REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Allegato alla Delib.G.R. n. 57/17 del 21.11.2018

Zone Economica Speciale della Sardegna

(proposta ex D.L. 91/2017, art. 4)

Piano di sviluppo strategico

Novembre 2018

INDICE

1. PREMESSA: LA PARTICOLARITÀ DELLA ZES SARDA 3
2. IL CONTESTO COMPETITIVO DELLA PORTUALITÀ MEDITERRANEA 5
2.1. Il ruolo crescente del Mediterraneo nelle rotte globali 5
2.2. L'evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo 6
2.3. Fattori di competitività 9
3. IL QUADRO SOCIO-ECONOMICO 19
3.1. Un'economia regionale con buone prospettive 19
3.2. Le filiere produttive dell'isola e la loro spinta al commercio internazionale 24
3.3. Gli intrecci produttivi e commerciali fra l'isola, il resto del Paese e del mondo 28
3.4. Il bacino di distribuzione e di approvvigionamento del settore manifatturiero sardo 36
3.5. L'impatto economico della filiera manifatturiera sarda 41
3.6 Indici di competitività e di specializzazione regionale 46
4. LA SARDEGNA AL CENTRO DEL MEDITERRANEO: TRAFFICO E PROSPETTIVE DELLA PORTUALITÀ SARDA 49
5. LA RETE PORTUALE DELLA ZES DELLA SARDEGNA 64
Superfici parziali e totali delle ZES della Sardegna 64
Schema della Zona Economica Speciale della Sardegna 65
Le infrastrutture di collegamento 78
6. MODALITÀ E STRUMENTI DI GOVERNANCE DELLA ZES 90
7. SEMPLIFICAZIONI E AGEVOLAZIONI 92
8. SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI COINVOLTI 118
9. LINEE STRATEGICHE E PUNTI DI FORZA DELLA ZES DELLA SARDEGNA 120
9.1 Le ZES nel mondo, in Europa e il progetto per la Sardegna 120
9.2 Punti di forza e di debolezza del sistema portuale sardo 123
9.3 La strategia di sviluppo della ZES della Sardegna 126

1. Premessa: la particolarità della ZES sarda

La proposta di istituzione di una Zona Economica Speciale in Sardegna presenta degli elementi di differenziazione entro l'ampio panorama delle ZES esistenti, ivi comprese quelle di recente approvazione in Italia (Campania e Calabria). La ZES della Sardegna, infatti, è concepita come una rete portuale distribuita sul complessivo perimetro costiero, la quale trova motivazione nel carattere di **insularità** e nelle **ridotte dimensioni della demografia d'impresa e del tessuto produttivo e insediativo regionale**.

La proposta di una ZES configurata "a rete" in ambito costiero, che viene sviluppata nel presente Piano strategico, è legata inoltre a una terza singolarità: l'esistenza di una rete parallela, in via di attivazione, di **zone franche doganali intercluse**, previste dalla norma nazionale (D.Lgs. 75/1998, art. 1). Tale rete di zone franche, che in parte è già stata zonizzata, ricomprende i porti di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres, Portovesme, Arbatax, a cui potranno aggiungersi "altri porti e aree industriali a essi funzionalmente collegate o collegabili".

Pur nella sua peculiarità, la proposta di ZES della Sardegna è stata peraltro concepita conformemente alle disposizioni normative nazionali, secondo cui una ZES è "*costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purche' presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti TEN-T*" (DL 91/2017, art. 4, comma 2). Il Regolamento sulla istituzione delle ZES precisa che "*Tali aree, tenuto conto anche del volume complessivo di merci in transito, sono anche i porti che non presentano le caratteristiche di cui all'articolo 1, lettera c) , purché essi presentino una rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale che si intende rafforzare e dimostrino un nesso economico funzionale con l'Area portuale. Il nesso economico funzionale tra aree non territorialmente adiacenti sussiste qualora vi sia la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive, indicate nel Piano di sviluppo strategico, o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate*" (DPCM 12/2018, art. 3).

Obiettivo del Piano strategico è quello di configurare la ZES della Sardegna quale componente essenziale di un nuovo sistema territoriale di convenienze, produttive e commerciali, che attraverso le ulteriori zone franche ricomprenderà una parte più specificamente orientata alle esportazioni, e che dovrà essere in grado di spingere la portualità isolana verso una articolazione logistica ancora più specializzata territorialmente per tipologie di merci e di trasporto rispetto al passato.

