



BANCA
DI CREDITO SARDO



*Portualità e Trasporti
Marittimi fattori chiave per la
competitività del territorio.*

Pierluigi Monceri, Direttore Generale Banca di Credito Sardo

Cagliari, 18 aprile 2013 – Molo Ichnusa

Agenda

- 1) Alcune considerazioni di premessa / contesto.
- 2) I Porti quali driver per la crescita.
Internazionalizzazione. Turismo. Infrastrutture.
- 3) Il contributo di BCS.
- 4) Monitor sulle imprese del settore.
- 5) Conclusioni.

Premessa (1/3)

Alcuni dati sull'economia "internazionale" della Sardegna.

- La Sardegna esporta 6,4 mld €, questo importo pesa per il 15,7% sul PIL regionale.
- Le principali aree/mercati di riferimento per export sono nell'ordine: Ue 27, Paesi europei *non Ue*, Nord Africa e Medio Oriente.
- Le merci esportate sono prevalentemente prodotti energetici; seguono i prodotti chimici e il manifatturiero.
- È la 2^a regione meridionale per peso arrivi turistici stranieri (39,7%, dopo la Sicilia con 39,9%; Mezzogiorno 30,5% e Italia 46%). Nel 2001 il peso era del 24% (dato 2011).
- È la 3^a regione meridionale per spesa turistica straniera: **608 mln € nel 2012** (dopo la Campania con 1.423 mln € e la Sicilia con 1.036 mln €).

Le Autorità Portuali di Cagliari e del Nord Sardegna. Alcuni numeri.

- **Cagliari** per la sua posizione nel Mediterraneo è un importante porto per i traffici commerciali e dei passeggeri, anche croceristi:
 - è il 3° porto italiano per tonnellate di merci transitate;
 - è uno dei 3 porti di transhipment italiani che nel 2012 ha movimentato oltre 620 mila teus (+3% sul 2011);
 - è il 3° porto italiano per le rinfuse liquide. Nei terminal petroliferi di Porto Foxi nel 2012 ne sono state movimentate oltre 26 milioni di tonnellate.

Fonte: Elaborazioni SRM su dati AP Cagliari, 2013.

- **L'Autorità Portuale Nord Sardegna** ha registrato importanti risultati nel traffico merci e passeggeri:
 - è il 3° porto italiano per il traffico Ro-Ro. Ha movimentato 7,8 milioni di tonnellate di merci (+4,2% sull'anno precedente);
 - è il 3° porto italiano per passeggeri con 4,6 milioni di transiti (-22,5%).

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoport, 2012. I dati si riferiscono all'anno 2011.

Premessa (3/3)

I porti quali driver della crescita.

- 1) Il settore portuale ha un ruolo strategico nel sostenere la competitività e la crescita del sistema imprenditoriale sardo, soprattutto in termini di **internazionalizzazione**.
- 2) È rilevante per garantire l'accessibilità e, quindi, assecondare la **vocazione turistica** dell'Isola valorizzando anche la **componente crocieristica** e la **nautica da diporto**.
- 3) Un'ulteriore opportunità può essere rappresentata dai lavori di **adeguamento infrastrutturale** che coinvolgeranno in particolare il porto di Cagliari.

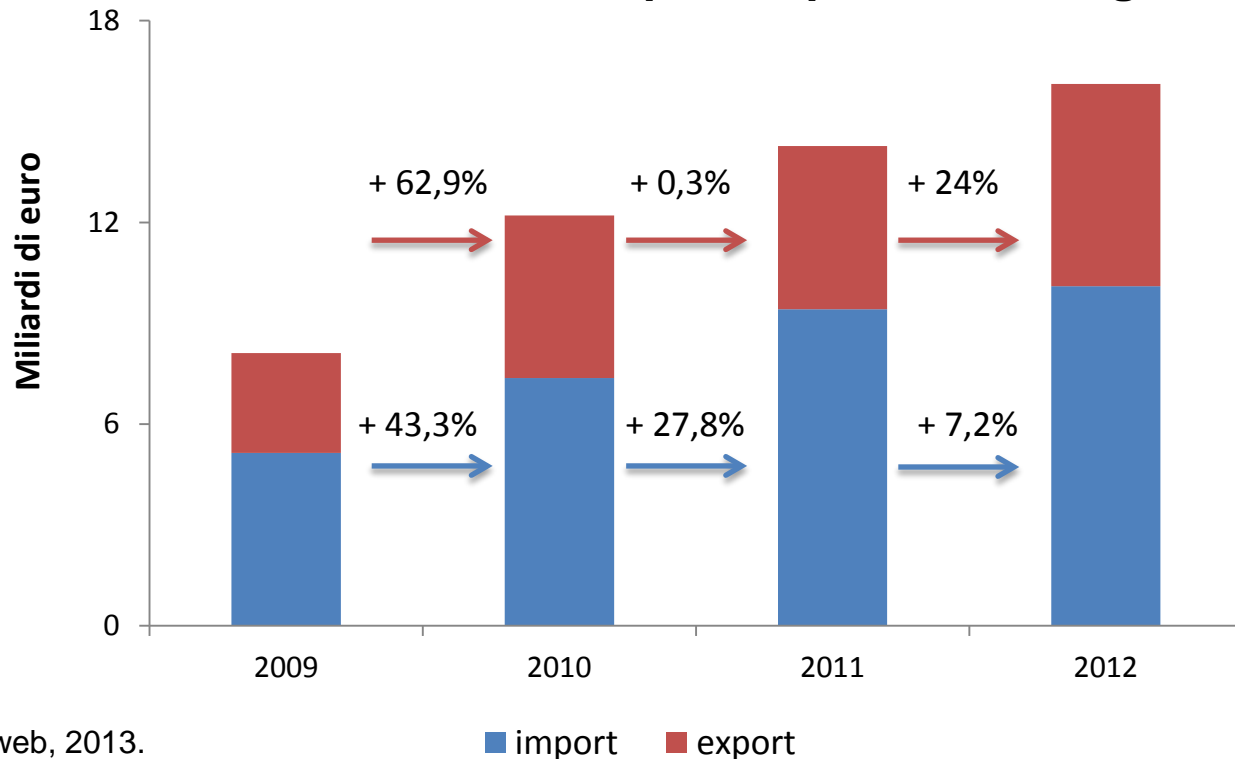
Agenda

- 1) Alcune considerazioni di premessa / contesto.
- 2) I Porti quali driver per la crescita.
Internazionalizzazione.
- 3) Il contributo di BCS.
- 4) Monitor sulle imprese del settore.
- 5) Conclusioni.

Il peso dell'interscambio marittimo.

