

COMUNICATO STAMPA

- **Cagliari con 33,4 milioni di tonnellate è il 3° porto Italiano**
- **La Sardegna è la 3° regione italiana e la prima regione del Mezzogiorno per numero di posti barca**
- **Il 93,2% dell'import-export (pari a 12 miliardi circa al 2014) della Sardegna viaggia via mare**
- **Oltre 220 miliardi di import-export italiano ed il 29,6% delle merci viaggiano via mare**
- **L'Italia esporta via mare il 27% del totale merci in valore, il 50% per il Mezzogiorno**
- **Per le Isole questa percentuale si attesta intorno al 90%**
- **Il 33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro)**
- **Il 38,6% dell'occupazione generata dall'economia marittima è al sud**
- **I 12 porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del totale del traffico container e il 47% del traffico complessivo di merci**
- **Il traffico navale di merci nel bacino MED +123% negli ultimi 13 anni**
- **Nel *Mare Nostrum* il 19% circa del traffico navale mondiale**
- **Le aree portuali del Mediterraneo hanno (2014) una quota di mercato container del 33%**
- **In forte crescita +160% i passaggi nord-sud (dal Mediterraneo verso Golfo e medio ed estremo Oriente) mentre la direttrice inversa è aumentata del 92%, nel periodo 2001-2014**

Cagliari, 10 luglio 2015 – Le vie del mare asset strategici per la ripresa dell'economia del Sud e della Sardegna. Questo il tema del convegno dedicato a “L'Economia del mare” voluto da Intesa Sanpaolo e realizzato in collaborazione con Confindustria Sardegna Meridionale che lo ha ospitato nella propria sede cagliaritana. A discuterne **Pierluigi**

Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna, Toscana, Umbria di Intesa Sanpaolo, **Massimo Deandreis**, direttore generale SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ed **Alessandro Panaro**, responsabile “Maritime and Mediterranean” Economy SRM che hanno presentato la ricerca di SRM sul tema, **Massimo Deiana**, assessore ai Trasporti Regione Autonoma della Sardegna, **Maurizio de Pascale**, presidente Confindustria Sardegna Meridionale, **Vincenzo Di Marco**, commissario Autorità Portuale di Cagliari. Chiusura dei lavori affidata a **Massimo Zedda**, sindaco di Cagliari.

Pierluigi Monceri, direttore regionale Intesa Sanpaolo per Lazio, Sardegna, Toscana e Umbria: *“L’analisi di SRM e la conoscenza delle dinamiche economiche della regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell’economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni e del sistema portuale di Cagliari, uno dei più importanti in Italia, ma che ha ancora grandi possibilità di crescita. E’ uno sviluppo assolutamente necessario per assicurare all’Isola tutte le opportunità di sviluppo rafforzandone la sinergia attraverso una rete interna di logistica che favorisca l’economia locale, in particolare il turismo ma che sia anche di spinta all’internazionalizzazione per l’agroalimentare e il sistema manifatturiero.”*

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: *“Lo studio di SRM mette in risalto l’importanza che ha tutta l’economia marittima in Italia e nel Mezzogiorno. Partendo da terra - il porto, la logistica e la cantieristica - e proseguendo sul mare – pesca, navigazione e industria dello shipping – parliamo di una filiera che in Italia vale circa 44 miliardi, di cui quasi il 34% generato nel Mezzogiorno. In questo contesto la Sardegna gioca una parte essenziale, anche grazie al suo posizionamento geografico e al ruolo del Porto di Cagliari. Tuttavia la forte competizione internazionale mostra i nostri punti di debolezza ; le due sfide più urgenti sono quelle di migliorare l’efficienza logistica e realizzare una vera intermodalità.”*

I numeri della ricerca di SRM

Il Porto di Cagliari volano di sviluppo economico della Sardegna

I principali numeri del Maritime

Dall’analisi di SRM si evidenzia come il traffico navale di merci nel bacino MED sia cresciuto di oltre il 123% negli ultimi 13 anni; **nel nostro Mare transita il 19% circa del traffico navale mondiale**; tale percentuale nel 2005 era del 15%.

Soffermendosi solo sull’aspetto container, i primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato nel 2013, 44 milioni di TEU (unità di misura del Container), nel 1995 erano 9,1 milioni: un aumento del 382%.