Entro tale visione strategica l'intera Sardegna diviene pertanto un porto o sistema portuale, e l'intero territorio regionale, incluse le aree più interne, diviene il riferimento produttivo da connettere alla portualità attraverso semplificazioni, agevolazioni e servizi. Si tratta di un'orizzonte strategico reso possibile anche dalla recente riforma delle Autorità portuali, che vede le nuove Adsp quali nodi di una rete logistica capaci di integrare trasporto marittimo, terrestre e aereo in continuità con i Corridoi TEN-T che collegano l'Italia all'Europa e al resto del mondo, dalle reti del Mediterraneo a quelle del Baltico e dell'Atlantico.

Con tali finalità la R.A.S. è impegnata a integrare gli obiettivi del presente Piano strategico, che in fase di attuazione passerà alle competenze e responsabilità degli organismi previsti dalla legge (in particolare il

Comitato di indirizzo di cui all'art. 8 del DPCM 12/2018), nella più ampia programmazione regionale, con il futuro DEFR 2019-2021 e una eventuale revisione del Programma regionale di sviluppo.

2. Il contesto competitivo della portualità mediterranea

2.1. Il ruolo crescente del Mediterraneo nelle rotte globali

La prima parte del Piano strategico della ZES della Sardegna verte sul contesto competitivo internazionale del bacino del Mediterraneo, in termini di sviluppo logistico e portuale. Nello scenario mondiale delle rotte marittime il Mediterraneo ricopre un ruolo strategico che negli ultimi anni va consolidandosi, in quanto sul piano geo-economico interfaccia il grande mercato atlantico e nordeuropeo da un lato, e quello asiatico e africano dall'altro. Per tali motivi gli investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti e della logistica continuano a crescere in tale area, nonostante alcune situazioni sociali e politiche critiche.
Le rotte mediterranee infatti rappresentano una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati – di cui concentrano il 25% dei servizi di linea mondiali- e sono molto importanti anche per i traffici a corto raggio in direzione nord sud, in particolare in modalità Ro-Ro.
Il Mediterraneo è un'area cruciale anche per il *traffico oil*, perché il Canale di Suez e il gasdotto SUMED sono rotte strategiche per il trasporto di petrolio e gas naturale dal Golfo verso l'Europa e il Nord America. Queste due rotte rappresentano circa il 9% del commercio mondiale via mare di petrolio e il 9% degli scambi globali di GNL.

Un altro aspetto rivelatore della centralità del *Mare Nostrum* riguarda l'andamento dell'interscambio commerciale da e verso i Paesi dell'area MENA (*Middle East North Africa*), che dal 2001 ad oggi è in crescita costante.

Alcune strategie di crescita adottate dalle principali economie hanno contribuito a rafforzare la centralità del Mediterraneo nella geo-economia marittima: in particolare la *Belt and Road Initiative* lanciata dal Presidente cinese Xi Jinping nel 2013 si propone di sostenere l'infrastrutturazione dei commerci euro-asiatici che nel Mare Nostrum trovano la rotta ideale. Al riguardo assumono un significato strategico gli investimenti cinesi nel porto del Pireo, privatizzato nel 2016 in favore della Cosco, 4° carrier mondiale e leader nel settore dry e liquid bulk. L'obiettivo dichiarato è quello di fare del Pireo il maggiore hub logistico per il Mediterraneo, snodo cruciale per il transhipment dei container provenienti dall'Asia.

La crescente centralità del bacino è evidente anche dai flussi di navi container lungo le maggiori rotte Est-Ovest, che mostrano la maggiore crescita dell'Europa-Asia, aumentata a un tasso medio annuo rispetto al 1995 dell'8,3%, seguita da quella transpacifica (+5,5%) che comunque resta la più trafficata con 26,1 milioni di TEU nel 2017 e, infine, da quella transatlantica (+1,2%).
Importanti investimenti infrastrutturali ma anche recenti strategie politiche stanno contribuendo a ridisegnare le rotte: nel corso del 2018 i servizi lungo la rotta transpacifica stanno subendo maggiormente la pressione dovuta all'*oversupply* e al conseguente ribasso dei noli. La crescita dei volumi lungo questa rotta è rallentata e le prospettive di mercato per i prossimi mesi sono diventate sempre più incerte, a causa della guerra tariffaria sino-americana.
Riguardo ai grandi investimenti infrastrutturali in grado di incidere sulle rotte globali, va sicuramente annoverato il Nuovo Canale di Suez, ora in grado di accogliere le grandi navi contemporaneamente in entrambe le direzioni ed oggetto di un masterplan per lo sviluppo di porti, zone industriali e centri servizio lungo tutto il suo corso, con l'obiettivo di farne uno dei centri del commercio mondiale.

