

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
- L'intera portualità della Sardegna, a seguito del Covid-19 ha rilevato un calo complessivo dei traffici allineato al totale Italia pari a -11,1%. Il dato è particolarmente accentuato per le rinfuse liquide: -14,5%. Hanno tenuto bene il settore delle rinfuse solide e il Ro-Ro con rispettivamente +7,1% e -2,4%.
- La Sardegna ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del Mare pari a 1,7 miliardi di euro e oltre 10 mila imprese della filiera del mare, pari al 6% del tessuto imprenditoriale della regione
- Il porto come strumento per la proiezione internazionale della regione: oltre il 95% dell'import-export della Sardegna viaggia via mare
- Strategico il comparto della nautica da diporto: Sardegna 2° regione italiana, dopo la Liguria, per numero di posti barca e per posti barca oltre i 24m
- Il Ro-Ro settore di punta della portualità sarda: ha sfiorato 11 milioni di tonnellate nel 2019
- Cagliari hub italiano dell'energia: 2° porto per movimentazione di rinfuse liquide

Cagliari, 15 dicembre 2020. Il settore marittimo è strategico per le relazioni internazionali dell'Italia e costituisce un importante fattore di competitività che può dare valore aggiunto alle dinamiche di crescita. I porti della Sardegna rappresentano il 10% del totale nazionale per tonnellate di merci e il 12% per totale passeggeri. L'Economia del Mare è il tema su cui si è discusso in un webinar nel corso della presentazione del Rapporto annuale "Italian Maritime Economy 2020" di Srm, il Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo. Durante i lavori si sono alternati gli interventi di **Massimo Deandreis**, Direttore Generale di Srm, **Pierluigi Monceri**, Direttore Regionale di Lazio, Sardegna, Sicilia, Abruzzo e Molise di Intesa Sanpaolo, **Massimo Deiana**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, e **Maurizio De Pascale**, Presidente Confindustria Sardegna.

"I nostri studi fanno emergere che la portualità italiana è chiamata ad affrontare nuove sfide competitive – sostiene Massimo Deandreis, Direttore Generale di Srm - ; la pandemia ha messo in luce fenomeni che stanno condizionando sia gli scali che l'industria dello shipping: l'emergere di rotte alternative, la scelta di viaggiare a minore velocità incidendo sui tempi di percorrenza, ed ancora il persistere del fenomeno del gigantismo navale per generare nuove economie di scala. Una cosa è certa, i nostri porti dovranno investire in meccanismi volti alla resilienza ed alla qualità dei servizi di imbarco e sbarco. In un futuro dove, inoltre, le rotte regionali rivestiranno sempre più importanza. In questo contesto il porto di Cagliari, può diventare un punto di riferimento per la proiezione internazionale delle imprese e la ripartenza del turismo. Con due imperativi strategici: sostenibilità, innovazione. Saranno fondamentali per raggiungere questi

obiettivi la Zona Economica Speciale, il bunkeraggio e la ripresa delle crociere e del settore dei passeggeri. La Sardegna inoltre dovrà cogliere le opportunità del suo posizionamento anche per un'altra sfida: quella energetica e dell'idrogeno. Di nuovo anche su questo i porti sono strategici in un quadro in cui queste priorità si inseriscono pienamente nella prospettiva europea e del Recovery Fund.

*“In un momento così difficile per le imprese del settore crociere e nautica da diporto, che hanno un notevole impatto sull'economia di un territorio, vanno sostenute ed intraprese strategie finalizzate al rilancio del settore – afferma **Pierluigi Monceri**, Direttore Regionale di Lazio, Sardegna, Sicilia, Abruzzo e Molise di Intesa Sanpaolo. Il sistema portuale della Sardegna deve sempre più puntare sui driver che rappresentano la sua vocazione e attivare iniziative che consentano di attrarre nuovi traffici. Nello specifico sono 3 gli imperativi su cui Cagliari ed il sistema portuale della regione sarda devono impostare la propria crescita: internazionalizzazione, logistica e sviluppo del turismo. A dimostrazione dell'impegno del nostro Gruppo sul territorio, ricordo che in Sardegna abbiamo chiuso ben 17 contratti di filiera dall'agroalimentare al turismo, alle trasformazioni tecniche. Per quanto riguarda le erogazioni, Intesa Sanpaolo, sempre nella sola Sardegna, nei primi nove mesi dell'anno ha impiegato oltre 500 milioni di nuovo credito in favore delle pmi, comprese le misure per far fronte alla crisi dettata dal Covid 19”.*

