

TAVOLO TECNICO

**Trasporti, accessibilità, infrastrutture e promozione: quali le prospettive strategiche
per il Paese**

Dossier

Infrastrutture per il territorio ed il turismo

Le infrastrutture ed il turismo

La dotazione infrastrutturale di un territorio rappresenta una fondamentale chiave di volta da cui dipende lo sviluppo della sua offerta turistica: non basta possedere i requisiti e le risorse materiali ed immateriali per essere una destinazione di vacanza, ma è necessario essere raggiungibile e fruibile.

Ciò determina spesso il vantaggio competitivo della località rispetto ai suoi competitor: essere o diventare una destinazione di successo non può prescindere dall'interdipendenza e dalla qualità di due fattori: la mobilità del territorio e la fruibilità delle risorse.

Infatti, una destinazione che vuole avere le carte in regola per essere raggiungibile e fruibile da parte della domanda di turismo, necessita di buoni livelli di dotazione infrastrutturale sia di collegamento (aeroporti, autostrade, ferrovie, porti, singolarmente ed interconnessi), sia per la fruizione turistica (musei, siti archeologici strutturali, ecc). Ma non solo.

Ad arricchire questo scenario, subentrano le dotazioni specialistiche, come quelle dello sport e dei congressi. Infatti, sempre di più, prodotti turistici di nicchia, quali per esempio il golf ed il turismo congressuale, rappresentano ottime chance di destagionalizzazione dell'offerta turistica della destinazione che, così, può contare sulla forza motrice (sia economica che di immagine) del turismo in tutte le stagioni.

La filiera turistica, quindi, costituisce un aggregato di servizi e attività riguardanti numerosi settori economici (ad esempio la gestione dei campi da golf e delle piste da scii, la produzione agroalimentare ed artigianale, la trasformazione e commercializzazione dei prodotti, la manutenzione ed il noleggio di barche, ecc) che incidono sulla crescita economica del territorio. L'impatto economico derivante da una buona dotazione ed organizzazione infrastrutturale, quindi, rappresenta l'impulso di tale crescita, oltre che porta d'ingresso del turismo verso il territorio.

In tale contesto, il ruolo dell'ospitalità del territorio è sempre più determinante. Le strutture ricettive che dispongano dei servizi e degli spazi adatti ad accogliere i congressisti ed i grandi eventi connessi, avranno, in primis, un posizionamento di offerta specializzata, e, di conseguenza, una spinta in più verso il miglioramento anche delle performance di vendita delle camere, oltre che a supportare la propria attività anche durante la bassa stagione dei prodotti di punta del territorio (si pensi alle attività congressuali autunnali in una destinazione prettamente balneare).

Lo stesso vale per tutti i servizi connessi sia allo sport, scii e golf in primis, che al turismo nautico. Il vacanziere motivato dal praticare attività sportiva o dall'utilizzo di un mezzo di trasporto alternativo è un

turista a tutti gli effetti che, una volta sul posto, determina un impatto economico sul territorio che si riverbera a catena su altri settori economici del territorio, dal commercio all'agroalimentare.

Infrastrutture e cultura

Il contesto di riferimento in cui si sviluppa il legame tra la capacità infrastrutturale del Paese ed il legame con la cultura mostra la crescita nel lungo periodo nel numero di musei statali presenti sul territorio nazionale, accompagnata, però, da un ancor limitato riscontro in termini di fruizione da parte del pubblico.

Infatti, nel 2010, con quasi 208 musei statali l'Italia può contare sul primato rispetto ai competitor Spagna (156 musei) e Francia (37 musei), posizionamento a cui, però, si contrappone la debolezza dell'attrattività di tale patrimonio sul pubblico: l'Italia è in coda con circa 49 mila visitatori in media, contro gli oltre 97 mila della Spagna ed i 725 mila della Francia.

Nel dettaglio, i siti più visitati in Italia sono, in primis, il Colosseo a cui si associa anche la visita integrata al Foro Romano (oltre 4,6 milioni di visitatori paganti), gli Scavi di Pompei (2 milioni di visitatori) e la Galleria degli Uffizi (1,5 milioni).

I beni culturali statali messi a disposizione del pubblico tramite l'organizzazione di esposizioni sono in primis quelli storici, artistici ed etnologici in mostra in Italia (640 esposizioni) e all'estero (320) e, anche, quelli archivistici (358 mostre in Italia e 1077 all'estero).