L'incremento dei flussi di merci nel Mediterraneo si è tradotto anche nello sviluppo delle attività dei porti che si affacciano sulle sue coste, i quali dal 1995 al 2017 hanno sperimentato una crescita del 500% dei container movimentati. La possibilità del Canale di Suez di accogliere le mega-navi risponde alle esigenze del settore dei trasporti marittimi, particolarmente accentuato nel segmento container ma comune anche agli altri comparti, che in modo sempre più incisivo sta seguendo la strada del gigantismo navale e delle grandi alleanze. Questo fenomeno è rafforzato dalla necessità che il settore ha di generare economie di scala che consentano efficienza e riduzioni di costi.
Il fenomeno del gigantismo navale ha avuto un'accelerazione negli ultimi anni. Se solo nel 2012, le navi oltre i 10.000 TEU erano "solo" il 13% del totale di quelle in circolazione nei mari oggi questa percentuale è già cresciuta al 31% e la previsione è di arrivare al 37% nel 2021 (Alphaliner, *Cellular Fleet Forecast*).

Anche i numerosi processi di fusione e acquisizione – dal 2016 ad oggi, il numero di vettori attivi nel settore è passato da 20 a 10 – sono una strategia adottata dai carrier per guadagnare margini di redditività più elevati e per cercare di contenere il fenomeno dell'*oversupply*. Il gigantismo navale si riflette direttamente sui porti in quanto solo pochi scali mondiali, adeguatamente infrastrutturati e con tecnologie all'avanguardia, hanno la possibilità di poter gestire le navi giganti in modo efficiente.
L'evoluzione dei mercati ha condotto all'apertura di nuove direttrici internazionali e alla formazione di nuovi flussi commerciali, delineando nuovi collegamenti tra Estremo Oriente, Europa e Nord America e favorendo il bacino del Mediterraneo come alternativa alle rotte tradizionali.

Si assiste non solo a un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma anche delle regole della competitività dei porti, che non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale, ma devono essere in grado di offrire servizi a valore aggiunto, aree retroportuali in cui possano insediarsi attività manifatturiere e logistiche da gestire in ambienti favorevoli anche dal punto di vista fiscale e burocratico.

2.2. L'evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte, e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima, da tempo i Paesi che si affacciano sulle sue sponde perseguono importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale. E' pertanto utile descrivere la dinamica delle aree di movimentazione dei commerci marittimi nel periodo fra l'anno della crisi del 2007 e il 2017. Considerato che i flussi di merci che passano attraverso Suez in direzione North-bound hanno per il 30% come destinazione i porti dell'Europa Nord-Occidentale, per il 26% i porti sulle sponde Sud-Est del Mediterraneo e per il 22% quelli del Nord Med[1], è utile riferirsi oltre che alle Sponde Sud, Est e Nord del Mediterraneo anche al Northern Range.

Il **traffico container** è indubbiamente il segmento di mercato sul quale si gioca la competitività del sistema portuale europeo e internazionale: basti pensare che nell'arco del periodo considerato i porti di seguito citati hanno complessivamente registrato una crescita del 28% del numero di TEU movimentati. Il grafico seguente mostra come si sono distribuite le quote di mercato espresse in TEU tra i vari sistemi portuali tra il 2007 e il 2017[2]:

[1] Suez Canal Authority, Statistics 2017.

[2] Si evidenzia che per ciascuna regione sono stati considerati esclusivamente i porti che hanno una movimentazione container superiore agli 800 mila TEU nel 2017.