Sintesi dello Studio di SRM

Traffico Merci e Passeggeri

Il sistema dei porti sardi nel 2019 ha gestito **46,3 milioni di tonnellate di merci**; esso rappresenta **il 10% del totale nazionale**.

Nel segmento del Ro-Ro (*Roll-on Roll-off*, vale a dire navi specializzate nel trasporto di autovetture e mezzi pesanti gommati) gli scali sardi sono tra le eccellenze italiane; con 10,9 milioni di tonnellate l'isola rappresenta **il 10,3% del totale Italia**.

I traffici più importanti del Porto di Cagliari sono le **rinfuse** (l'80%) e il **Ro-Ro** (l'11% pari a 3,7 milioni di tonnellate). Al riguardo, il porto sta aprendo alla realizzazione di un nuovo terminal RO-RO per accogliere le grandi navi, con un investimento previsto di 95 mln€. **Cagliari**, con 35 milioni di tonnellate di merci, è il **4° porto in Italia**.

È il **2° porto energy in Italia**; i prodotti *oil* rappresentano il 78% del totale delle merci gestite dallo scalo. Cagliari si candida a diventare hub nel Mediterraneo Sud-Occidentale per il bunkeraggio sostenibile, con il rifornimento dei combustibili navali, sia tradizionali sia ecologici, e del GNL.

Per numero di **passeggeri**, i porti sardi rappresentano **il 12% del totale Italia** con **6,6 milioni di persone**; il **Porto di Cagliari** ha gestito 593 mila passeggeri (-16% sul 2018).

Anche il settore delle **crociere** per gli scali sardi è rilevante con prospettive interessanti nel segmento *luxury*. Nel 2019 Olbia e Porto Torres hanno rilevato numeri in crescita, a Cagliari sono sbarcati circa **273 mila crocieristi** (-31% sul 2018).

Importante è **la nautica da diporto** e Cagliari ha in progetto la realizzazione un'area cantieri da destinare ai mega yacht nell'ambito del distretto della nautica, per il secondo lotto sono stati destinati 27,5 milioni di euro.

Impatto del Covid-19 sui traffici

Come tutti i porti italiani, anche gli scali sardi hanno risentito degli effetti della pandemia; il calo dei volumi movimentati e quindi delle navi in circolazione hanno causato segni negativi in quasi tutte le tipologie merceologiche.

Il **primo semestre 2020**, a **livello nazionale**, ha portato con sé gli effetti della pandemia da Covid-19 facendo rilevare una movimentazione complessiva di circa 200 milioni di tonnellate, pari ad una riduzione dell'11,5% sullo stesso periodo del 2019.

L'intera portualità della Sardegna, sempre nel primo semestre, ha rilevato un calo complessivo allineato al totale Italia pari a -11,1%. Il dato è particolarmente accentuato per le rinfuse liquide: -14,5%. Hanno tenuto bene il settore delle rinfuse solide e il Ro-Ro con rispettivamente +7,1% e -2,4%.