- Il porto è un'infrastruttura chiave a sostegno dell'internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale dell'isola: **il 94,5% dell'import-export della regione avviene via mare.**

IL PIL
CRESCE SE
SI VALORIZZA
IL SISTEMA
PORTUALE

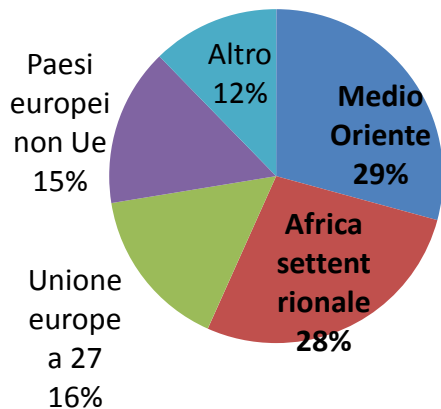


Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2013.

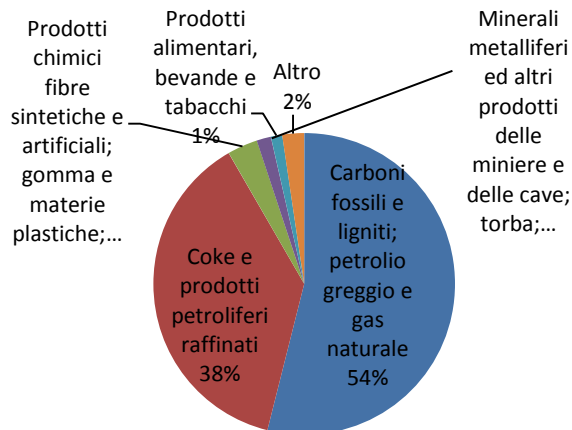
- L'interscambio marittimo sardo tra il 2009 e il 2012 è raddoppiato (+99%), raggiungendo il valore di oltre **16 mld€**
- **Il peso** dell'interscambio marittimo sardo sul PIL regionale è **pari al 42,4%**; per l'Italia tale peso è del 15,3%.

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

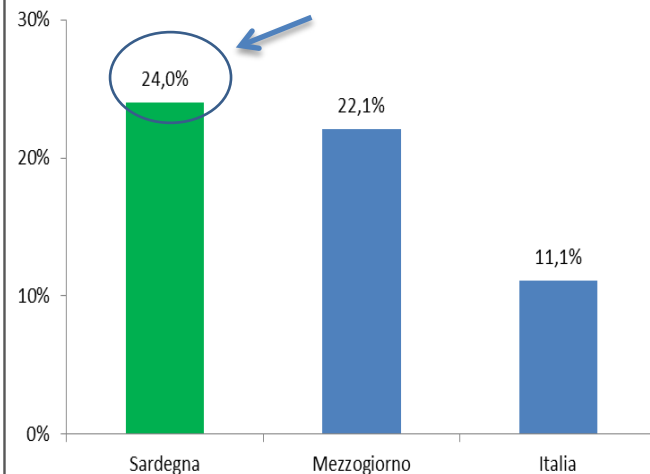
Quote di interscambio marittimo della Sardegna per macroarea



Merci interscambiate via mare dalla Sardegna



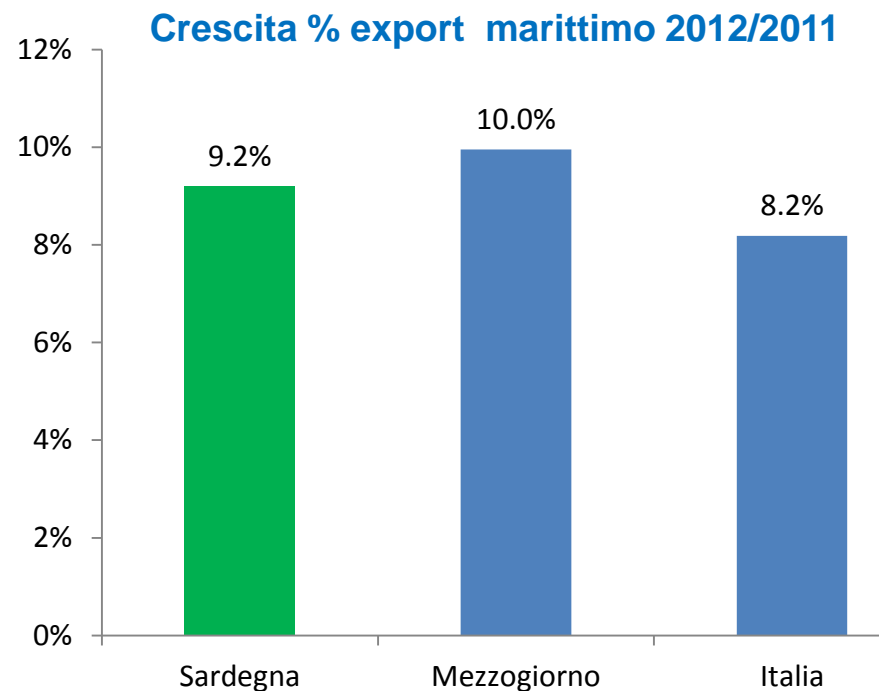
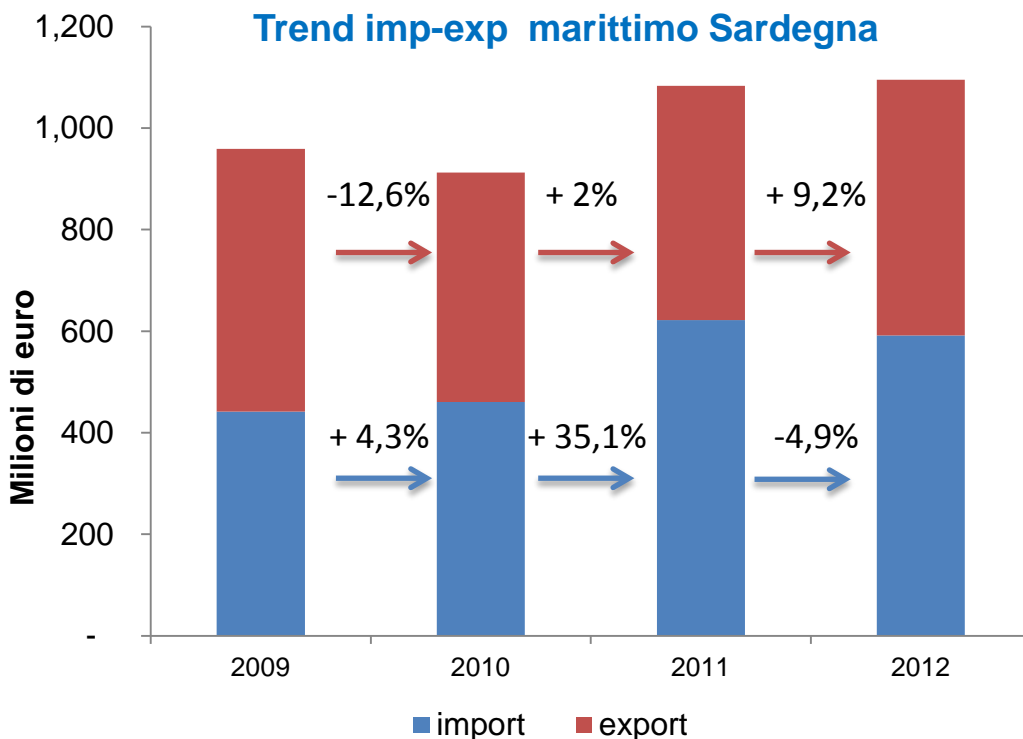
Crescita % export marittimo 2012 / 2011



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2013.