Peso delle regioni portuali nel traffico container (TEU)

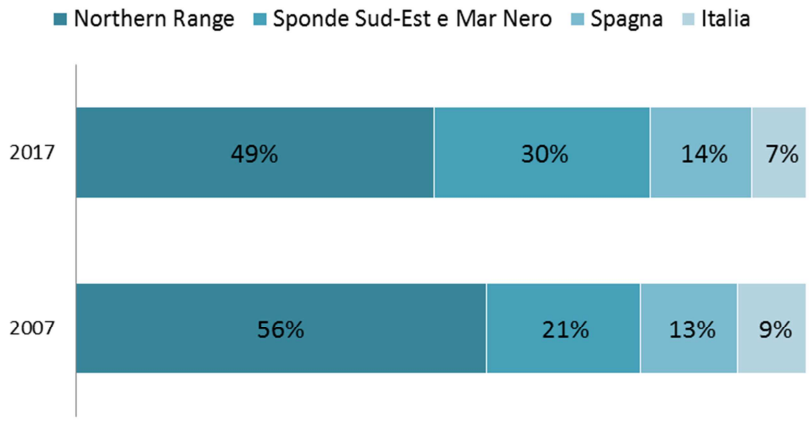


Grafico 1 – Fonte: SRM su Port Authorities, 2018

Il Northern Range si conferma la più importante regione portuale containerizzata in Europa sia in termini di volumi, che sono cresciuti nel periodo considerato del 12% con quasi 43 milioni di TEU, sia in termini di quota di mercato, pur essendo questa sensibilmente diminuita come evidenziato dal grafico.

Molto più sostenuta appare la crescita dei porti lungo le sponde Sud ed Est del Mediterraneo e del Mar Nero, che è stata pari all'81%, con un volume complessivo al 2017 pari a 26 milioni di TEU. L'incremento maggiore è riconducibile alla performance del porto di Tanger Med (+452%) che nel 2007 aveva da poco iniziato le attività terminalistiche e che in questi anni ha saputo consolidare i suoi traffici grazie anche alle importanti zone franche di attività industriali e logistiche collocate nelle aree retroportuali.
Significativo anche il risultato del Pireo, i cui volumi sono aumentati da 1,4 milioni di TEU nel 2007 a 4,1 milioni di TEU nel 2017 (+202%). Importante anche la crescita rilevata nei primi mesi del 2018 (+20,1%).
La regione portuale del Mediterraneo spagnolo ha registrato una crescita del 35% rispetto al 2007, riflettendo il consistente incremento di Valencia che si conferma leader nel Mediterraneo, ma anche di Barcellona. Si tratta di porti gateway, per cui movimentano i container in maggioranza destinati al mercato interno.

Il porto di transhipment Algeciras, con 4,4 mln TEU nel 2017, ha registrato un calo dell'8% ma si trova ad affrontare la forte concorrenza degli altri porti orientati principalmente alle attività di trasbordo come Tanger Med in Marocco e Sines sull'Atlantico. In ogni caso i primi dati al 2018 mostrano la ripresa di Algeciras (+13%) e confermano le buone performance di Barcellona (+18,3%) e Valencia (+8,1%).
Anche se non coinvolti in quest'analisi perché ancora limitati nel panorama europeo del traffico container, vanno comunque citate le interessanti performance dei porti del Portogallo. Essi stanno cercando di espandere le proprie attività mediante lo sviluppo del transhipment e rafforzando le relazioni commerciali con il mercato spagnolo mediante la realizzazione di un corridoio ferroviario. Il principale porto di Sines ha decuplicato il proprio traffico rispetto al 2007 raggiungendo 1,7 mln TEU nel 2017.

Riguardo ai porti italiani e alla riduzione, evidenziata dal grafico, del peso del nostro Paese nella gestione dei container nel contesto europeo e del Mediterraneo, il dato si riferisce ai porti con una movimentazione superiore agli 800 mila TEU: se il confronto 2007-2017 si estendesse a tutti i porti

italiani (con movimentazioni inferiori) **il dato complessivo sui container non mostrerebbe variazioni particolari**. Ciò in primo luogo dimostra che, contrariamente alle altre regioni portuali in cui il traffico di container si concentra in pochi scali, in Italia è distribuito tra una pluralità di porti. Parallelamente, **continua il rallentamento dei porti di transhipment**: il principale scalo italiano, Gioia Tauro, tra il 2007 e il 2017, ha registrato una riduzione del 29%; Taranto al momento è fuori dal mercato del transhipment e Cagliari nel 2017 ha movimentato 460 mila TEU, un dato più basso del 2007.