Il solo porto di Cagliari con 13,3 milioni di tonnellate ha fatto rilevare una contrazione del 14,2%. I segmenti più penalizzati sono le rinfuse liquide (-15,3%) e il traffico container (-80%), dato, quest'ultimo, non assegnabile alla pandemia in quanto lo scalo è ancora alla ricerca del nuovo concessionario del terminal per gestire i traffici

Il dato dei passeggeri e dei crocieristi della Sardegna è quello che ha risentito in maniera più marcata come in tutto lo scenario mondiale: -66,4% sui passeggeri totali e -99,5% le crociere (Italia rispettivamente -56,1% e -89%). I numeri sono da interpretare in modo congiunturale in quanto si spera fortemente in una ripresa nel 2021.

Imprese, valore aggiunto, Import ed Export

La Sardegna ha un **valore aggiunto** generato dal totale dei settori connessi all'economia del Mare pari a **1,7 miliardi di euro**. Le **10 mila imprese** della filiera del mare rappresentano il **6%** del tessuto imprenditoriale della regione

Il trasporto marittimo è fondamentale per l'internazionalizzazione dell'economia della Sardegna; il **95% dell'import-export** del territorio avviene "via mare" (in Italia il 36%), si tratta di **12,6 miliardi di euro**. Per il 90% del totale si tratta di scambi legati a prodotti Oil&Gas, Coke e raffinati.

Dipporto Nautico

Con quasi **20 mila posti barca** la **Sardegna** è la **2° regione italiana**, dopo la Liguria, per numero di posti barca con un peso del **12% sul totale nazionale** e del 26% del Mezzogiorno ed è **2° per posti barca oltre i 24m** considerate imbarcazioni ad elevato valore aggiunto.

La nautica da diporto, ha un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti un occupato nel settore genera altri **9 occupati** nel sistema economico. Un euro speso, ne attiva **quasi 3 nell'economia**.

Energy

Bunkering e GNL rappresentano per la Sardegna due opportunità di nuovi servizi per il trasporto marittimo.

Il porto di Cagliari potrà offrire oltre ai combustibili navali tradizionali anche il nuovo olio combustibile ecologico a bassissimo tenore di zolfo (max 0,5% come da ultime specifiche IMO 2020), cosiddetto ultra-low-sulphur marine fuel oil (ULSFO).

Il terminal destinato al rifornimento è stato adeguato per consentire alle navi di ormeggiare al di fuori della raffineria di Sarroch per caricare direttamente ULSFO.

Anche il GNL (Gas Naturale Liquefatto) sta emergendo come combustibile marittimo valido e meno inquinante. In Sardegna le facilities per il GNL sono ad Oristano ma anche Cagliari si sta attrezzando con un terminal GNL.

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

La Zona Economica Speciale

Questo strumento, una volta approvato e terminato l'iter di approvazione, con il visto della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Sarà un asset strategico dello scalo in quanto consentirà di rendere più appetibile il territorio ad investitori nazionali ed internazionali attraverso la concessione di incentivi statali e regionali nonché di importanti snellimenti burocratici. Ai benefici della ZES potranno inoltre sommarsi quelli della Zona Franca Doganale Interclusa che potrà portare ad ulteriori agevolazioni in termini di dazi ed Iva per le imprese che importano ed esportano.

Secondo le stime di SRM, può dare impulso al rilancio dell'export che può arrivare fino al +4% annuo e quindi aiutare la regione a migliorare la propria propensione ad esportare che è più bassa (17,8%) rispetto alla media nazionale (29,7%).

Può incrementare il traffico container e rappresentare un elemento per far ripartire questo business a Cagliari

Può costituire un meccanismo per attirare risorse pubbliche e private: 1 euro di investimento pubblico nelle ZES attiva ulteriori 2 euro di investimenti privati. La ZES dunque spinge sia gli investimenti pubblici sia gli investimenti privati facendo crescere il Pil.

ITALIA

In Italia rilevante la componente internazionale del trasporto marittimo. Nel 2019 l'import-export via mare è stato di 249 miliardi di Euro (-1% sul 2018). Il 36% degli scambi commerciali italiani in valore avviene via mare. Questa percentuale arriva quasi al 70% se consideriamo il dato in quantità. Stati Uniti e Cina sono i nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo, con un interscambio rispettivamente di 35 e 31 miliardi di Euro nel 2019.