- Il **Medio Oriente** e il **Nord Africa** sono le Aree di riferimento per il commercio estero della Sardegna (pesano per il 57%). La provincia di Cagliari è **2° in Italia** per quota dell'export extra UE sul totale dell'export (con il 63,2%).
- I **prodotti energetici** (greggi e raffinati) costituiscono il **92%** delle merci scambiate
- Nonostante le difficoltà connesse alla crisi, nel 2012 l'export via mare della Sardegna è cresciuto di più rispetto alla media Italia, e anche rispetto al Mezzogiorno.

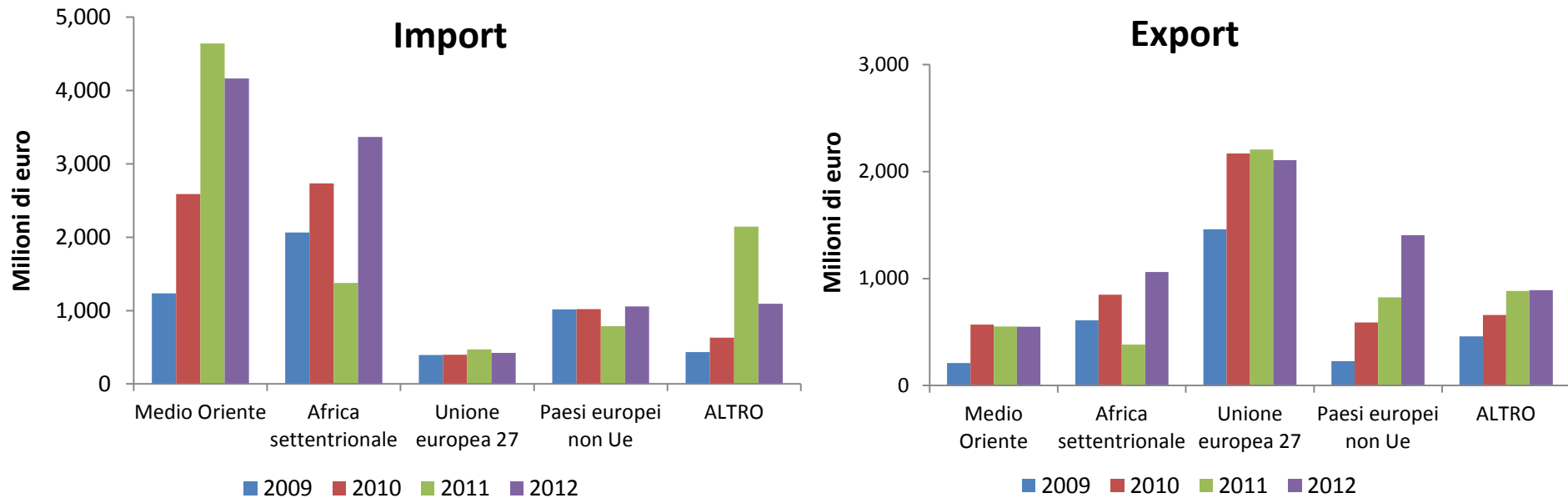
Il commercio marittimo della Sardegna per le merci "non oil".



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2013.

- L'interscambio marittimo sardo delle merci "non oil" tra il 2009 e il 2012 è aumentato del 14%, raggiungendo il valore di **1,1 mld€**
- L'export via mare delle merci "non oil", che nel 2012 è stato di 504 mln€, è aumentato del 9,2%, in misura superiore alla media Italia (+8,2%).

Il trend e le aree di destinazione dell'import-export marittimo.

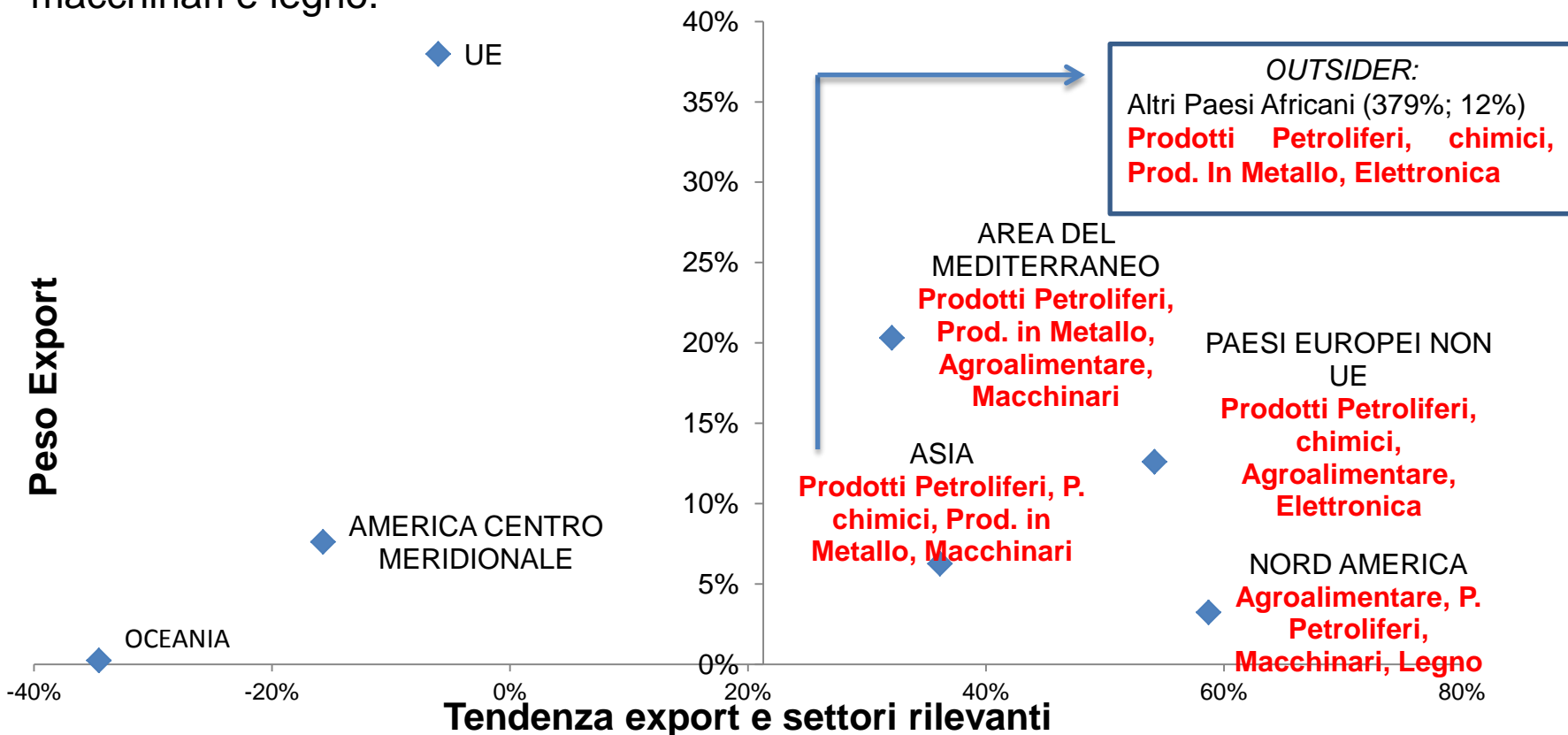


Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2013.

