



Il Porto di Cagliari volano di sviluppo economico della Sardegna

Pierluigi Monceri

*Intesa Sanpaolo - Direttore Regionale Toscana,
Umbria, Lazio e Sardegna*

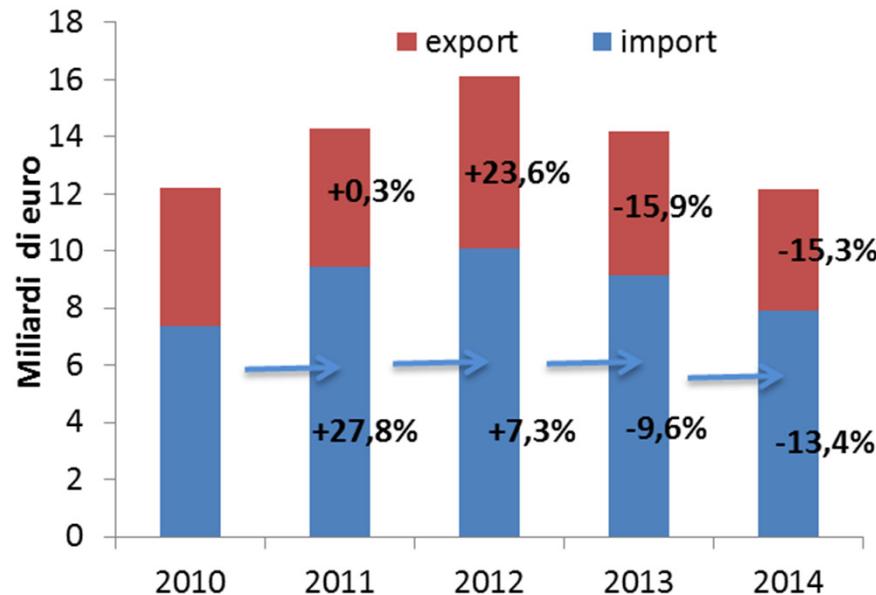
Cagliari, 10 Luglio 2015

Agenda

- Overview sul sistema *Maritime* della Sardegna
- Il turismo: tra i suoi punti di forza e di debolezza una possibile chiave di successo
- Le Free Zone: come può «migliorare» il sistema economico
- Il contributo di Intesa Sanpaolo
- Alcuni spunti per la discussione

La componente internazionale del porto: l'interscambio marittimo

IL PIL CRESCE
SE SI
VALORIZZA IL
SISTEMA
PORTUALE

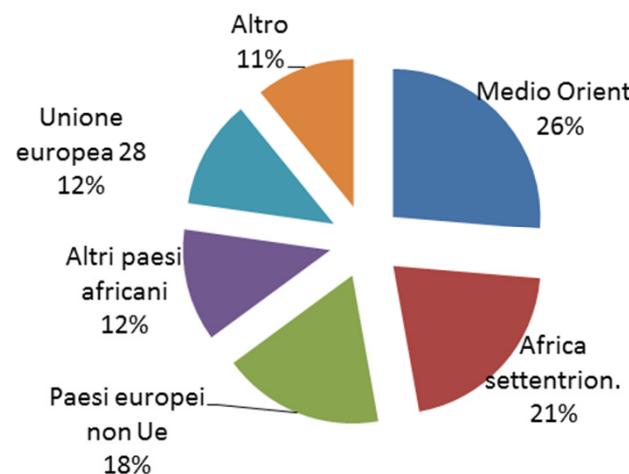


- Il porto di Cagliari è un'infrastruttura chiave a sostegno dell'internazionalizzazione dell'isola: **il 93,2% dell'import-export della regione avviene via mare.**
- L'interscambio marittimo sardo tra il 2010 e il 2012 ha avuto una crescita, successivamente è andato a decrescere fino al 2014 e si è attestato sui 12 milioni di Euro.
- Il primo trim. 2015 mostra un'ulteriore diminuzione: il volume è stato pari a 2,8 mld di euro con un calo del 9,7% rispetto all'analogo periodo del 2014.

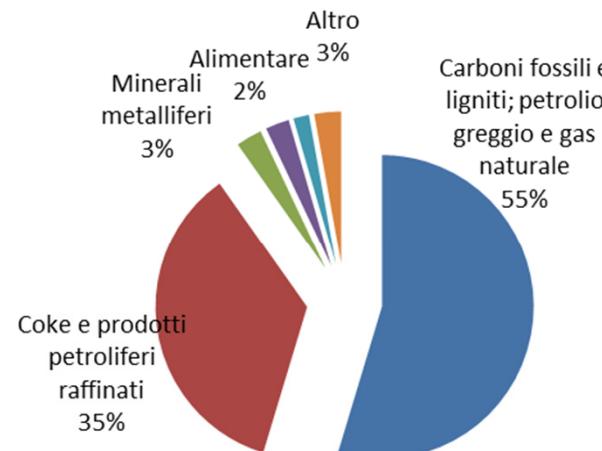
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2015

Il commercio marittimo della Sardegna: le Aree e i Mercati.

