

COMUNICATO STAMPA

ECONOMIA DEL MARE OPPORTUNITA' DI SVILUPPO PER LA SARDEGNA

- I porti della Sardegna rappresentano il 10% del totale nazionale per tonnellate di merci e il 12% per totale passeggeri
- Cagliari 2° porto italiano per movimentazione di rinfuse liquide; 3° porto italiano per movimentazione merci con 40 milioni di tonnellate
- La Sardegna ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del Mare pari a 1,6 miliardi di euro
- Nei porti sardi crescita dell'8% anche per il trasporto autoveicoli (RO-RO) nel 2017
- Il 97% dell'import-export della Sardegna viaggia via mare: oltre 11 miliardi di euro.
- Sardegna 3° regione italiana, dopo la Liguria e la Campania, per numero di posti barca e per posti barca oltre i 24m
- In forte crescita il numero dei passeggeri, 725mila, gestiti dal porto di Cagliari

*Cagliari, 6 luglio 2018 – Il sistema dei porti sardi nel 2017 ha gestito 48,8 milioni di tonnellate di merci rappresentando il 10% del totale nazionale e nel segmento del RO-RO (*Roll-on Roll-off*, le navi per il trasporto dei mezzi gommati) gli scali sardi sono tra le eccellenze italiane registrando un aumento dell'8% nel 2017 rispetto all'anno precedente. Inoltre nel 2017 oltre 430 mila crocieristi (+67% sul 2016) sono sbarcati in Sardegna e, in particolare nel Porto di Cagliari, le crociere garantiscono passeggeri tutto l'anno. Se si aggiunge che la Sardegna ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del Mare pari a 1,6 miliardi di euro, il 5,3% del totale del valore aggiunto del territorio, e che oltre 600 imprese fanno parte del cluster marittimo si comprende facilmente quale importanza e quale potenziale ulteriore sviluppo il settore può assicurare alla crescita economica della Sardegna.*

Proprio su queste considerazioni Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (Studi e Ricerche Mezzogiorno), da alcuni anni promuove, in Sardegna come in altre regioni italiane, un appuntamento annuale dedicato all'Economia del Mare come opportunità di sviluppo del territorio.

L'incontro, svoltosi oggi, nella Sala Convegni Terminal Polifunzionale Molo Ichnusa di Cagliari, è stato aperto dagli interventi di **Massimo De Andreis**, direttore generale SRM, **Pierluigi Monceri**, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo, **Massimo Deiana**, presidente Autorità di Sistema Portuale Mare di Sardegna, **Francesco Pigliaru**, presidente Regione Autonoma della Sardegna (TBD). E' seguita una tavola rotonda, moderata da **Giuseppe Deiana**, giornalista de L'Unione Sarda, su "**Il sistema portuale della Sardegna: novità e prospettive**" che ha visto tra i discussant **Maurizio De Pascale**, presidente Camera di Commercio Industria e Artigianato di Cagliari, **Alberto Scanu**, presidente Confindustria Sardegna, **Giancarlo Acciaro**, presidente Associazione Agenti Marittimi della Sardegna, **Antonio Musso**, Ceo - Grandi Trasporti Marittimi, **Alessandro Panaro**, responsabile Area Maritime Economy SRM.

Massimo Deiana, presidente Autorità di Sistema Portuale Mare di Sardegna: "*L'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna è particolarmente lieta di ospitare l'evento di presentazione del rapporto annuale Italian Maritime Economy 2018 di SRM. Si tratta di un appuntamento molto importante divenuto piacevolmente consueto ed atteso da tutto il cluster marittimo La sinergia con SRM è una grande opportunità per la portualità sarda per approfondire temi di grande attualità decisivi per la crescita dei traffici commerciale dell'isola"*"

Pierluigi Monceri, direttore regionale di Intesa Sanpaolo: "*I dati presentati da Srm, sia quelli relativi alla consistenza della Sardegna nel settore, sia quelli che ci raccontano come lo scenario mondiale degli scambi commerciale e dei trasporti veda il Mediterraneo sempre più protagonista, ci spronano a promuovere ogni iniziativa che possa dare concreto sviluppo all'attività dei porti e dell'indotto che in un'isola devono essere centrali sia per il turismo sia per offrire alle imprese i canali di sbocco per il loro export.*"