Importanti sono le performance dei porti *gateway* (di ingresso per le merci dall'estero e di smistamento interno): Genova ha realizzato un incremento del 41% dei container, La Spezia un +24,2%, Trieste che ha quasi triplicato il suo traffico con oltre 600 mila TEU. Il grafico che segue mostra in forma grafica la distribuzione del traffico container in Italia. Il peso dei porti nel periodo 2007-2017 è andato modificandosi, in un momento non facile del transhipment italiano, mentre aumenta costantemente l'importanza dei porti gateway: nel 2017 è Genova il primo porto container.

Andamento del traffico container in Italia con il dettaglio dei porti. Anni 2013-2017

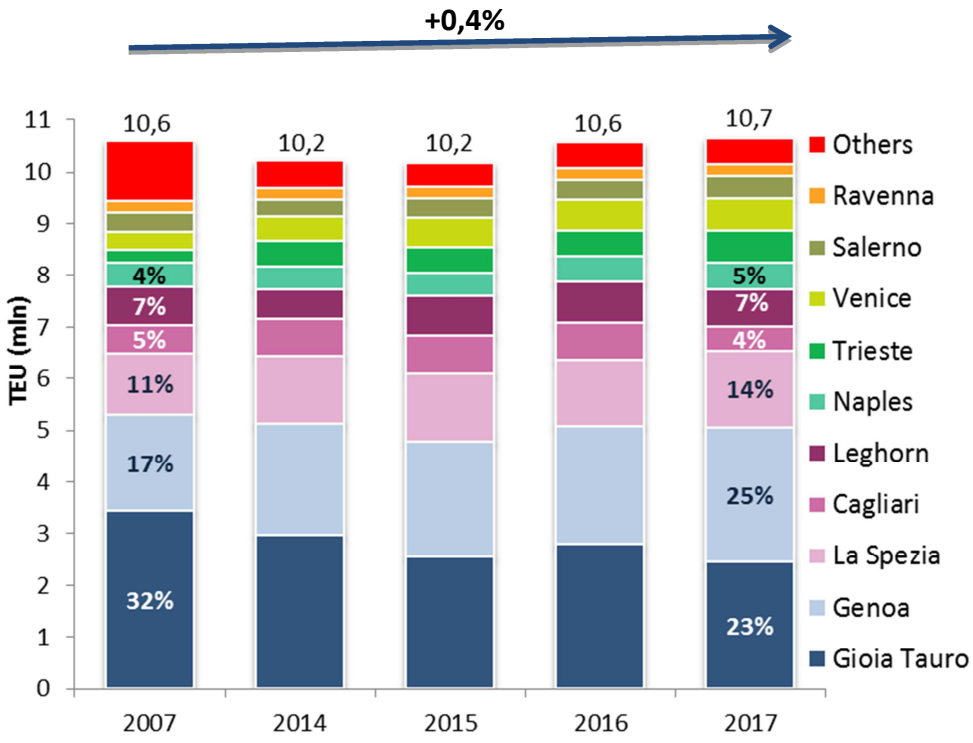


Grafico 2 – Fonte: SRM su ADSP, 2018

I nostri hub nel 2007 gestivano in valore assoluto 4,7 milioni di TEU, pari al 45% del traffico complessivo; nel 2017 tale dato è 2,9 milioni pari al 27%. Le performance registrate nelle diverse aree portuali in cui si suddivide il Mediterraneo non sono espressione soltanto della differente situazione economica dell'hinterland di riferimento; i porti container stanno diventando sempre più sensibili alle decisioni delle grandi alleanze (2M, THE Alliance e Ocean Alliance) che sono in grado di spostare importanti quote di traffico, anche in modo repentino, da una regione portuale all'altra.

2.3. Fattori di competitività

Insieme alle performance realizzate dalle diverse regioni portuali occorre evidenziare le relative strategie e i fattori di competitività. Le differenti performance di Northern Range, Southern Range e Sponde Sud ed Est del Mediterraneo hanno origini ormai chiare nei differenti mercati di riferimento tra le varie regioni: si tratta piuttosto di evidenziare gli aspetti su cui le portualità leader hanno puntato per consolidare la propria posizione nel panorama internazionale dei trasporti marittimi[3].