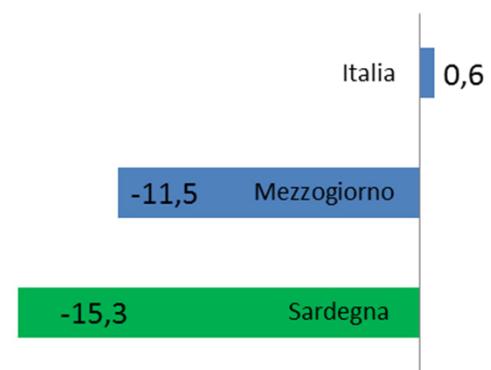
Quote di interscambio marittimo della Sardegna per macroarea



Merci scambiate via mare dalla Sardegna



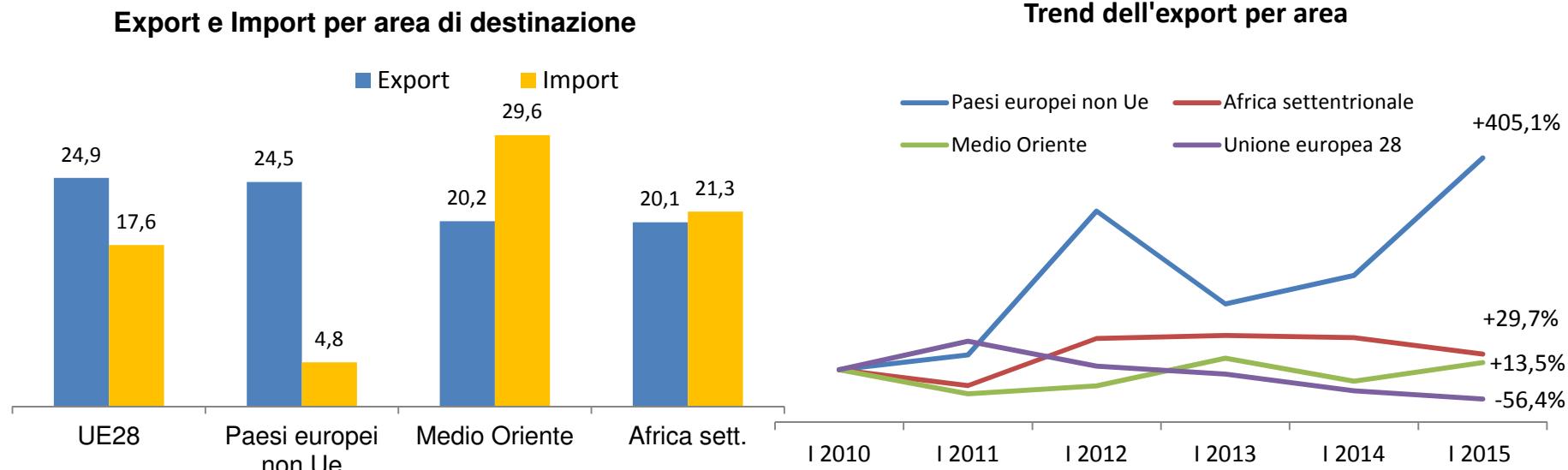
Trend % export marittimo 2013 / 2014



- Il **Medio Oriente** e il **Nord Africa** sono principali Aree di riferimento per il commercio estero della Sardegna: **pesano insieme per il 47%**.
- I **prodotti energetici** (greggi e raffinati) assorbono il **90%** delle merci scambiate.
- Nel 2014 l'export via mare della Sardegna è calato del **15,3%**, di più rispetto alla media del Mezzogiorno e in controtendenza con il dato Italia che si mantiene pressoché stabile.

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2015.

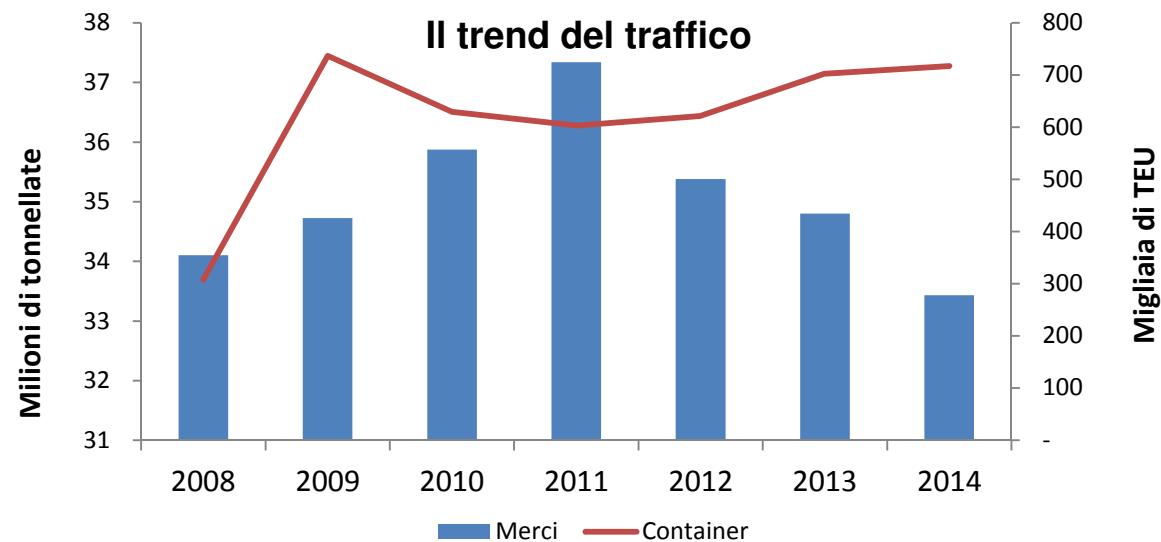
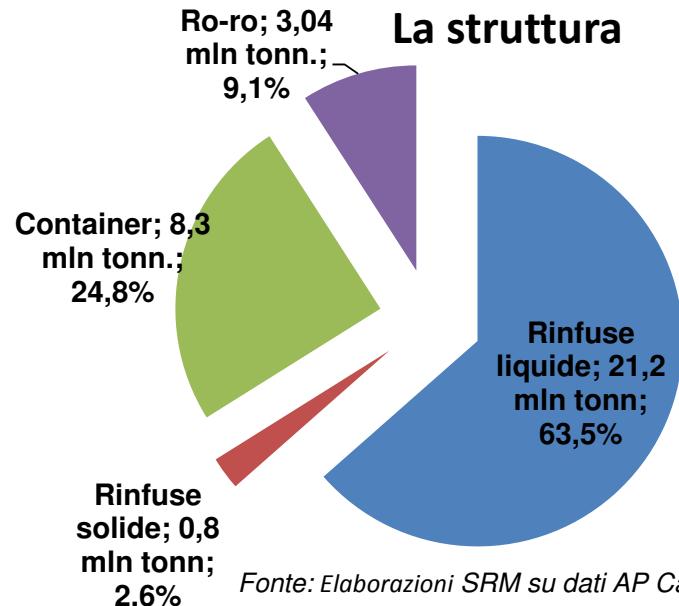
Le aree di destinazione dell'import-export marittimo.