Musei statali e visitatori

Anno 2010

	Numero di musei statali	Visitatori media per museo
Italia	208	49.109
Francia*	37	725.477
Spagna	156	97.458**

Fonti: Ministero per i beni e le attività culturali-Italia, Ministère de la Culture et de la Communication-
Francia, Ministerio de Cultura-Spagna

*dati 2009

**Il dato si riferisce solo ai musei gestiti dalla Direzione Generale delle Belle arti e beni culturali

Istituti statali più visitati (con ingresso a pagamento) in Italia

Colosseo, Palatino, Foro Romano – Roma	4.655.203
Scavi di Pompei – Napoli	2.070.745
Galleria degli Uffizi – Firenze	1.530.346
Galleria dell'Accademia – Firenze	1.130.149
Castel Sant'Angelo – Roma	804.272
Boboli, Musei Argenti, Porcellane, Costume – Firenze	640.320
Reggia – Caserta	562.256
Galleria Borghese – Roma	513.775
Villa d'Este – Tivoli, Roma	434.206
Galleria Palatina e Galleria d'arte moderna – Firenze	66.765

Ministero per i beni e le attività culturali, 2009

Esposizioni con beni provenienti da collezioni statali

	Mostre		Beni prestati
	In Italia	all'estero	
BENI ARCHEOLOGICI	121	39	
BENI STORICI, ARTISTICI, ETN.	640	320	11000
BENI LIBRARI	68	18	
BENI ARCHIVISTICI	358	1.077	1762

Ministero per i beni e le attività culturali, 2009

Infrastrutture e sport

Relativamente allo sport, prodotto di nicchia sempre più di impulso motivazionale nella scelta della destinazione di vacanza dei turisti, si individuano il Piemonte ed il Trentino Alto Adige come regioni-pilota per l'offerta nazionale.

Nel dettaglio della regione Piemonte, la provincia di Torino fa da padrona e tra le principali località sciistiche Claviere può contare su un ottimo rapporto tra chilometri di piste e superficie in kmq del comune che ne determina la disponibilità di spazio dedicato allo scii, sia per discesa (densità delle piste pari ad un valore di

quasi 150) che di fondo (8,6). Ciò significa che, in relazione alla superficie comunale nel complesso, il livello di utilizzo del territorio per soddisfare le esigenze dei turisti sportivi è elevato.

Lo stesso fenomeno si manifesta, nel caso del Trentino Alto Adige, ad Ortisei (provincia di Bolzano) dove la densità della superficie dedicata allo scii è pari ad un indice del 7,3 per le piste da discesa e del 4,2 nel caso dello scii di fondo.

Considerando un altro sport di nicchia, attraverso il quale è possibile orientare la specializzazione ed il posizionamento di una destinazione turistica, a livello internazionale l'Italia cresce implementando la presenza dell'offerta di golf sul territorio: tra il 1985 ed il 2010, infatti, il numero di campi da golf è cresciuto del 341% (da 61 a 269 campi). L'Italia, quindi, si posiziona al primo posto in Europa per incremento di campi in questi anni. Tuttavia, si riscontra una diversa velocità di crescita nel caso dei giocatori che, pur aumentando del 475% (da 18 mila a 100 mila giocatori), non tengono il passo di paesi come la Spagna e la Germania dove il loro incremento è nettamente superiore.

Comuni con il maggior numero di impianti di risalita

Regione	Località	Provincia	Numero impianti di risalita	Km piste di discesa	km di piste di fondo	Kmq	Km piste di discesa/ sup kmq	Km piste di fondo/ sup kmq
Piemonte	Cesana Torinese	Torino	78	400	23	121,3	3,3	0,2
Piemonte	Claviere	Torino	78	400	23	2,7	149,8	8,6
Piemonte	Pragelato	Torino	78	400	23	89,3	4,5	0,3
Piemonte	Sauze d'Oulx	Torino	78	400	23	17,1	23,4	1,3
Piemonte	Sestriere	Torino	78	400	23	25,8	15,5	0,9
Trentino-Alto Adige	Ortisei	Bolzano/Bozen	55	176	102	24,3	7,3	4,2
Trentino-Alto Adige	Santa Cristina	Bolzano/Bozen	55	175	102	31,8	5,5	3,2
Trentino-Alto Adige	Valgardena	Bolzano/Bozen	55	175	102	53,3	3,3	1,9
Trentino-Alto Adige	Selva di Val Gardena	Bolzano/Bozen	55	175	102	53,3	3,3	1,9
Trentino-Alto Adige	Badia	Bolzano/Bozen	52	130	35	82,9	1,6	0,4
Trentino-Alto Adige	Corvara in Badia	Bolzano/Bozen	52	130	35	42,2	3,1	0,8