- Il 2011 vede la **contrazione degli scambi con il Nord Africa** dovuta alla primavera araba. Già nel 2012 si è assistito ad una **forte ripresa** dei traffici con quest'area.
- **Aumenta nel quadriennio il peso dei paesi europei non Ue** (+517% l'export 2012 rispetto al 2009). La crescita maggiore sul 2011 sia per l'import che per l'export è stata con il Nord Africa (Area Med).

... dove si dirige l'export manifatturiero della Sardegna.

- In Sardegna è prevedibile, nel medio periodo, che i processi di internazionalizzazione delle imprese si rivolgano sempre più verso nuove aree e mercati:
 - **l'Area Med**, l'Asia e gli altri paesi africani trainati in particolare dai settori petrolifero e chimico ma anche dai macchinari, dai prodotti in metallo e dall'elettronica.
 - **l'America Settentrionale** con in evidenza l'Agroindustria, il settore petrolifero, macchinari e legno.



Agenda

- 1) Alcune considerazioni di premessa / contesto.
- 2) I Porti quali driver per la crescita.
Turismo.
- 3) Il contributo di BCS.
- 4) Monitor sulle imprese del settore.
- 5) Conclusioni.

Il turismo in Sardegna: alcuni dati.

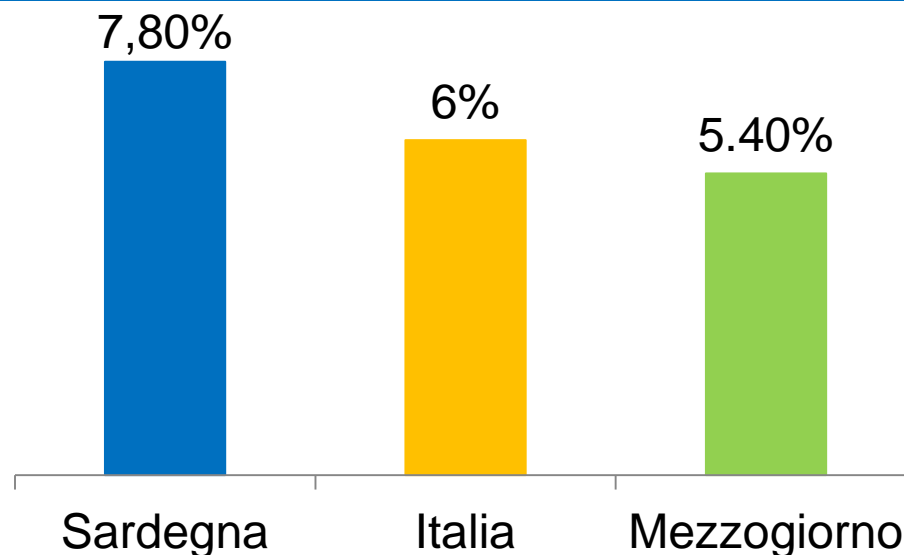
- **Arrivi turistici:** 2,2 milioni (12,1% del Mezzogiorno e 2,1% dell'Italia), con un calo del -7,5% rispetto al 2010 dovuto alla contrazione della domanda nazionale (-13,8% contro +4,1% degli stranieri).
- **Presenze turistiche:** 11,2 milioni (14,5% del Mezzogiorno e 2,9% dell'Italia), -7,9% rispetto al 2010. Nei mesi di luglio ed agosto del 2012 rispetto al bimestre dell'anno precedente Federalberghi rileva un calo delle presenze alberghiere di -7,1% (-10% di italiani e -1,3% di stranieri).
- **Occupati nel settore alberghi e ristoranti:** 37,2 migliaia di unità (13,2% del Mezzogiorno e 2,9% dell'Italia), pari al 6,1% degli occupati della regione.
- **Spesa turistica straniera:** 608 mln di euro nel 2012 (14,9% del Mezzogiorno e 1,9% dell'Italia), -5% rispetto al 2011.
- **Esercizi alberghieri:** 920 strutture (13,2% del Mezzogiorno e 2,7% dell'Italia) pari al 22,8% delle strutture ricettive complessive (nel Mezzogiorno 26,6%, in Italia 22,1%) con 108.490 posti letto (17,3% del Mezzogiorno e 4,8% dell'Italia).

Fonte: SRM su ISTAT, Banca d'Italia, Occupati al 2010.

I porti a sostegno del turismo. L'incidenza del Pil turistico diretto in Sardegna

sul totale è maggiore rispetto alla media meridionale e nazionale.

- In Sardegna si stima un **valore aggiunto turistico diretto di 2,3 mld€**, pari al **7,8% del valore aggiunto totale (29,6 mld€)**. La **vocazione turistica della Sardegna è superiore a quella del Mezzogiorno (5,4%)** ed a quella dell'Italia (6%).
- Il valore aggiunto turistico della **Sardegna pesa il 13,2% sul valore aggiunto turistico meridionale (17,5 mln €)** ed il **2,8% su quello nazionale (82,8 mld€ - dati del nuovo conto satellite)**.



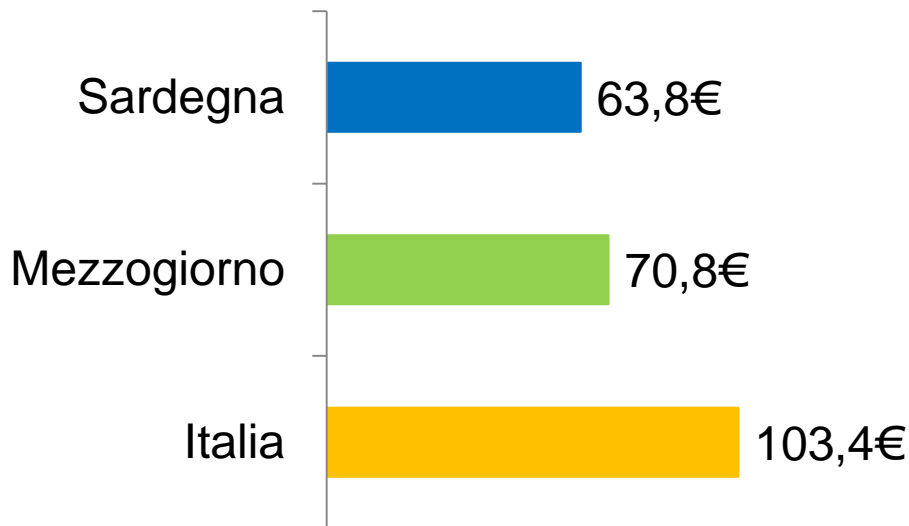
Fonte: SRM.