Massimo Deandreas, direttore generale SRM: "*I nostri studi mostrano un'ancora maggiore centralità del Mediterraneo rispetto agli scenari marittimi globali; il canale di Suez fa registrare tassi di crescita a doppia cifra e il numero di navi che transitano per il Mare nostrum è in costante aumento (+24% sul 2012). Tutto ciò si traduce in un sicuro aumento delle opportunità di sviluppo nella misura in cui sapremo attrarre traffici e migliorare ancora di più la qualità dei servizi offerti dal nostro sistema portuale. Le Zone Economiche Speciali se ben strutturate possono essere un'utile strumento per attirare investitori e per rafforzare le sinergie tra il porto e il sistema industriale del territorio, in particolare per la Sardegna dove l'economia marittima è forte e già produce oltre un miliardo e mezzo di valore aggiunto e 11 miliardi di import-export. Occorre quindi velocizzare l'attuazione delle ZES e stimolare sempre le imprese a internazionalizzare e ricercare nuovi mercati di sbocco per dare così l'opportunità agli scali di trovare nuovi ritmi di crescita e incrementare i volumi di merci, non solo container ma anche Ro-Ro e rinfusieri.*"

Sintesi dello Studio di SRM

Traffico Merci e Passeggeri

Il sistema dei porti sardi (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Oristano, Golfo Aranci, Porto Vesme e S.Teresa di Gallura) nel 2017 ha gestito **48,8 milioni di tonnellate di merci**; esso rappresenta **il 10% del totale nazionale**.

Nel segmento del RO-RO gli scali sardi sono tra le eccellenze italiane; con quasi 10,6 milioni di tonnellate l'isola rappresenta **il 10% del totale Italia**. Il traffico ha registrato un aumento dell'8% nel 2017 rispetto all'anno precedente.

I traffici più importanti del Porto di Cagliari sono le **rinfuse** (il 70%) e i **container** (il 14% pari a 5 milioni di tonnellate). **Cagliari**, con 40 milioni di tonnellate di merci, è il **3° porto in Italia**. È il **2° porto Oil in Italia**; tali prodotti rappresentano il 73% del totale delle merci gestite dallo scalo.

Per numero di **passeggeri**, i porti sardi rappresentano **il 12% del totale Italia** con **6,2 milioni di persone**; il **Porto di Cagliari** ha gestito 725 mila passeggeri (+25% sul 2016).

Nel 2017 oltre **430 mila crocieristi** (+67% sul 2016) sono sbarcati in porto. In particolare nel Porto di Cagliari **le crociere garantiscono passeggeri tutto l'anno**: quasi la metà sono concentrati nei mesi non estivi. Il dato riveste particolare importanza in quanto la **destagionalizzazione** delle crociere è un segnale positivo per il territorio e in particolare per la Sardegna che globalmente presenta ancora un **turismo** principalmente **balneare**. Anche nel settore delle **crociere** gli scali sardi hanno intrapreso un percorso di sviluppo con prospettive interessanti nel segmento *luxury*.

Imprese, valore aggiunto, Import ed Export

La Sardegna ha un **valore aggiunto** generato dal totale dei settori connessi all'economia del Mare pari a **1,6 miliardi di euro**, il 5,3% del totale del valore aggiunto del territorio. Con **oltre 600 imprese** del cluster marittimo, è **7° in Italia** (7% del totale nazionale).

Il trasporto marittimo è fondamentale per l'internazionalizzazione dell'economia della Sardegna:

- **Il 97% dell'import-export** del territorio avviene con il mezzo navale (in Italia il 38%), si tratta di **11,3 miliardi di euro** (+32%). Per l'88% del totale si tratta di scambi legati a prodotti Oil & Gas, Coke e raffinati.
- La destinazione principale servita dall'import-export sardo è l'Area Mena **con il 52% del totale**.

Diporto Nautico

Con quasi **17.500 posti barca** la **Sardegna** è la **3° regione italiana**, dopo la Liguria e la Toscana, per numero di posti barca con un peso dell'**11% sul totale nazionale** e un peso del 25% del Mezzogiorno ed è **3° anche per posti barca oltre i 24m** considerate imbarcazioni ad elevato valore aggiunto.

La spesa di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata in 209 milioni di euro (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una **spesa media giornaliera di 8.900 euro**).