Fonte: www.dovesciare.it

I campi da golf in Europa e i golfisti

	n. campi (esclusi campi pratica)			giocatori			VAR. % 2006/1985	VAR. % 2006/1985	VAR. % 2010/1985	VAR. % 2010/1985
	1985	2006	2010	1985	2006	2010	n. campi	giocatori	n. campi	giocatori
GERMANIA	190	658	700	67.332	506.746	599.328	246,3	652,6	268,4	790,1
FRANCIA	156	548	574	63.724	359.141	410.377	251,3	463,6	267,9	544,0
SPAGNA	84	297	345	29.521	267.122	338.160	253,6	804,9	310,7	1045,5
ITALIA	61	238	269	18.000	81.100	100.317	290,2	350,6	341,0	457,3
PORTOGALLO	23	72	84	3.000	15.791	14.545	213,0	426,4	265,2	384,8
TOTALE EUROPA	2.914	6.052	6.741	1.312.032	3.958.965	4.438.513	107,7	201,7	131,3	238,3

Fonte: European Golf Association

Infrastrutture e turismo nautico

Negli ultimi anni l'Italia ha guadagnato un ruolo importante sullo scenario del turismo nautico europeo. Dal 2005 al 2009, infatti, in termini di traffico passeggeri, a fronte di una crescita media europea del 2% circa l'Italia cresce del 17,2%. A pari livello la Croazia, meta, molto competitiva perché abbina alle bellezze naturali i prezzi più convenienti rispetto al mercato italiano orientato ad una diversa tipologia di domanda.

Nell'ultimo decennio, inoltre, si è verificata la costante crescita sia dei porti che dei posti barca disponibili in Italia. In particolare, dal 1998 al 2009, il numero di posti barca è aumentato del 54,6% passando da circa 94,5 mila a 146 mila posti a disposizione, presenti soprattutto nei porti turistici (54,6 mila nel 2009) e negli approdi turistici (52,7 mila).

In termini di distribuzione territoriale, inoltre, sul totale della lunghezza del litorale italiano (7.525 km) si contano in media più di 19 posti barca per chilometro di costa.

Un fattore da valutare per analizzare la dotazione infrastrutturale del turismo nautico è la presenza e le caratteristiche dei servizi a disposizione. In particolare si rileva che più di 9 posti barca su 10 sono forniti di attracco e disponibilità di acqua e più di 8 su 10 di energia elettrica. Segue la possibilità di gettare i rifiuti e la presenza di servizi igienici. Un elemento che rappresenta, invece, l'anello debole del legame infrastrutture-turismo è la scarsa presenza di punti di accoglienza o di diffusione di informazioni turistiche sulla destinazione e sul territorio. A determinare un gap tra l'arrivo del turista-visitatore in barca e la filiera turistica. L'approdo, il porto, invece, rappresentano il punto di partenza della vacanza e l'impressione percepita è determinante anche in termini di ricaduta di immagine della destinazione turistica.

Passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti europei (migliaia)

Anni 2005- 2009

	2005	2006	2007	2008	2009	VAR% 2009/2005
Francia	25.804	26.402	27.048	26.813	25.067	-2,9
Italia	78.753	85.984	86.970	90.156	92.335	17,2
Croazia	22.182	23.061	24.611	26.044	26.037	17,4
EU 27	395.293	406.561	414.232	412.877	403.489	2,1

Fonte:Eurostat

Numero posti barca in Italia

Anno	n. posti barca
1998	94.532
2004	136.011
2009	146.166
VAR. % 2004-1998	43,9
VAR. % 2009-1998	54,6

Fonte:Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Numero di posti barca e tipologia di struttura