- Per le **importazioni**, è il Medio Oriente il principale partner commerciale della Sardegna con il 29,6% del totale, seguito dai paesi dell'Africa settentrionale (21,3%). Per le **esportazioni**, invece, prevalgono i paesi dell'UE 28 con il 24,9%.
- 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 (+13,5%).

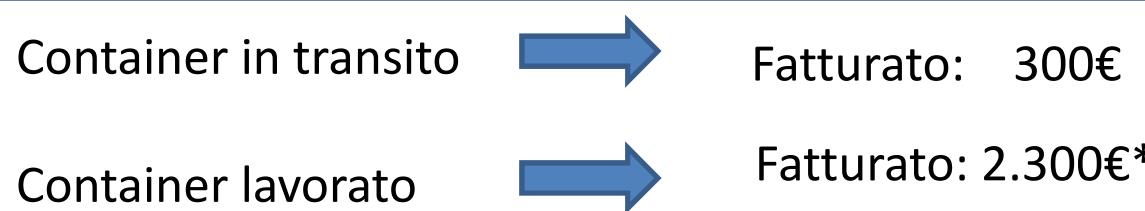
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2015

Il Porto di Cagliari: la struttura e il trend del traffico merci



- La struttura del traffico merci evidenzia la vocazione rinfusiera del porto con prevalenza del «*liquid*» che, con 21,2 milioni di tonnellate, assorbe il 63,5% del totale. **La quota di traffico di *transhipment* è del 98%.**
- **Cagliari** con 33,4 milioni di tonnellate, pur continuando ad essere il 3° porto dopo Trieste e Genova per traffico delle merci, vede contrarre i suoi flussi dal 2011.
- Rispetto al 2013 si assiste ad una diminuzione delle merci (-3,9%), ma anche ad un **incremento del 2,1% nel segmento container** che supera quota 700 mila aumentando del 133% rispetto al 2008.

Suggerimento

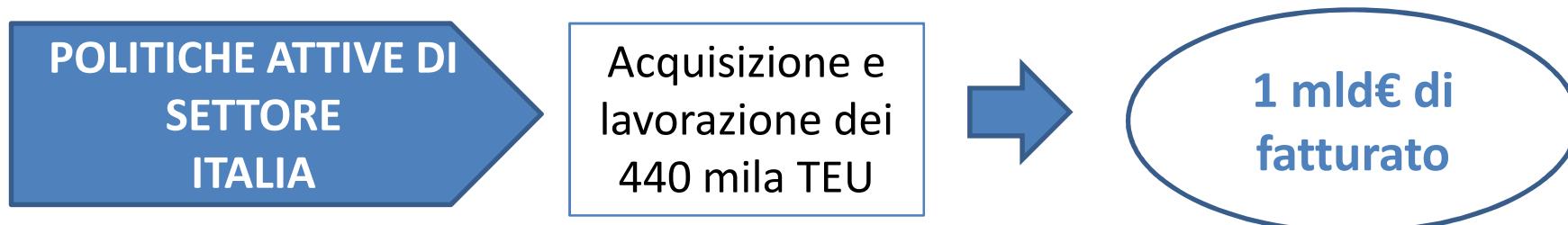


* Fonte: MIT

Un container in transito genera un valore pari a 300€, uno lavorato genera un valore superiore di circa 8 volte.