La nautica da diporto, ha un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti un occupato nel settore genera altri **6,4 occupati** nel sistema economico. Un euro speso, ne attiva **4 nell'economia**.

Energy

Il GNL (Gas Naturale Liquefatto) può rappresentare la nuova frontiera dell'Energy. L'uso del GNL, infatti è più sostenibile del petrolio.

Entro il 2021 la Sardegna si propone di essere un punto di riferimento per il GNL con iniziative ad Oristano e Cagliari.

L'obiettivo è di intercettare maggiori quote di traffico nel Mediterraneo offrendo opportunità di bunkering (rimessaggio e rifornimento) di GNL.

ITALIA

In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Nel 2017 l'import-export via mare ha superato i 240 miliardi, un aumento del 12,4% sull'anno precedente. Il 38% degli scambi commerciali italiani in valore avviene via mare. Questa percentuale supera il 70% se consideriamo il dato in quantità. La Cina è uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo; nel 2017 abbiamo avuto un interscambio pari a quasi 30 miliardi di Euro.

I porti italiani nel 2017 superano il mezzo miliardo di tonnellate; importanti i risultati nel segmento RO-RO che segna 107 milioni e +8,5% sul 2016 si tratta di un vero e proprio record considerando l'ultimo decennio.

Buona performance nelle rinfuse liquide, importante proxy della componente energetica dei porti, dove ci attestiamo su 188 milioni con una crescita del +3,3%. Stabili altri tipi di traffico; sui container ancora non riusciamo a dare la spinta decisiva al dato che ci vede "ancorati" ai 10 di Teus ormai da anni.

L'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo, con 218 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 36%).

L'Italia, per la sua posizione geografica e per la sua dotazione logistica e portuale può rivestire un ruolo di primo piano nella Belt & Road Initiative. Numerosi scali italiani ospitano rotte interessate da Medio e Estremo Oriente. In particolare l'Italia vanta la presenza di 8 scali che accolgono le grandi alleanze navali strategiche per un totale di 29 servizi regolari; 6 di questi scali sono interessati dalla Ocean Alliance che vanta la presenza della Cosco (compagnia di Stato Cinese).

Le stime nel medio-lungo periodo prevedono un incremento medio annuo del 3,2% tra il 2017 e il 2022, che riguarderà tutti i segmenti del trasporto marittimo ma, in particolare, il traffico container e le rinfuse solide.

LO SCENARIO INTERNAZIONALE

Suez registra crescite "record". Il Canale ha chiuso il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e 17.550 navi con un aumento del +11% sul 2016. È aumentato del 20% il traffico nella direzione Nord-Sud (che rappresenta il 52,6% del totale traffico merci del canale) mentre è praticamente stabile quello nella direzione opposta (+3%).

Nella direzione Nord-Sud del Canale permane il Sud Est Asiatico la prima regione di destinazione delle Merci in transito con il 27% del totale. Nella direzione opposta invece prevale l'area North, West Europe & UK con il 30% del totale.

L'analisi per origine delle merci vede prevalere nella direzione Nord-Sud l'area North, West Europe & UK con il 21,6% del totale; nella direzione opposta prevale il Sud Est Asiatico con il 35,6% ed a seguire il Golfo con il 34,8%.

Cresce di 6 volte il traffico container nel Mediterraneo negli ultimi 20 anni. È cresciuto del 500%; i primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato la soglia dei 50 milioni di TEUs (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni.

Nel Mediterraneo 19 porti hanno superato la soglia del milione di TEU. Cresce il ruolo degli scali del Sud Med e del Nord Med rispetto al Nord Europa nel mercato containerizzato: dal 2008 ad oggi il Nord Europa perde 6 p.p. (quota di mercato attuale 40%) mentre il Med guadagna 5 p.p. (quota di mercato attuale 41%).

Secondo il Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad gli scali del Sud Mediterraneo (Nordafrika e Turchia) dal 2004 ad oggi hanno quasi notevolmente ridotto il gap competitivo con i porti del Nord Mediterraneo. L'indicatore riporta un divario che nel 2004 era appunto di 26 punti ed oggi solo di 6. Il gap si è ridotto di 20 punti anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 basis point.

Per informazioni

Intesa Sanpaolo
Ufficio Stampa Centro Sud
stampa@intesasanpaolo.com