	Italia
Porto turistico	54.650
Approdo turistico	52.717
Punto di ormeggio	38.799
Totale posti barca	146.166
Km di costa	7.525
posti barca per km di costa	19,4

Fonte:Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Numero di posti barca per dotazione di servizi

Anno 2009

	N	%
Attracco	138.684	94,9
Acqua	134.450	92,0
Luce	124.781	85,4
Rifiuti	109.435	74,9
Servizi igienici	107.551	73,6
Alaggio	103.314	70,7
Vigilanza	102.685	70,3
Parcheggio	95.479	65,3
Informazioni turistiche	82.490	56,4
Carburante	71.599	49,0
Totale	146.166	100,0

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Infrastrutture e congressi

Il turismo congressuale rappresenta un segmento di domanda importante per una destinazione turistica che permette alla sua offerta sia di specializzarsi che di destagionalizzarsi, a vantaggio della filiera turistica.

In particolare, in Italia le strutture che forniscono servizi ad hoc e dispongono di spazi dedicati al settore congressuale sono:

- ✓ 1321 sedi alberghiere (quasi il 4% sul totale del comparto; 4 sale a disposizione in media),
- ✓ 855 dimore storiche (circa 3 sale a dedicate ai congressi in media),
- ✓ 264 centri congressi (in cui sono presenti in media più di 5 sale).

Strutture congressuali in Italia

Anno 2010

sedi alberghiere	1321
dimore storiche	855
centri congressi	264

Fonte: www.convegni.it

Sedi alberghiere-dimore storiche e centri congressi

Anno 2010

	sedi alberghiere	% alberghi congressuali su totale alberghi	dimore storiche	% dimore storiche su totale ricettività	centri congressi
Italia	1321	3,9	855	0,6	264

Fonte:elaborazioni Isnart su dati www.convegni.it

Numero di sale

Anno 2010

	Totale sale nelle sedi alberghiere	Numero medio di sale	Totale sale nelle dimore storiche	Numero medio di sale	Totale sale nei centri congressi	Numero medio di sale
Italia	5.199	3,9	2.815	3,3	1380	5,2

Fonte: elaborazioni Isnart su dati www.convegni.it

Infrastrutture e mobilità autostradale

Negli ultimi quarant'anni le infrastrutture per le grandi percorrenze in autostrada nel nostro Paese indicano una crescita di oltre il 69%, passando da circa 3,9 mila ad oltre 6,6 mila chilometri. Tale incremento, in particolare, si verifica soprattutto tra il 1970 ed il 2005, per poi rallentare e stabilizzarsi.

Infatti, nel contesto europeo l'Italia è il paese che, negli ultimi anni, ha ampliato meno l'estensione della rete autostradale (+1% tra il 1998 ed il 2005 e +2,3% tra il 1998 ed il 2008) a fronte, invece, di una crescita nettamente più evidente in Spagna (+63,4% da fine anni novanta al 2008). Ciò è legato sia alla politica infrastrutturale applicata dai Paesi, sia alla conformazione territoriale ed alla superficie da attrezzare a livello strutturale.

Una carenza evidente del sistema italiano resta quella relativa alla presenza di aree di sosta attrezzata che favoriscano i turisti itineranti dei caravan e dei camper, come accade, ad esempio, in Francia.

La crescita della rete in italia dagli anni '70 ad oggi

Anno	Km
1970	3.913
2005	6.542
2008	6.629
Var 2005-1970	67,2
Var 2008-1970	69,4

Fonte:Eurostat-Autostrade per l'Italia

Estensione della rete autostradale in Europa

dati espressi in Km

	UE 27	Italia	Spagna	Francia
1998	52.300	6.478	8.269	9.303
2005	62.000	6.542	11.432	10.798
2008	65.100*	6.629	13.515	10.958*
<i>Var.% 2005/1998</i>	<i>18,5</i>	<i>1,0</i>	<i>38,3</i>	<i>16,1</i>
<i>Var.% 2008/1998</i>	<i>24,5</i>	<i>2,3</i>	<i>63,4</i>	<i>17,8</i>

Fonte:Eurostat, * dati 2007

Infrastrutture e mobilità ferroviaria

Nell'ultimo decennio il movimento di passeggeri trasportati su rotaie ha subito un sostanziale ridimensionamento in Europa.