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

+ presenze turistiche = + economia produttiva

Moltiplicatore di presenza = Valore Aggiunto attivato per 1 soggiorno aggiuntivo

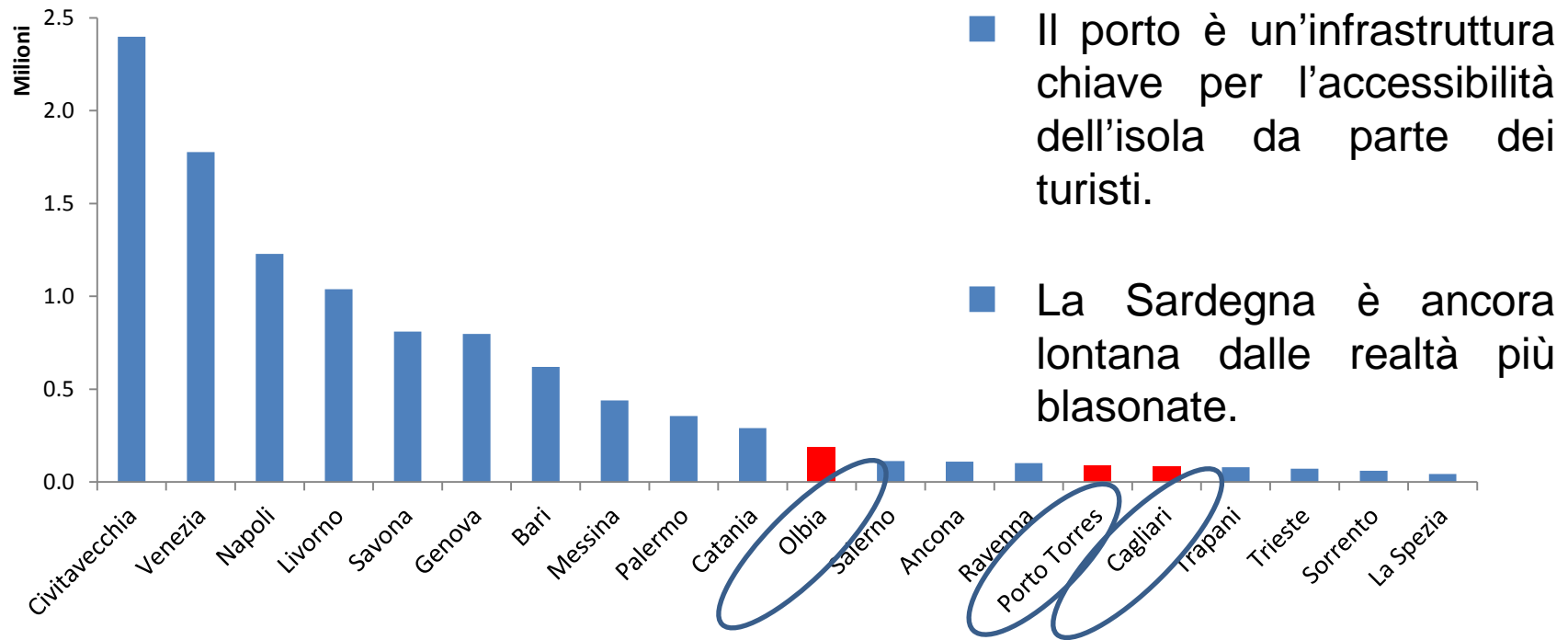
- La Sardegna, a parità di spesa, per ogni presenza aggiuntiva nell'area, genera 63,8 euro di VA e presenta un valore inferiore rispetto al dato meridionale (70,8 €) ed italiano (103,4 €).



Fonte: SRM.

Occorrono politiche di valorizzazione del turismo e di integrazione con altri settori (es. agroalimentare, beni ambientali)

Un driver per il turismo: le crociere.



■ Il porto è un'infrastruttura chiave per l'accessibilità dell'isola da parte dei turisti.

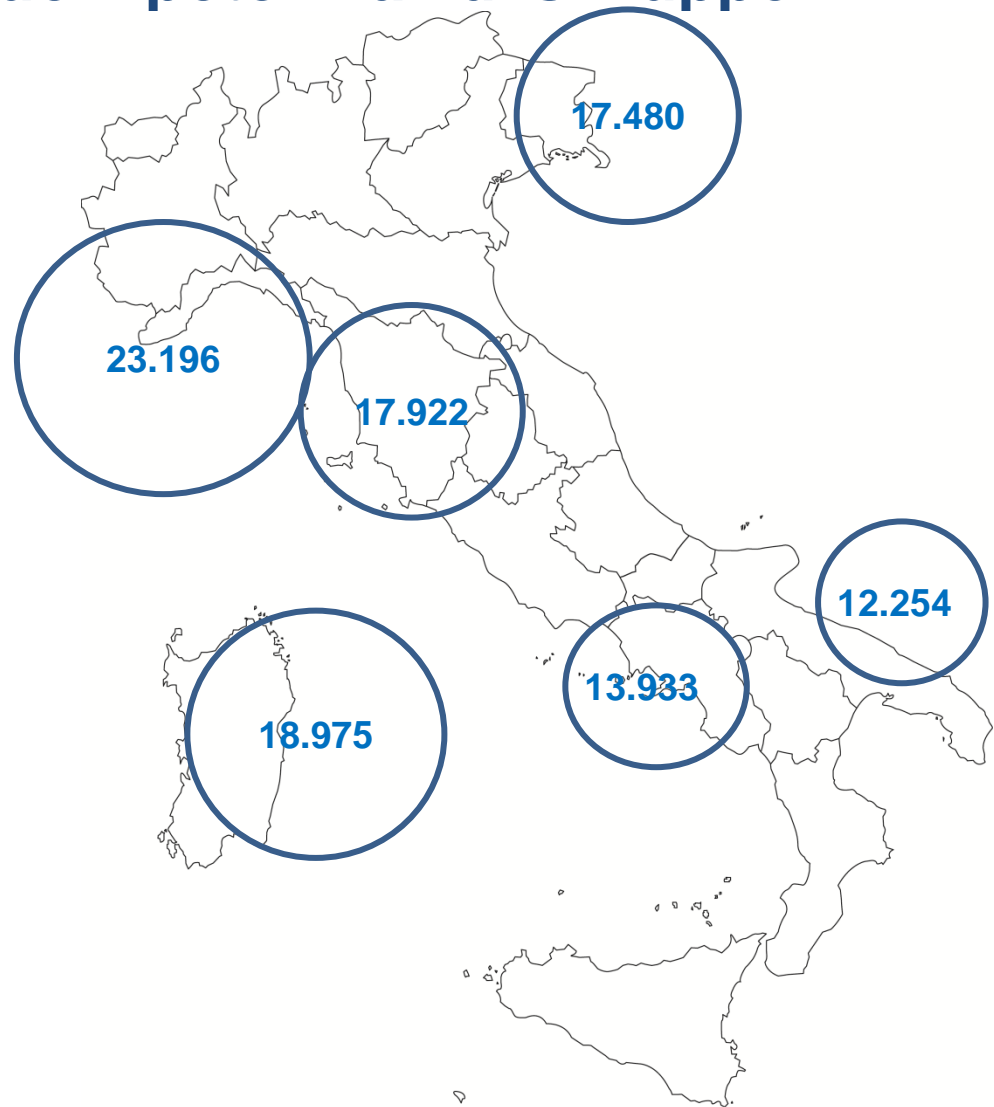
■ La Sardegna è ancora lontana dalle realtà più blasonate.