Ipotesi: 440 mila sono i Teu

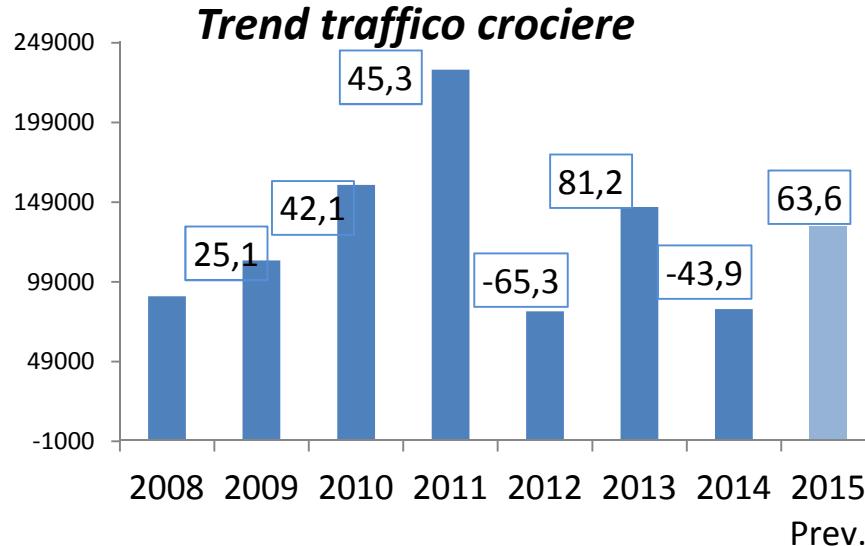
con origine/destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa e
che potremmo recuperare



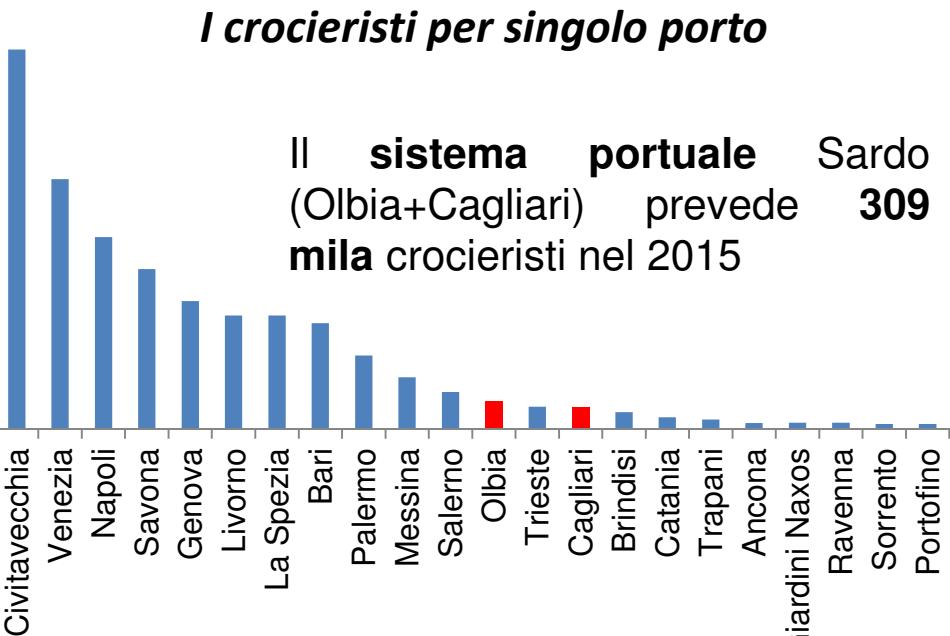
Agenda

- Overview sul sistema *Maritime* della Sardegna
- Il turismo: tra i suoi punti di forza e di debolezza una possibile chiave di successo
- Le Free Zone: come può «migliorare» il sistema economico
- Il contributo di Intesa Sanpaolo
- Alcuni spunti per la discussione

Il Porto ed il turismo: il traffico passeggeri.



Fonte: Elab. SRM su dati Assoporti e AP Cagliari, 2014, Risp. turismo 2015.



- I passeggeri transitati per lo scalo 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 **81mila** passeggeri che, secondo le ultime stime, **aumenteranno del 63,6% nel 2015** portando il numero dei passeggeri ad oltre 133mila unità. Nel 2016, MSC rafforzerà la sua presenza nel porto di Cagliari.
- Nel 2015 in particolare per lo scalo di Cagliari si stima una crescita dell'63,6% sul 2014. Per il 2015 è previsto l'approdo di **56 navi da crociera**.
- Il porto, però, rimane dietro le realtà italiane più forti anche considerando il Mezzogiorno.