Si verificano, infatti, differenti tendenze sul continente con il traffico passeggeri in aumento soprattutto nel Regno Unito (+38% dal 2000 al 2008) e in Francia (+23,8%) a fronte, invece, del calo registrato in Grecia (-12,1%) e della stabilità in Italia.

Nel 2008, quindi, in Europa i chilometri coperti da rotaie sono quasi 213 mila per un totale di oltre 395 milioni di passeggeri trasportati per chilometro di rete. In questo contesto, l'Italia compete con Paesi che puntano sull'alta velocità (in primis la Francia con i suoi quasi 1,9 mila km di questa rete nel 2010) e si trova a fronteggiare le difficoltà di diffusione di questo tipo di trasporto, a cui dedica meno di 1000 km di rete ad alta velocità, in modo disomogeneo sul territorio nazionale.

Confronto rete ferroviaria Francia, Italia Spagna

Anno 2008

	KM della rete	Passeggeri per km (milioni)
Francia	29.901	86,5
Italia	16.861	49,5
Spagna	15.041	23,4
EU 27	212.842	395,5

Fonte:Eurostat

Dati sulla rete ferroviaria italiana
valori in km, dati al 30 gennaio 2010

Km coperti sul territorio nazionale	16.701
<i>linee fondamentali</i>	6.431
<i>linee complementari</i>	9.341
<i>linee di nodo</i>	929

Tipologia di linea

linea a doppio binario	7.508
linea a semplice binario	9.192
Lunghezza complessiva dei binari	24.209

Fonte: Trenitalia 2010

Passeggeri trasportati
milioni di passeggeri per km

	1970	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variazione % 2008/2000
Francia	41,0	54,5	63,7	69,9	71,5	73,5	71,7	74,4	76,9	79,8	82,0	86,5	23,8
Italia	32,5	39,6	44,7	49,6	50,1	49,3	48,7	49,3	50,1	50,2	49,8	49,5	-0,1
Regno Unito	30,6	30,5	33,4	38,4	39,4	39,9	41,2	43,3	44,4	47,0	50,2	53,0	38,0
Spagna	14,0	13,5	15,5	20,1	20,8	21,2	21,1	20,3	21,2	22,3	22,0	23,4	16,2
Grecia	2,0	1,5	2,0	1,9	1,7	1,8	1,6	1,7	1,9	1,8	1,9	1,7	-12,1
EU (27 Paesi)	326,4	366,0	400,7	370,7	372,7	365,6	361,9	367,9	378,6	389,6	395,1	395,5	6,7

Fonte: Union Internationale des Chemins de Fer, national statistics, Eurostat

Lunghezza totale delle reti ferroviarie (km)

	1970	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variazione % 2008/2000
Francia	37.582	34.362	34.070	29.272	29.445	29.352	29.269	29.246	29.286	29.463	29.918	29.901	2,1
Italia	16.073	16.138	16.066	16.187	16.357	16.307	16.287	16.236	16.545	16.627	16.667	16.861	4,2
Regno Unito	19.330	18.030	16.914	17.044	17.052	17.052	17.052	16.514	19.956	19.956	16.208	16.218	-4,8
Spagna	15.850	15.724	14.539	13.868	13.868	13.856	14.387	14.395	14.452	14.652	15.012	15.041	8,5
Grecia	2.602	2.461	2.484	2.385	2.377	2.383	2.414	2.449	2.576	2.509	2.551	2.552	7,0
EU (27 Paesi)	245.858	238.192	231.582	217.349	214.280	214.579	215.771	213.251	215.542	215.887	212.448	212.842	-2,1

Fonte: Union Internationale des Chemins de Fer, national statistics, Eurostat

Confronto rete alta velocità Francia Italia

	KM della rete
Francia	1.896
Italia	923

Fonte: International Union of Railways, 2010

Distanze in alta velocità

	km	ore di percorrenza
Paris-Lyon	470	1,57
Roma-Milano	574	2,59

Fonte: Trenitalia, Italia-SNCF Francia

Infrastrutture e mobilità aerea

Dagli anni '60 gli aeroporti italiani hanno registrato il netto incremento del numero, sia, degli aerei in arrivo e partenza che dei passeggeri in transito in modo esponenziale. Nel 2009 in Italia si contano quasi 1,4 milioni di aerei di passaggio negli aeroporti e 130 milioni di viaggiatori in arrivo e partenza.