Fonte: Elaborazioni SRM su dati ONT, 2013.

- Nel 2012 il turismo crocieristico in Sardegna ha vissuto trend molto diversi: in particolare per **l'Autorità Portuale Nord Sardegna** con 275.705 croceristi c'è stato un incremento del 95% .
- Le previsioni al 2013 per il segmento crocieristico prevedono un incremento per l'Italia pari al 6,28%. Per il porto di **Cagliari** le stime ONT sono particolarmente positive con un incremento previsto del 100% dei passeggeri.

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 69 posti barca/Km di costa (28,5 Centro e 11,7 Mezzogiorno).
- La Sardegna con 18.975 posti barca offre una densità sensibilmente inferiore alla media nazionale con 10,3 posti barca/Km di costa (dato Italia = 19,7) ma un numero di punti di attracco notevolmente superiore alle unità da diporto iscritte (4.499).



* Nei cerchi sono indicati i posti barca.
Fonte: Elaborazioni SRM su dati MIT, 2012.

Le infrastrutture e il moltiplicatore economico: regioni a confronto.

- La Sardegna è **2^a in Italia** per totale infrastrutture portuali e **4^a** per numero di posti barca destinati alle unità da diporto superiori a 24 m.
- Uno studio dell'ANCE dimostra che 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.**

	Totale infrastrutture	Posti barca per unità da diporto superiori a 24 m
Sicilia	86	259
Sardegna	78	389
Liguria	53	1243
Puglia	47	90
Campania	46	438
Toscana	43	253
Friuli Venezia Giulia	42	96

Fonte: Elaborazioni SRM su dati MIT, 2012.



Agenda

- 1) Alcune considerazioni di premessa / contesto.
- 2) I Porti quali driver per la crescita.
Infrastrutture.
- 3) Il contributo di BCS.
- 4) Monitor sulle imprese del settore.
- 5) Conclusioni.

Infrastrutture.

Gli investimenti nelle infrastrutture portuali risultano strategici per le dinamiche di crescita del territorio. In genere l'area portuale è, infatti, interessata da interventi che possono essere di vario tipo, alcuni esempi:

- **Dragaggi dei fondali:** necessari per accogliere navi portacontainer “giganti” ad elevato pescaggio.
- **Adeguamento delle banchine e potenziamento dei terminal merci e crociere:** per attrezzare il porto con gru e mezzi di imbarco e sbarco così da favorire e velocizzare le manovre di svuotamento e smistamento delle navi o creazione di terminal crociere con servizi (es. centri commerciali) per rendere più agevoli e duraturi lo sbarco e l'imbarco dei turisti.
- **Investimenti per l'integrazione con altre infrastrutture:** ad esempio la realizzazione di binari ferroviari o nuovi allacci stradali che colleghino il porto con interporti o con autostrade.
- **Valorizzazione dei *waterfront* portuali:** si tratta di piani di investimento infrastrutturali che hanno l'obiettivo di creare valore intorno al porto così da indurre il turista a visitare l'area circostante a quella di attracco della nave (es. la realizzazione di parchi, di acquari, di musei del mare, etc).
- Realizzazione di **aree logistiche attrezzate** (cd. *Distripark*): aree a destinazione specifica di imprese che si occupano di logistica così da integrare il porto con il lato servizi alle imprese.

Agenda

- 1) Alcune considerazioni di premessa / contesto.
- 2) I Porti quali driver per la crescita.
Internazionalizzazione. Turismo. Infrastrutture.
- 3) Il contributo di BCS.
- 4) Monitor sulle imprese del settore.
- 5) Conclusioni.

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

CLASSIC

- 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).

INNOVATIVE

- *Progetto Cagliari.*
- Promozione Internazionalizzazione e Contratti di Rete.
- Programma *Jessica.*
- Analisi SRM per una maggior conoscenza delle dinamiche economiche del territorio.

Il contributo di BCS. (2/3)



- **“Progetto Cagliari”**, iniziativa che prevede, tra l’altro, di favorire l’affermazione di Cagliari come città turistica, mettendo a disposizione anche un supporto finanziario alle imprese, in particolare quelle del sistema del Commercio, dei Servizi, dell’Artigianato e del Turismo.



- **Sostegno all’Internazionalizzazione** (e correlato tema delle dimensioni d’impresa):
 - Incontri su Cagliari, Oristano, Nuoro e Sassari tra i nostri specialisti dei Desk Medio Oriente e Russia con gruppi di Imprenditori e/o imprenditori singoli.
 - Nel corso del prossimo mese di maggio missione a Dubai – in collaborazione con il mondo associazionistico – dedicata anche ai nostri clienti. In definizione analoga iniziativa su Mosca.
 - La promozione di **Contratti di Rete d’Impresa**, un modo per affrontare il tema dimensionale.