Le aree portuali del Mediterraneo (Sponda Est, Sponda Ovest e Sponda sud) sono arrivate nel 2014 a detenere una quota di mercato container del 33% (hanno acquisito 6 punti percentuali dal 2008) contro il 43% del Northern Range che ha perso 4 punti percentuali nello stesso periodo.

L’Italia è al **20° posto dietro i principali competitor mondiali (Olanda e Germania)** secondo la classifica della World Bank sulla **competitività logistica** al 2014.

Il sistema portuale Italiano

Con 460 mln di tonnellate di merci l'Italia è al **3° posto in Europa per traffici gestiti**. Il 50% delle merci movimentate in Italia è costituito da rinfuse; 10,2 mln sono i TEU movimentati. E' il **1° Paese nell'UE28 per trasporto di merci** in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 mln di tonnellate; siamo al primo posto anche nel Mar Nero con 36 mln di tonnellate.

Il settore marittimo comparto rappresenta, nella sua definizione più ampia, oltre 43 miliardi di Euro di valore aggiunto; L'economia marittima vale quasi 800mila posti di lavoro.

L'import-export del Paese "dipende" dal Mare

In termini di interscambio (2014) movimentiamo via mare oltre 220 miliardi di import-export. Via mare il nostro Paese sposta il 29,6% delle merci complessive in valore. Se consideriamo solo l'export, l'Italia trasporta via mare il 27% del totale in valore, il dato invece diventa il 50% per il Mezzogiorno con punte del 56% per la Liguria e 40% per la Campania. Per le Isole questa percentuale supera il 90%.

L'Asia con il 40% del totale rimane l'area principale di destinazione del nostro traffico commerciale marittimo. A seguire il nord America con il 13,2%, i Paesi europei non UE con il 12,7 e il Nordafrica con il 10%. Verso i Paesi del Mediterraneo (Nord Africa e Turchia) il 75% dell'import export si trasporta via mare.

Il Mezzogiorno può e deve essere protagonista

Il 33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) e il 38,6% dell'occupazione generata in totale dall'economia marittima si trova nel sud. In termini di infrastrutture, i 12 porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del totale del traffico container e il 47% del traffico complessivo di merci.

L'importanza del trasporto marittimo per le imprese del sud si rispecchia anche nei dati del commercio estero; l'interscambio commerciale del Mezzogiorno viene realizzato per il 60% con modalità marittima per un valore di quasi 55 miliardi di euro.

Il Porto di Cagliari è un'infrastruttura chiave

Il porto di **Cagliari con 33,4 milioni di tonnellate è il 3° porto Italiano** per traffico merci dopo Trieste e Genova. Rappresenta l'infrastruttura chiave a sostegno dell'internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale dell'isola: il **93,2% dell'import-export (pari a 12 miliardi circa al 2014) della regione avviene via mare**.

La struttura del traffico merci evidenzia la **vocazione rinfusiera** del porto con prevalenza delle merci «liquide» che, con 21,2 milioni di tonnellate, assorbe il 63,5% del totale. La quota di traffico di *transshipment* (trasbordo del traffico) è del **98%** con una importante **performance di crescita** nel segmento container che supera quota **700 mila aumentando del 133% rispetto al 2008**.

Investendo nel settore marittimo e nel porto si genera un **effetto moltiplicativo di ricchezza**: secondo stime, infatti, il moltiplicatore degli investimenti del trasporto marittimo dice che un euro investito nel trasporto marittimo ne genera complessivamente 253 nell'intera economia.

Le nuove direttrici strategiche che vanno delineandosi per la Sardegna

Il **Medio Oriente** e il **Nord Africa** sono principali Aree di riferimento per il commercio estero della Sardegna: **pesano insieme per il 47%**. Nel periodo 2010-2015, fatta eccezione per i Pesi dell'UE 28, l'**export** marittimo della Sardegna è aumentato con tutte le principali aree partner. La crescita maggiore - rispetto al 2010 - si registra con i paesi non UE (+405,1%) seguiti dai paesi del **Nord africa** (+29,7%). In aumento anche il traffico con il Medio Oriente che nel periodo 2010-2015 è aumentato del 13,5%. I **prodotti energetici** (greggi e raffinati) assorbono il **90%** delle merci scambiate.

Il turismo una possibile chiave di successo

I passeggeri transitati per lo scalo cagliaritano nel 2014 sono stati oltre 328 mila e di questi il **25% è riferito al traffico crocieristico**. Nel 2014, in particolare, **le crociere** hanno registrato **oltre 80mila passeggeri** che, secondo le ultime stime, **dovrebbero aumentare del 63,6% nel 2015** portando il numero dei passeggeri ad oltre 133mila unità.