A vantaggio dei viaggiatori che transitano in Italia scegliendo il principale aeroporto internazionale, i tempi di percorrenza verso il centro della città sono più ristretti rispetto ai maggiori competitor internazionali. Infatti, i 35 km che collegano lo scalo romano Leonardo da Vinci a Roma sono percorribili in circa 35 minuti (1 km percorso al minuto) a fronte degli 80 minuti di fine anni '70. Il miglior indice di percorrenza, però, spetta al londinese Heathrow che dista dal centro 24 km praticabili in 20 minuti (0,8 minuti/km). Nel caso dell'aeroporto J.F.Kennedy di New York, invece, si registrano i più lunghi tempi di percorrenza: 27 km in un'ora (2,2 minuti/km).

Numero aerei-passeggeri in arrivo e in partenza 1960-2009- Italia

	TOTALE	
	aerei (numero)	passeggeri
1960	147.087	2.910.804
1970	431.103	15.963.294
1980	403.659	26.175.554
2000	1.210.000	89.966.000
2004	1.263.811	106.532.169
2009	1.382.289	129.859.539
var. % 2004/1960	759,2	3559,9
var. % 2009/1960	839,8	4361,3

Fonte: Enac

I tempi di percorrenza dall'aeroporto al centro città

	km aeroporto-centro città	tempo minimo percorrenza aeroporto centro città (in minuti)			minuti/km		
		2011	2006	1977	2011	2006	1977
Leonardo da Vinci - Roma	35	35	35	80	1,0	1,0	2,3
Orly - Paris	18	25	30	50	1,4	1,7	2,8
Heathrow - London	24	20	20	65	0,8	0,8	2,7
Amsterdam	13	15	15	65	1,2	1,2	5
J.F.Kennedy - New York	27	60	75	95	2,2	2,7	3,5

Fonti:dati vari

Focus Sardegna

Infrastrutture, mobilità e turismo in Sardegna: luci ed ombre di una delle più belle isole del mediterraneo

Infrastrutture e cultura

La Sardegna dispone di 7 musei statali alquanto attrattivi, visto il gran numero di visitatori del 2010: quasi 32 mila in media per museo. Infatti, se in Italia i musei sono 208 ed i visitatori sono quasi 50 mila in media per museo, la Sardegna tiene il passo, anche se solo nel caso dei musei statali.

L'appeal delle aree archeologiche e dei circuiti museali, infatti, è meno incisivo in termini di fruibilità e le distanze dalla media nazionale si accentuano: le 6 aree archeologico-monumentali attirano meno di 15 mila visitatori ed il circuito museale circa 2.300.

Musei statali e visitatori

Anno 2010

	Numero di musei statali	Visitatori media per museo
Italia	208	49.109
Sardegna	7	31.395

Fonte: Ministero per i beni e le attività culturali

Visitatori di MUSEI, MONUMENTI E AREE ARCHEOLOGICHE STATALI

Confronto Italia-Sardegna Anno 2010

	Sardegna		Italia	
	Numero	Visitatori-media per istituto	Numero	Visitatori-media per istituto
Musei statali	7	31.395	208	49.109
Monumenti ed aree archeologiche	6	14.737	215	90.034
Circuiti museali	1	2.329	36	216.208

Fonte: Ministero per i beni e le attività culturali

Infrastrutture e sport

La regione fa del golf un potenziale prodotto di nicchia su cui puntare. Infatti se fisiologicamente la Sardegna è meno avvezza allo sci (2 impianti di risalita e 4 di discesa), il golf dispone di ben 14 campi che rappresentano il 3,6% dell'offerta nazionale.

Impianti di risalita e km di pista			
	Numero impianti di risalita	Km piste di discesa	km di piste di fondo
Sardegna	2	4	-
Italia	2656	331	5070

Fonte:www.dovesciare.it

Numero di campi da golf	
Sardegna	14
Italia	386
% Sardegna su totale Italia	3,6

Fonte:Federazione Italiana Golf,2010

Infrastrutture e turismo nautico

La Sardegna si distingue sullo scenario nazionale per disporre di quasi il 19% dei porti turistici nazionali (più di 10 mila in Sardegna) e di quasi il 25% dei km di costa italiana (1851 per la regione).