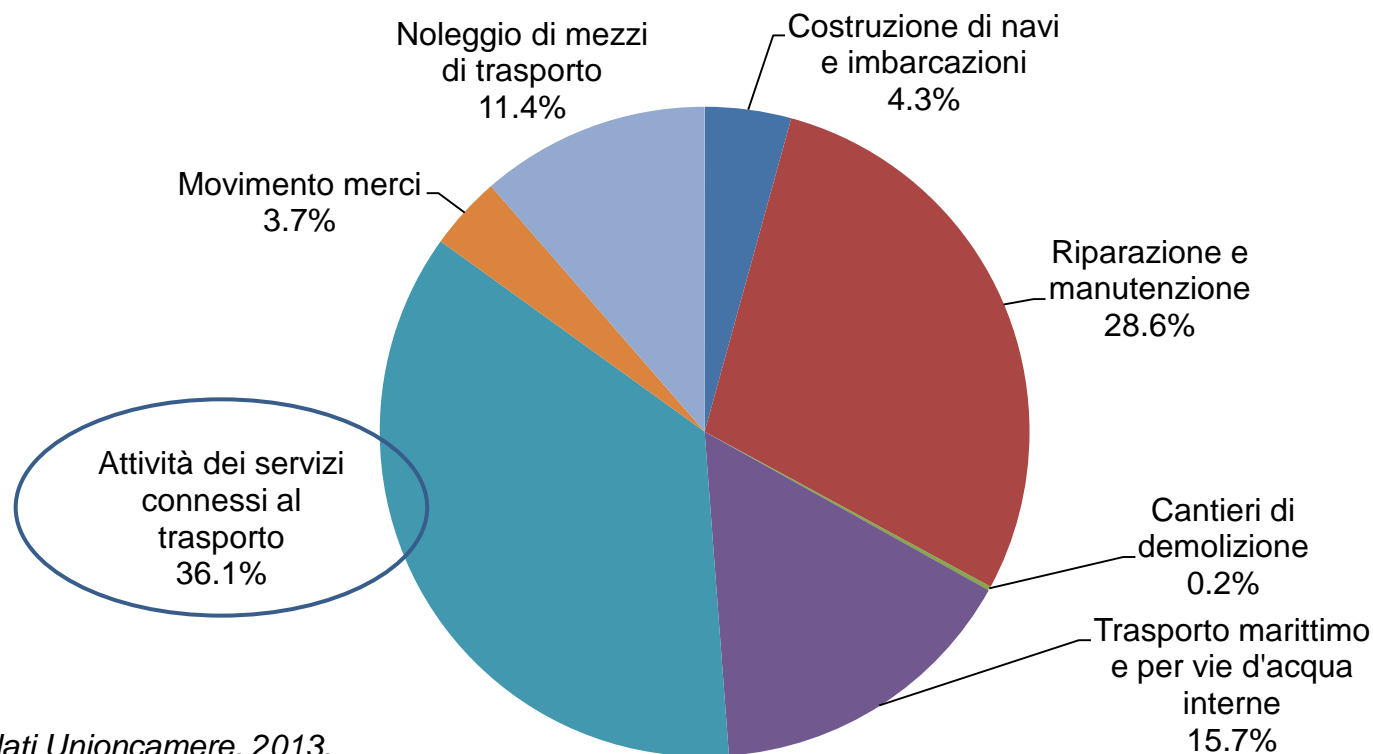
- Nell'ambito del **Programma JESSICA**, EQUITER Spa si è aggiudicata la gestione di un Fondo da 33,1 mln di euro dedicato ai progetti, localizzati in Sardegna, relativi alla produzione di energia da fonti rinnovabili e all'efficienza energetica. EQUITER avrà il ruolo di selezionare, strutturare, gestire e monitorare i progetti contenuti nei Piani Integrati dei Comuni.
 - ✓ Nell'ambito delle Autorità Portuali possono essere sostenute tipologie di interventi quali:
 - Efficientamento illuminazione esterna (adeguamento e sostituzioni con soluzioni a LED).
 - Produzione di energia da fonti rinnovabili destinata all'autoconsumo.
 - Efficientamento energetico degli edifici.

Agenda

- 1) Alcune considerazioni di premessa / contesto.
- 2) I Porti quali driver per la crescita.
Internazionalizzazione. Turismo. Infrastrutture.
- 3) Il contributo di BCS.
- 4) Monitor sulle imprese del settore.
- 5) Conclusioni.

Profilo delle imprese del cluster marittimo sardo.

- In Sardegna sono presenti 456 imprese del cluster marittimo, ovvero il 17,4% del Mezzogiorno e il 6,7% dell'Italia.
- All'interno del cluster le imprese più numerose (36%) sono quelle che svolgono attività di servizi connessi al trasporto marittimo.



Fonte: SRM su dati Unioncamere, 2013.

Le aziende di trasporto marittimo e la concentrazione del fatturato: analisi di un panel.

- In Sardegna le imprese dello shipping rappresentano l'11% delle imprese meridionali (il 5% dell'Italia) e raccolgono il 2% del fatturato meridionale (1% dell'Italia). (Aida)
- Il sistema imprenditoriale dello shipping sardo è costituito prevalentemente da aziende piccole. In particolare, il 60,7% delle aziende sarde (in Italia 54,2%) del settore ha un fatturato <=500 mln di €.
- In Sardegna i fenomeni di concentrazione di fatturato sono molto spinti. In particolare, il 10,7% di aziende con fatturato > 8 ml di € detiene una quota di mercato del 70,9%.

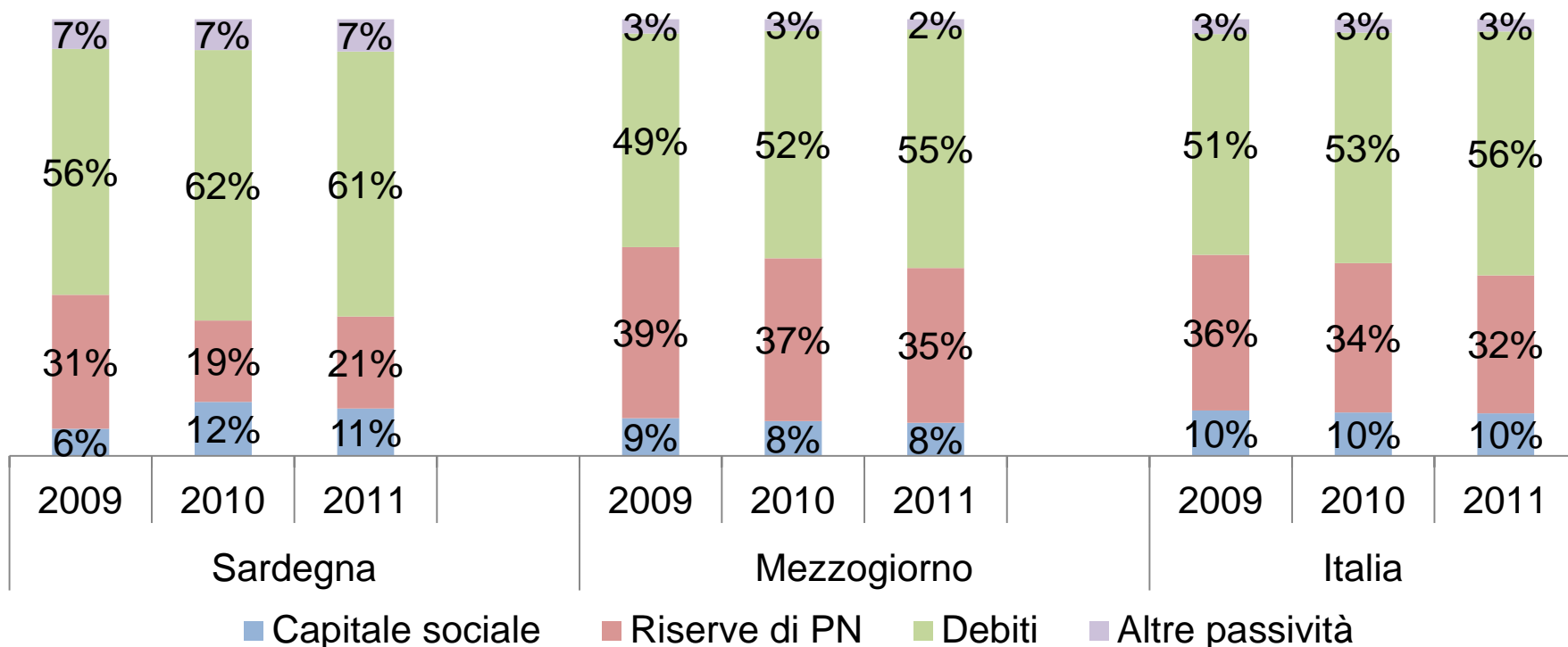
Quote di mercato e numerosità delle classi di fatturato. Anno 2011