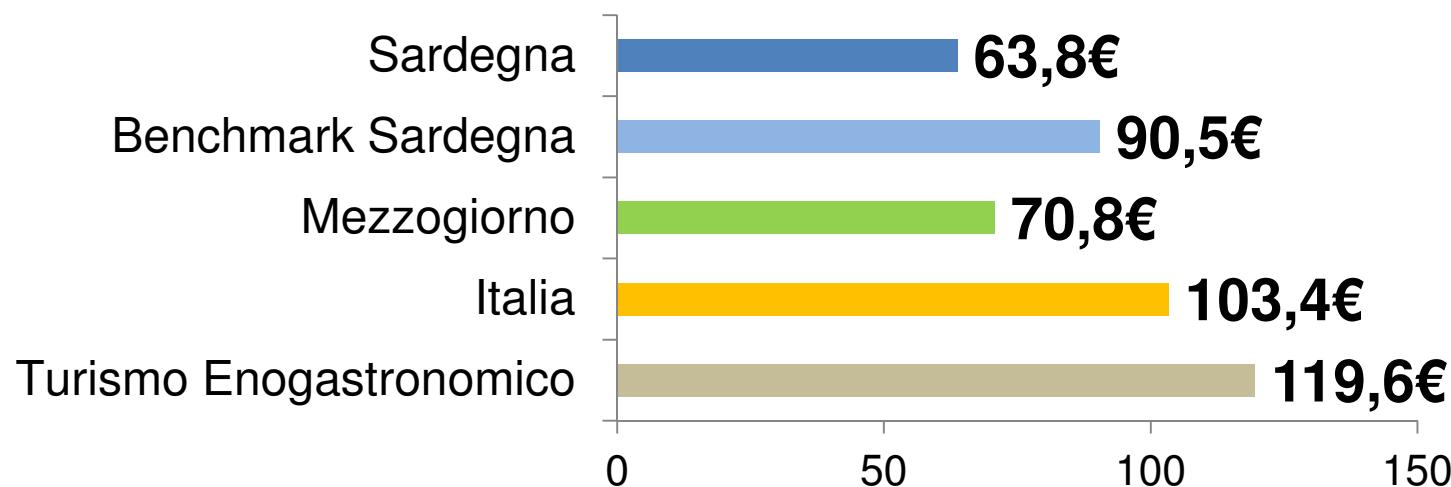
... ma l'effetto moltiplicativo delle presenze è minore

+ presenze turistiche = + economia produttiva

Moltiplicatore di presenza = Valore Aggiunto attivato per 1 soggiorno aggiuntivo

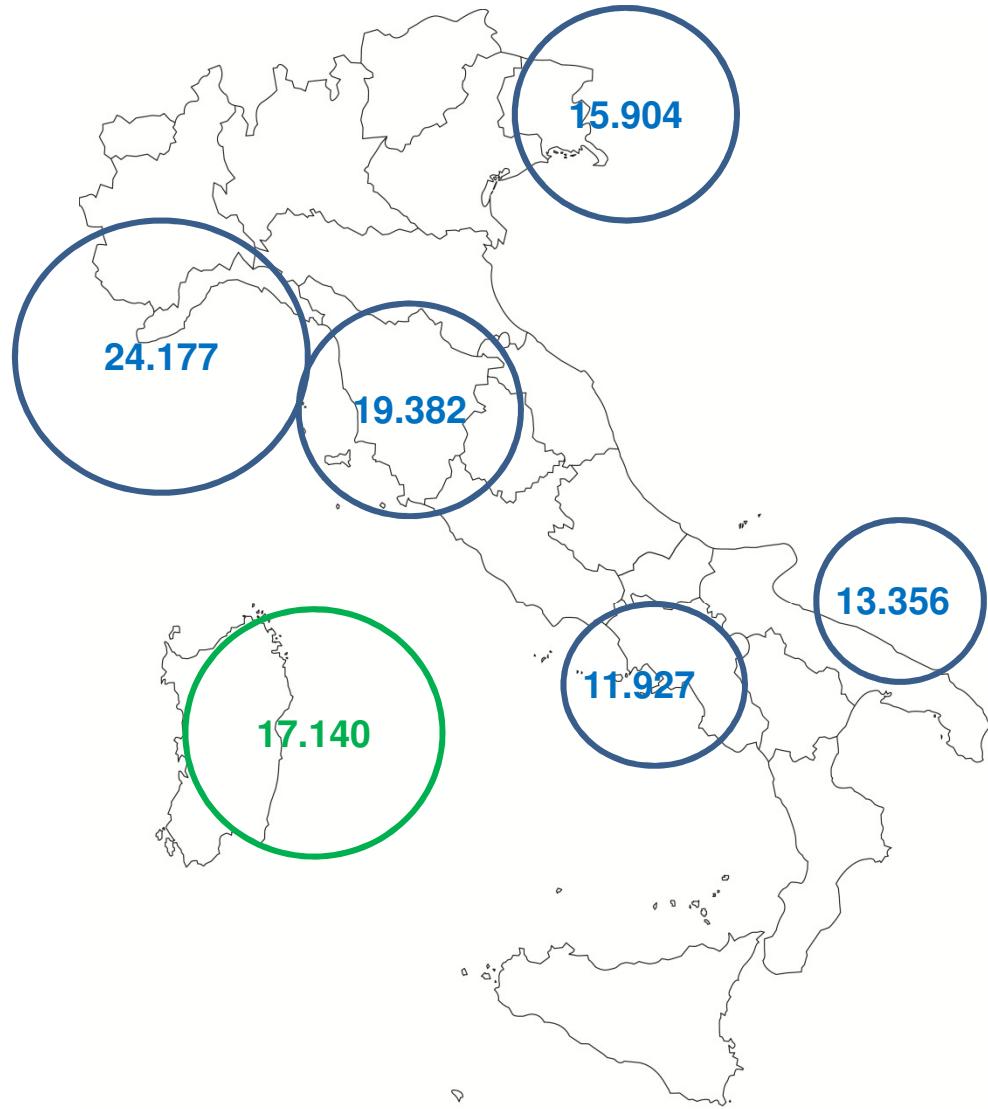
- La Sardegna, a parità di spesa, **per ogni presenza aggiuntiva nell'area**, genera **63,8 euro** di VA e presenta un valore **inferiore** rispetto al dato meridionale (70,8 €) ed italiano (103,4 €).