I porti italiani nel 2019 hanno gestito 479 milioni di tonnellate; importanti i risultati nel segmento Ro-Ro con 106 milioni. In lieve calo gli altri tipi di traffico; sui container ancora non riusciamo a dare la spinta decisiva al dato che ci vede "ancorati" ai 10 milioni 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 246 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 41%).

LO SCENARIO INTERNAZIONALE

Lo scenario economico, del commercio internazionale, dei traffici marittimi e delle performance portuali si inserisce in un contesto molto particolare ed in rapida evoluzione che sta subendo il dirompente impatto dell'epidemia da Covid – 19 e dei lockdown generalizzati finalizzati a contenerne gli effetti.

Nonostante il difficile momento storico, la maggioranza dei porti è riuscita a rimanere aperta alle operazioni di carico/scarico consentendo l'accesso alle navi commerciali di ogni tipologia (container, petroliere, rinfusiere e Ro-Ro).

Secondo la società di analisi Clarksons la domanda di shipping globale dovrebbe ridursi del 3,5% nel 2020, con un rimbalzo del 4,7% nel 2021.

Resta da sottolineare che il Mediterraneo, anche in periodo di pandemia, continua a rappresentare una rotta strategica per i traffici *deep sea*.

Gli oltre 14 mila transiti di navi nel Canale di Suez nei primi nove mesi del 2020, rappresentano una crescita dell'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, certo lontana dagli incrementi a doppia cifra cui eravamo sempre stati abituati.

In questo periodo storico così particolare, si è evidenziata ulteriormente l'esigenza di avere porti competitivi in grado di attirare i traffici commerciali.

Nel Mediterraneo i fattori di successo dei nostri porti competitor sono diversi. La crescita e la certezza di risorse diretta a realizzare nuovi investimenti nei porti (pubblici e privati, così come gli investimenti esteri diretti) generano nuovi servizi e nuove attività in grado anche di far fronte alle esigenze del gigantismo navale, un fenomeno che non si è fermato.

La realizzazione di retroporti in cui sono state stabilite le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose funzioni logistiche a valore in ambiente ZES (Zone Economiche Speciali) – cioè con defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o ri-export e import, è un altro elemento che si sta rivelando vincente.

Per informazioni

Intesa Sanpaolo
Ufficio Stampa Centro Sud
stampa@intesasnpaolo.com

Intesa Sanpaolo

Intesa Sanpaolo è una delle più solide e profittevoli banche europee. Offre servizi bancari commerciali, di corporate investment banking, di gestione del risparmio, asset management e assicurativi. È la principale Banca in Italia con circa 12 milioni di clienti serviti attraverso i suoi canali digitali e tradizionali. Le banche estere del Gruppo contano 7.2 milioni di clienti in Est Europa, Medio Oriente e Nord Africa. Intesa Sanpaolo è riconosciuta come una delle banche più sostenibili al mondo.

Per il Gruppo creare valore significa essere motore di crescita per la società e l'economia. In campo ambientale, ha creato un fondo di € 5 miliardi destinato all'economia circolare. Promuove progetti rilevanti di inclusione economica e riduzione della povertà, tra cui un fondo di impatto per € 1,2 miliardi di finanziamenti a categorie di soggetti con difficoltà di accesso al credito. Intesa Sanpaolo è fortemente impegnata in attività culturali proprie e in collaborazione con altri soggetti in Italia e all'estero, incluse esposizioni permanenti e temporanee del suo vasto patrimonio artistico presso le Gallerie d'Italia, i musei del Gruppo a Milano, Napoli e Vicenza.

Sito internet: group.intesasnpaolo.com | News: <https://www.intesasnpaolo.com/it/news.html> | Twitter: @intesasnpaolo | Facebook: @intesasnpaolo | LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/intesa-sanpaolo> | Instagram: @intesasnpaolo