La Sardegna gode inoltre della presenza di importanti porti turistici e può contare sulla presenza di **17.140 posti barca**. La **Sardegna** si conferma **la 3° regione italiana per numero di posti barca** con un peso dell'11,6% sul totale nazionale e un peso del 26,4% del Mezzogiorno ed è la **2° regione per posti barca oltre i 24m** con oltre 360 unità. La nautica da diporto, si conferma un ottimo **moltiplicatore di ricchezza** in quanto per 1 euro speso se ne generano 4 nel totale economia.

Le Free zone per migliorare la competitività della Sardegna

La **Free Zone** consente di incrementare la capacità di **attrazione di investimenti esteri**, aumentare l'occupazione (diretta e indiretta), attrarre nel porto grandi armatori e i grandi carrier internazionali, snellire le procedure e gli adempimenti per gli operatori dell'area e velocizzare la realizzazione di opere infrastrutturali.

Le Free Zones nel mondo sono cresciute negli ultimi trenta anni passando da 79 nel 1975 a 3.500 nel 2005. L'occupazione stimata è pari a circa 65 milioni di unità mentre il peso delle Free Zones sull'export totale di un Paese è stimato nel 60%. Delle 3.500 Free Zones esistenti circa 2.300 sono in paesi in via di sviluppo e di queste il 60% è gestito da privati.

Il potenziale del Porto di Cagliari per lo sviluppo della Sardegna

La Sardegna può e deve essere protagonista se: Il suo Porto viene **messo a sistema** con **l'economia locale** attraverso una rete interna di logistica; si lavori in un ottica di **sinergia turistica** e di sviluppo del sistema crocieristico con l'agroalimentare e la cultura; senza ostacolare e compromettere lo sviluppo produttivo; si definiscano adeguate strategie di **spinta all'internazionalizzazione del sistema manifatturiero**; si rafforzino **politiche di attrazione degli investimenti** puntando alla operatività della **free zone**; si superino i limiti burocratici nella gestione del porto favorendo le **sinergie tra gli enti pubblici interessati, superando i conflitti**.

Una presenza di competitor portuali sempre più agguerriti: non solo Nord Europa ma anche Sud Mediterraneo

Oltre agli storici competitor del Nord Europa, altre realtà portuali stanno affacciandosi in modo aggressivo nel Mediterraneo; Tanger MED in Marocco, sta registrando *performance* di traffico merci in continuo crescendo; nel 2014 ha chiuso l'anno movimentando oltre 3 milioni di TEU con un aumento sul 2013 del 20,7% (l'aumento del 2013 rispetto al 2012 era

stato del 40%) ed ora ha una quota di mercato del segmento, nel Mediterraneo, di circa il 10%. Sono da menzionare anche le performance di porti che ormai stanno sempre più acquisendo una posizione di leader nel Mediterraneo: il Pireo che nel periodo 2005-2014 è cresciuto del 157% arrivato a movimentare 3,6 milioni di TEU, Algeiras del 43% arrivando a 4,6 milioni e Valencia del 84% arrivando a 4,4 milioni.

I driver della competizione vanno cambiando o consolidandosi; uno su tutti l'intermodalità

Un fattore di competitività del porto risiede nella capacità di attivare meccanismi intermodali (scambio mare terra o mare ferro, di merci) diventa importante quindi assicurare al porto un'efficace gestione dei terminal. Una megaship della dimensione di 20.000 TEUs che attracca in un porto, secondo alcune stime, può attivare meccanismi moltiplicativi importanti verso le altre modalità di trasporto: circa 14 treni, oltre 1.000 automezzi e ulteriori 12 mezzi navali in circolazione. La gestione dei terminal è diventata con il passare del tempo uno dei principali business portuali e non a caso i primi 5 terminalisti mondiali hanno una quota di oltre il 50% della movimentazione mondiale dei container (ndr. Molti nella classifica mondiale sono operatori dell'Estremo Oriente, del Golfo e tedeschi).

Per informazioni:

Intesa Sanpaolo
Ufficio Stampa Centro Sud
Giovanni La Barbera
Mobile: +39 3357438262
giovanni.labarbera@intesasanpaolo.com

SRM
Ufficio Stampa
Alessandro Panaro
Marina Ripoli
Ph: +39 0817913758
m.ripoli@sr-m.it
a.panaro@sr-m.it