Il benchmark Sardegna rappresenta il V.A. che la Sardegna può generare se attiva tutti i suoi tematismi balneare/enogastronomico/culturale



La nautica da diporto: nuovi potenziali di sviluppo.

- I punti di attracco per il diporto sono più numerosi nel Mezzogiorno ma la dotazione infrastrutturale è a favore del Nord del Paese. Le regioni settentrionali offrono al diporto nautico 68,1 posti barca/Km di costa (29 Centro e 11,1 Mezzogiorno).
- La Sardegna con 17.140 posti barca** offre una densità sensibilmente inferiore alla media nazionale con 9,3 posti barca/Km di costa (dato Italia = 19,2).
- Cagliari ha **237 imprese** collegate allo sviluppo della nautica da diporto



* Nei cerchi sono indicati i posti barca.

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Diporto Nautico in Italia 2014.

I porti turistici

- Con **17.140 posti barca** la Sardegna è 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.**

Regione	Posti barca	<i>di cui oltre 24 m.</i>
Cagliari	2.814	92
Sardegna	17.140	363
Mezzogiorno	64.774	1.162
Italia	147.804	3.425

Fonte: Ance e Diporto Nautico in Italia 2014

- La nautica da diporto, si conferma un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti, considerando anche la spesa dei diportisti, **un occupato nel settore genera altri 6 occupati.**

- **Un euro speso, ne attiva 4 nell'economia.**



Agenda

- Overview sul sistema *Maritime* della Sardegna
- Il turismo: tra i suoi punti di forza e di debolezza una possibile chiave di successo
- Le Free Zone: come può «migliorare» il sistema economico
- Il contributo di Intesa Sanpaolo
- Alcuni spunti per la discussione

Le politiche di attrazione degli investimenti: Le Free Zone

- Con il termine Free Zone, si intende un'area, all'interno di uno stato, in cui il governo fissa condizioni agevolate per l'esercizio dell'attività imprenditoriale, con l'obiettivo di attirare investitori esteri.

I benefici sono:

1. Incrementare la capacità di attrazione di investimenti
2. Aumento dell'occupazione (diretta e indiretta)
3. Maggiore attrattività del porto anche verso i grandi armatori e i grandi *carrier* internazionali
4. Snellimento delle procedure e degli adempimenti per gli operatori dell'area
5. Maggiore rapidità per la realizzazione di opere infrastrutturali

Le Free Zone come facilitatori di sistema. Dati di impatto economico

15

15 **Free Zone** europee sono tra le prime 50 al mondo per impatto economico fornito al territorio (1 in Lituania, 2 inglesi, 2 in Lettonia, 10 in Polonia)

65 milioni

è l'occupazione **diretta** generata dalle Free Zone nel mondo (40 milioni solo in Cina)

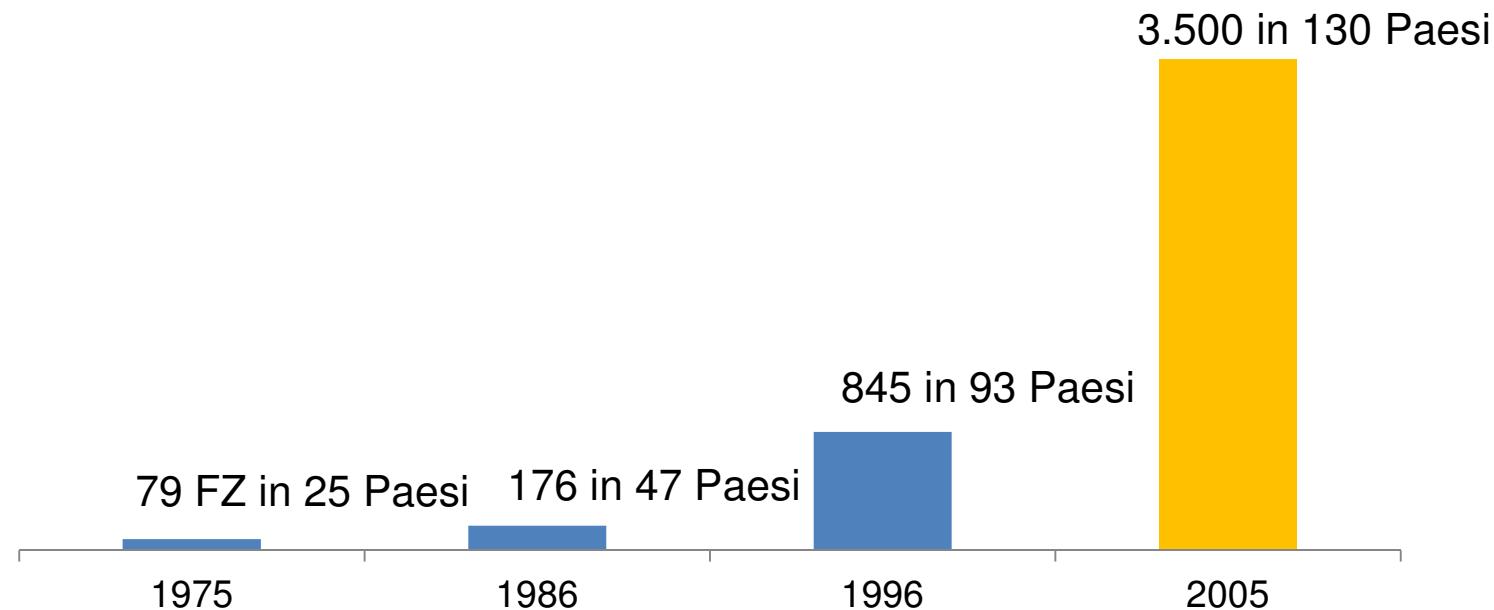
60% del
totale

Il **peso** (in media) delle Free Zone sull'export totale di un Paese

Un concetto importante su cui porre l'attenzione:
le Free Zone più importanti sono in prossimità di porti