Ciò fa dell'isola un porto naturale per coloro che vogliono fare turismo nautico in Italia.

In termini di ritorno di clientela, la regione può contare su un incremento di oltre il 78% dei posti barca tra il 1997 ed il 2009 (+54,6% in Italia tra il '98 ed il 2009) che può abbinarsi anche al conseguente aumento di turisti che fanno della vacanza in barca un *must*.

Un elemento fondamentale da considerare, inoltre, è la dotazione di servizi legati al turismo nautico e la Sardegna se, da un lato, si allinea alla media nazionale, dall'altro dedica ai viaggiatori più attenzioni per alcuni aspetti. Infatti, l'attracco e la disponibilità di acqua sono i primi servizi ad essere forniti nella quasi totalità dei casi (il 99% circa dei posti barca; rispettivamente il 95% ed il 92% in Italia), mentre per gli altri servizi la Sardegna si mostra più attenta, superando la media nazionale:

- per 8,7 posti barca su 10 sono disponibili informazioni turistiche (meno di 6 su 10 in Italia),
- più di 8 su 10 hanno a disposizione un parcheggio (circa 6,5 posti barca su 10 in Italia),
- quasi 9,7 posti barca su 10 hanno il collegamento elettrico (8,5 su 10 in Italia).

Numero di posti barca e tipologia di struttura

Anno 2009

	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	Totale posti barca	Km di costa	posti barca per km di costa
Sardegna	10.145	2.849	4.125	17.119	1.851	9,2
Italia	54.650	52.717	38.799	146.166	7.525	19,4

Fonte:Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Numero di posti barca in Sardegna

Anni 1997-2009

1997	9.611
1998	11.320
1999	11.320
2001	14.201
2003	17.541
2004	20.639
2005	19.977
2006	13.151
2007	15.517
2008	19.187
2009	17.119

Fonte:Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Numero di posti barca per dotazione di servizi

Anno 2009

	Sardegna		Italia	
	N	%	N	%
Attracco	17.039	99,5	138.684	94,9
Acqua	16.899	98,7	134.450	92,0
Luce	16.580	96,9	124.781	85,4
Carburante	10.098	59,0	71.599	49,0
Vigilanza	13.846	80,9	102.685	70,3
Informazioni turistiche	14.965	87,4	82.490	56,4
Servizi igienici	13.895	81,2	107.551	73,6
Parcheggio	13.862	81,0	95.479	65,3
Alaggio	13.311	77,8	103.314	70,7
Rifiuti	14.650	85,6	109.435	74,9
Totale	17.119	100,0	146.166	100,0

Fonte:Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Infrastrutture e congressi

Il turismo congressuale rappresenta un'opportunità di destagionalizzazione dell'offerta turistica della regione che fisiologicamente si orienta soprattutto verso il turismo estivo.

La disponibilità di strutture che dispongano degli spazi e dei servizi per lo svolgimento di congressi, quindi, è la base da cui partire considerando una dotazione di: 52 sedi alberghiere attrezzate (il 5,8% sul totale del comparto ricettivo; quasi il 4% in media in Italia), 2 dimore storiche e 4 centri congressi.

In termini di disponibilità di sale, inoltre, gli alberghi possono contare su 213 spazi ad hoc per congressi, le dimore storiche su 4 sale ed i centri congressi su 15 sale nel complesso.

In questo scenario, quindi, l'hôtellerie rappresenta il comparto vocato al turismo business e congressuale.

Strutture congressuali

Anno 2010

	sedi alberghiere	dimore storiche	centri congressi
Sardegna	52	2	4
Italia	1321	855	264

Fonte:www.convegni.it

Sedi alberghiere-dimore storiche e centri congressi

Anno 2010

	sedi alberghiere	% alberghi congressuali su totale alberghi	dimore storiche	% dimore storiche su totale ricettività	centri congressi
Sardegna	52	5,8	2	0,1	4
Italia	1321	3,9	855	0,6	264

Fonte:elaborazioni Isnart su dati www.convegni.it

Numero di sale

Anno 2010

	Totale sale nelle sedi alberghiere	Numero medio di sale	Totale sale nelle dimore storiche	Numero medio di sale	Totale sale nei centri congressi	Numero medio di sale
Sardegna	213	4,1	4	2,0	15	3,8
Italia	5199	3,9	2815	3,3	1380	5,2

Fonte: elaborazioni Isnart su dati www.convegni.it

Infrastrutture e turismo mobilità ferroviaria

Nota dolente delle infrastrutture regionali è la rete ferroviaria. In Sardegna, infatti, si rileva la netta localizzazione delle linee ferroviarie solo al Nord e al Centro Sud, determinando la sostanziale

disomogeneità della distribuzione dei collegamenti dell'isola (per ogni 100 km² meno di 2 km dispongono della rete ferroviaria).