Ricavi delle vendite dati in migliaia di euro	SARDEGNA		MEZZOGIORNO		ITALIA	
	Quota di mercato (in % Fatturato)	N Aziende per classe/totale	Quota di mercato (in % Fatturato)	N Aziende per classe/totale	Quota di mercato (in % Fatturato)	N Aziende per classe/totale
<=500	2,6%	60,7%	0,3%	52,5%	0,4%	54,2%
da 500 a 1000	3,2%	10,7%	0,4%	6,9%	0,5%	8,5%
da 1000 a 1500	3,9%	7,1%	0,5%	5,4%	0,5%	5,0%
da 1500 a 2000	0,0%	0,0%	0,3%	2,3%	0,5%	3,1%
da 2000 a 4000	8,5%	7,1%	2,1%	9,3%	1,7%	7,2%
da 4000 ad 8000	10,9%	3,6%	2,9%	6,9%	3,1%	7,0%
> 8000	70,9%	10,7%	93,5%	16,6%	93,2%	14,9%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: SRM su dati AIDA.

L'analisi patrimoniale e finanziaria delle imprese di trasporto marittimo.

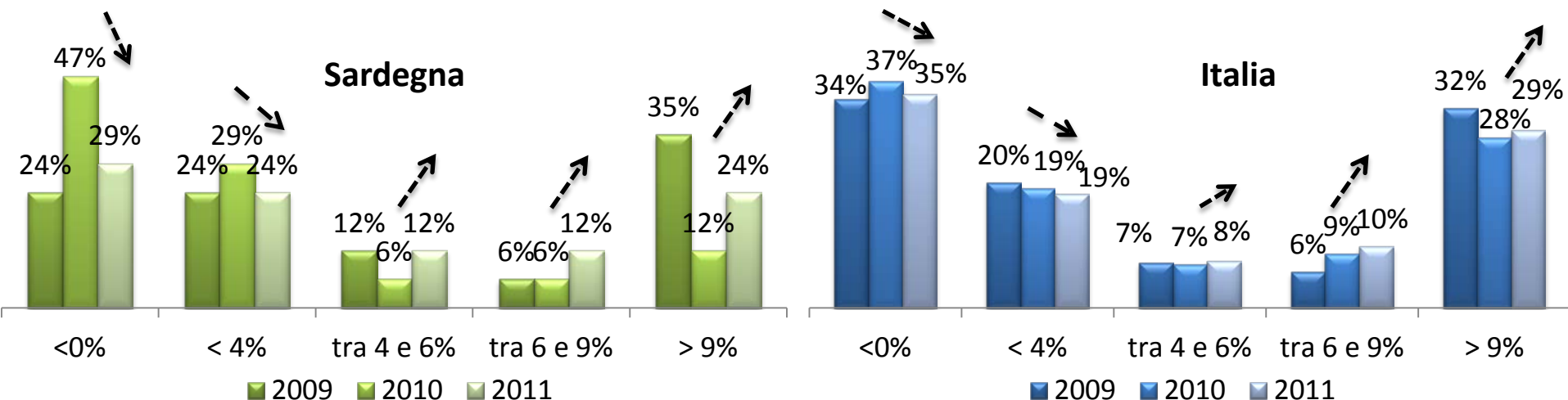
Le variazioni della struttura patrimoniale delle aziende



- Struttura finanziaria protesa all'impiego di capitali di terzi e quindi ad uno sfruttamento della leva finanziaria. Rispetto a tale caratteristica, la Sardegna presenta valori superiori al dato meridionale e nazionale.
- Si denota, in Sardegna, nel biennio 2010/2011, un calo di 1 p.p del ricorso al debito (dopo una crescita nel periodo 2009/2010) a fronte di una crescita di 3 p.p sia nel Mezzogiorno che in Italia.

Fonte: SRM su dati AIDA.

L'analisi di redditività : il ROS delle imprese dello shipping.



- Nel 2011, in Sardegna, la percentuale di imprese con redditività operativa (RoS= Risultato operativo/ fatturato) negativa, si riduce notevolmente, scendendo da 47% al 29% (in Italia, invece, scende solo di 2 p.p. arrivando al 35%).
- Invece, tra le imprese con redditività positiva, si rileva una crescita della concentrazione delle imprese sarde nelle classi di Ros >4%, passando dal 24% nel 2010 al 47% nel 2011 (in Italia da 44% a 47%). In particolare spiccano quelle che hanno un RoS > del 9%.

Fonte: SRM su dati AIDA.

Agenda

- 1) Alcune considerazioni di premessa / contesto.
- 2) I Porti quali driver per la crescita.
Internazionalizzazione. Turismo. Infrastrutture.
- 3) Il contributo di BCS.
- 4) Monitor sulle imprese del settore.
- 5) Conclusioni.

Conclusioni.

- La portualità può svolgere un ruolo chiave nel sostenere il sistema imprenditoriale sardo.
- Vanno definite politiche di stimolo all'internazionalizzazione, all'aggregazione ed alle reti di impresa, valorizzando in particolare le potenzialità delle produzioni e delle tipicità del comparto agroindustriale.
- Potenzialità elevate nel segmento croceristico del Paese (+6,28% passeggeri - Olbia e Cagliari nel 2013 saranno tra i porti italiani che conteranno tra i 100 e i 500 mila passeggeri) e necessità di valorizzare adeguatamente anche la nautica da diporto.
- Un settore che comunque ha complessivamente tenuto nonostante il difficile momento economico della nazione.
- Uscire dall'impasse: Porto franco doganale o Zona franca.