Le Free Zone nel mondo. Dati di impatto economico

La crescita mondiale delle Free Zone negli anni



- **Delle 3.500 esistenti, 2.301** Free Zone sono nate in Paesi in via di sviluppo e in transizione di queste **il 60% gestite da privati**, da società nate *ad hoc*
- In Europa sono allocate prevalentemente nell'area Centrale e Orientale

Fonte: Elaborazioni SRM su dati DPS 2015

Il contributo della Free Zone per lo sviluppo di un porto: Il caso Trieste

- Trieste ha un traffico composto per il 90% del totale da NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE
- Trieste è il **primo porto Italiano** per merce proveniente e diretta verso l'estero.
- Trieste ha la vicinanza di due forti competitor Adriatici quali Venezia e Ravenna; fatto 100 il traffico di questi tre porti «ascellari», Trieste ne attrae ben il 55,3% (Venezia 21%, Ravenna 23,7%).

Il contributo della Free Zone per lo sviluppo di un porto: Il caso Cagliari

- Cagliari ha un traffico composto per il 40% del totale da NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE;
- Cagliari è il **terzo porto Italiano** dopo Trieste e Genova per traffico delle merci.
- Cagliari è l'unico porto della Sardegna (non ha competizione con Olbia in quanto hanno vocazioni diverse).

La differenza tra Cagliari e Trieste è nella quantità di traffico ma è anche in termini di attrattività internazionale e viene giocata in relazione ai porti competitor

Un breve excursus storico in Sardegna:

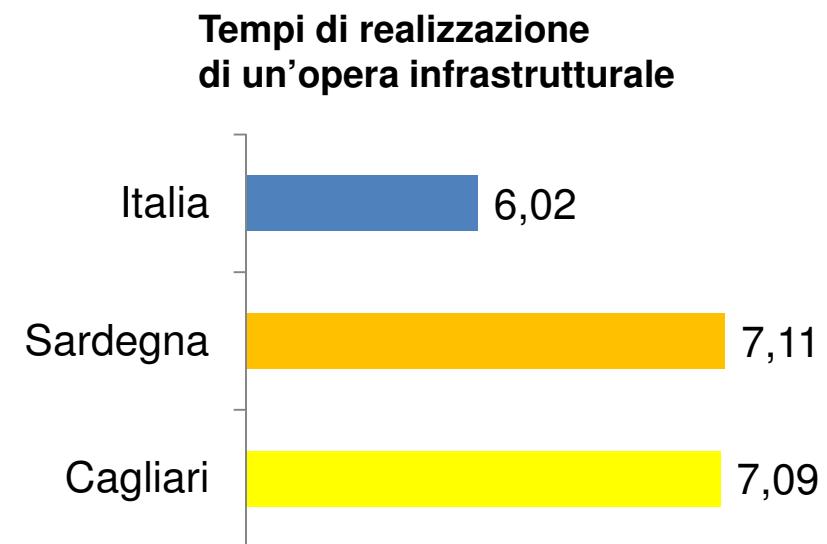
- **1998:** il Decreto legislativo n. 75 individuò 6 zone franche in Sardegna: Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres, Portovesme e Arbatax. Alla regione era demandato il compito di delimitare le aree e definire gli strumenti di gestione
 - **2000:** viene creata la società *Cagliari Free Zone* con il compito di gestire e monitorare gli interventi della Free Zone Doganale di Cagliari
 - **2013:** La giunta regionale chiede all'UE di aumentare il campo di applicazione della Free Zone ed estenderlo a tutta l'isola.
 - **2013:** Il consiglio regionale della Sardegna ha proposto l'istituzione della *Sardegna Free Zone* con il compito di coordinare tutte le Free Zone sarde. La società disporrebbe di un capitale sociale così ripartito: il 33% fra i comuni, il 33% fra le autorità di gestione dei porti e il 34% detenuto dalla Regione.
-  **2015:** Via libera della giunta regionale della Sardegna al Piano Operativo della Free Zone di Cagliari 

Lo stato dell'arte degli interventi

- Dal 30 Giugno 2015, **via libera** al Piano Operativo della **Free Zone di Cagliari**.
- Il Piano Operativo prevede la realizzazione dei servizi comuni e la collocazione logistica degli spazi da adibire a servizi generali.
- È un **provvedimento da estendere**, agli altri cinque punti franchi della Sardegna: **Olbia, Porto Torres, Oristano, Arbatax e Portovesme**.
- Il progetto di massima di Cagliari Free Zone individua un **lotto di sei ettari** all'interno della zona nella parte posteriore del molo di Levante del Porto Canale. I **costi** di massima per le opere da realizzare ammontano a poco meno di **1,1 milioni di euro**.