Inoltre, a tale punto di debolezza si aggiunge la mancanza di coordinamento di orari tra i vari mezzi di trasporto, ed una eccessiva numerosità dei trasbordi che determinano tempi di percorrenza e di attesa molto lunghi.

Rete ferroviaria in esercizio (km per 100 km ² di superficie territoriale)	
Sardegna	1,8
Italia	5,5

Fonte:Istat,2010

Infrastrutture e turismo mobilità aerea

In Sardegna gli arrivi e le partenze di aerei registrate nel 2009 sul territorio regionale sono 71,4 mila vale a dire il 27,4% in più rispetto all'inizio del decennio. Tale incremento è supportato soprattutto dalla performance dell'aeroporto di Alghero che, con circa 14,8 mila movimenti nel 2009, registra l'incremento degli arrivi e delle presenze di aerei più alta rispetto agli altri aeroporti regionali: +68,1%. Tuttavia, a trainare il settore si posiziona in prima linea l'aeroporto di Cagliari con più di 36 mila arrivi e partenze.

Di conseguenza, anche il trasporto di passeggeri è aumentato e la regione può contare su oltre 6,4 milioni di viaggiatori, vale a dire il +58,5% rispetto al 2000 (variazione a livello nazionale del +42%). Anche in questo caso l'aeroporto di Alghero ha avuto un ruolo propulsore, pur essendo il 3° per numero passeggeri (1,5 milioni, contro i 3,3 milioni di Cagliari Elmas): +124,5% tra il 2000 ed il 2009.

Movimenti negli aeroporti della Sardegna

	Cagliari Elmas	Olbia Costa Smeralda	Alghero Fertilia	Tortoli-Arbatax	Totale Sardegna	Italia
2000	26.815	19.457	8.856	906	56.034	1.247.419
2001	25.848	16.344	7.174	n.d.	49.366	1.238.179
2002	24.495	18.612	8.524	n.d.	51.631	1.216.750
2003	25.016	15.565	8.291	924	49.796	1.301.868
2004	25.187	15.763	10.264	n.d.	51.214	1.312.445
2005	26.425	21.767	10.053	n.d.	58.245	1.348.715
2006	27.105	20.273	10.186	n.d.	57.564	1.419.875
2007	31.535	19.853	12.971	556	64.915	1.532.987
2008	33.824	18.323	13.844	366	66.357	1.468.880
2009	36.064	20.442	14.891	n.d.	71.397	1.382.289
Var.% 2009-2000	34,5	5,1	68,1	n.d.	27,4	10,8

Fonte:Enac

Passeggeri negli aeroporti della Sardegna

	Cagliari Elmas	Olbia Costa Smeralda	Alghero Fertilia	Tortoli-Arbatax	Totale Sardegna	Italia
2000	2.036.955	1.322.172	669.886	37.039	4.066.052	91.454.127
2001	1.902.128	1.318.120	689.858	n.d.	3.910.106	90.209.768
2002	2.149.889	1.361.985	794.856	n.d.	4.306.730	90.609.737
2003	2.301.270	1.500.739	888.991	50.531	4.741.531	100.107.925
2004	2.271.829	1.532.717	991.633	n.d.	4.796.179	106.989.798
2005	2.344.282	1.608.312	1.072.595	n.d.	5.025.189	112.931.916
2006	2.464.084	1.765.518	1.068.040	n.d.	5.297.642	122.889.091
2007	2.649.285	1.741.120	1.302.871	25.673	5.718.949	135.308.151
2008	2.924.805	1.739.619	1.383.296	17.229	6.064.949	132.952.402
2009	3.317.262	1.621.945	1.504.142	n.d.	6.443.349	129.859.539
Var.% 2009-2000	62,9	22,7	124,5	n.d.	58,5	42,0

Fonte:Enac