Attenzione però alle criticità !!!

- Alle condizioni attuali, la costruzione un'opera pubblica per un ammontare pari a 100 mln. realizzata dalla regione a **Cagliari** richiede **7 anni e 9 mesi** di tempo per essere realizzata contro una media regionale di **7 anni e 11 mesi** e una media **Italia di 6 anni e 2 mesi**.



Fonte: Elaborazioni SRM su dati DPS 2015

Agenda

- Overview sul sistema *Maritime* della Sardegna
- Il turismo: tra i suoi punti di forza e di debolezza una possibile chiave di successo
- Le Free Zone: come può «migliorare» il sistema economico
- Il contributo di Intesa Sanpaolo
- Alcuni spunti per la discussione

Il contributo di Intesa Sanpaolo

Gli interventi di Intesa Sanpaolo finalizzati ad “animare” le attività che, direttamente o indirettamente, ruotano intorno ai porti si sviluppano su due direttrici:

- Intervento di sostegno e assistenza per gli investimenti.
- Supporto della *Direzione Public Finance* per il finanziamento delle infrastrutture mediante interventi diretti (mutuo), Finanza di progetto e Finanza strutturata.
- Supporto al M/L termine attraverso i Desk specialistici di *Mediocredito Italiano* (Shipping e Turismo).

Il desk di settore navale: supporto finanziario e consulenza specialistica agli armatori ed agli operatori del settore navale

Supporto commerciale

- Aggiornamenti alla rete commerciale su opportunità connesse ad acquisti navi, investimenti nella terminalistica portuale e più in generale nel settore dei trasporti navali;
- Consolidate relazioni con associazioni di categoria e con i principali players del settore.

Supporto a operazione/progetto

- Affiancamento a gestori e specialisti nelle visite;
- Redazione relazione istruttoria, piano nave e business plan;
- Finanziamenti per acquisto, costruzione, ammodernamento e manutenzione straordinaria di navi. E' finanziabile il costo della nave in corso di costruzione presso un cantiere ovvero il prezzo di acquisto dell'unità navale già in esercizio. E' finanziabile anche il costo dei lavori di ammodernamento e/o manutenzione straordinaria della nave.
- Assistenza nelle fasi di perfezionamento ed erogazione;
- Assistenza a specialisti e gestori in fase di ammortamento dei finanziamenti per rinnovo polizze assicurative, cambio bandiera, verifica covenants, etc;
- Rapporti con tecnici esterni per la redazione di perizie di stima;
- Pareri specialistici alla Capogruppo per rilascio parere conformità.

Agenda

- Overview sul sistema *Maritime* della Sardegna
- Il turismo: tra i suoi punti di forza e di debolezza una possibile chiave di successo
- Le Free Zone: come può «migliorare» il sistema economico
- Il contributo di Intesa Sanpaolo
- Alcuni spunti per la discussione

Effetti economici dell'incremento della spesa e dell'occupazione nel settore marittimo

Il moltiplicatore degli investimenti del trasporto marittimo è pari a 2,53



Il moltiplicatore dell'occupazione del trasporto marittimo è pari a 2,02



(Conferma su stime CENSIS – Federazione del Mare)

Considerazioni finali generali

Il Porto può assurgere a ruolo di «**pivot**» di sviluppo di un'area se:

- È messo a **sistema** con l'economia locale e serve la base imprenditoriale attraverso una rete interna di logistica;
- Lavora nell'ottica di **sinergia turistica** e sviluppo del sistema croceristico senza ostacolare e compromettere lo sviluppo produttivo;
- Si definiscono adeguate strategie di spinta **all'internazionalizzazione**
- Si combina con **politiche di attrazione degli investimenti** puntando alla realizzazione di free zone;
- Si superano i **limiti burocratici** nella gestione del porto e delle free zone favorendo le sinergie tra gli enti pubblici interessati, superando i conflitti.

Considerazioni finali sulle Free Zone

La Free Zone non è generatrice di sviluppo ma è «*facilitatore/agevolatore di un sistema complesso di asset*»: infrastrutture, imprese, istituzioni... per cui c'è bisogno di seguire le «istruzioni per l'uso» per seguire la corretta «posologia» nonché stare attenti alle «CONTROINDICAZIONI»:

- Le Free Zone vanno messe **al centro di un Piano di Sviluppo** più ampio del territorio, di cui possono rappresentare **l'elemento di punta**
- Le Free Zone devono essere **coerenti con le Politiche di Sviluppo UE** del territorio, specie ora che ci affacciamo alla programmazione 2014-2020. Il POR Sardegna prevede quasi **un miliardo di euro** cui si aggiungeranno risorse private e Statali
- Deve esistere una **solida base imprenditoriale (Grandi imprese-Reti e Consorzi di PMI...)** ed una **progettualità di qualità** che garantisca crescita ed occupazione
- Occorrerebbero politiche strutturali di attrazione di investimenti, definite e certe, poiché le imprese vogliono certezza, **nei tempi e nell'ottenimento degli incentivi**
- Sarebbero necessari **passaggi burocratici già definiti e risolti** attraverso accordi preliminari tra gli enti pubblici interessati