La competitività di un porto si esprime nella capacità dell'insieme dei soggetti (pubblici e privati) che in esso operano di proporre un'offerta qualitativamente elevata di infrastrutture e servizi, effettivamente in grado di rispondere alle esigenze di mercato, sostenendo efficacemente la concorrenza di altri porti presenti nei differenti contesti territoriali, in modo da costituire, anche in assenza di porti-concorrenti, un fattore fondamentale di sviluppo economico locale e nazionale[4].

L'analisi di SRM acquisita dalla ADSP del Mare di Sardegna e dalla R.A.S., basata anche su visite di studio nei porti effettuate da gruppi di ricerca, indica quale migliore strategia competitiva una combinazione di azioni e strategie che varia dalle basse tariffe portuali, vere calamite di attrazione di linee, alla produttività delle operazioni terminali e al valore logistico che si viene a creare da quando sbarca un carico fino alla partenza. Tale strategia può legarsi efficacemente alla presenza di zone economiche e doganali speciali presso i porti, permettendo cosi un più facile trasbordo verso un paese terzo e cosi favorendo i flussi export/import e gli investimenti esteri[5].

2.3.1. Il Northern Range

Riguardo al Northern Range si evidenziano il vantaggio infrastrutturale dei suoi porti, la presenza di sistemi condivisi di *cargo community*, di ampie aree di manovra e deposito gestite in rapidità da sistemi meccanizzati (es. carrelli cavaliere o *straddle carrier*) spesso anche automatizzati, di connessioni ferroviarie e fluviali rapide verso l'interno del territorio e la presenza di importanti tessuti retro portuali *(distripark*) dove effettuare lavorazioni a valore aggiunto.
Il Northern Range è stata la prima regione a sviluppare un nuovo modello portuale che integra il traffico commerciale con il valore logistico, con un maggiore valore creato lungo tutto il flusso del processo produttivo e distributivo. Tali aspetti hanno contribuito a consolidare la leadership dei suoi scali non limitata alla sola gestione dei container, ma estesa a tutti i segmenti di trasporto marittimo. L'importanza economica del porto di Rotterdam si spiega con il dato del valore aggiunto, diretto e indiretto, prodotto dal porto, che vale circa 21 miliardi di euro (il 3,1% del PIL olandese).

Negli anni successivi alla crisi caratterizzati da una domanda lenta, gli scali del Northern Range, oltre ad aver effettuato importanti investimenti nelle infrastrutture materiali, quali ad esempio il Maasvlakte II a Rotterdam che consente di accogliere più mega navi contemporaneamente in modo completamente

[3] Per approfondimenti relativi alla struttura, governance e operatività dei sistemi portuali qui analizzati Cfr. *La competitività portuale nel Mediterraneo e Nord Europa: sistemi territoriali a confronto,* www.srm-maritimeconomy.it

[4] *I porti italiani: lo stato dell'arte e le prospettive di sviluppo*. Contabilità-pubblica.it (2013).

[5] Forte E., *L'infittimento delle Autostrade del Mare Nostrum*, Quaderno SVIMEZ n. 51, Maggio 2017.

automatizzato, stanno concentrando la loro strategia di crescita sulle infrastrutture immateriali e sull'innovazione. I nuovi sviluppi nel campo dell'information technology (inclusi i *tracking and tracing*) stanno migliorando in misura consistente la trasparenza e la performance e quindi la competitività della catena logistica. Per alcune iniziative inedite nel panorama logistico portuale l'Autorità Portuale di Rotterdam ricopre il ruolo di precursore: in particolare con PortXL[6], un incubatore di start-up innovative incentrato sulle industrie collegate allo scalo portuale olandese. L'incubatore, entrato nel 2018 nel secondo anno di attività, si propone di ricercare nuove imprese nei settori dei trasporti e della logistica, dell'energia, della chimica, della raffinazione e del trasporto marittimo. Con PortXL si possono scoprire start-up e collegarle con aziende di rilievo introducendole in una vasta rete di esperti del settore. Con questo progetto il porto può attrarre un maggior numero di attività innovative nella regione e mostrare ciò che ha da offrire.
Anche il Northern Range rientra nella sfera di interesse della Cina, che considera tutta la catena logistica che fa riferimento ai suoi porti molto importante nell'ambito della BRI (*Belt Road Initiative*). La cinese Cosco ha stabilito ad Amburgo la propria sede europea e nel settembre 2017 ha acquisito il controllo di uno dei terminal container di Zeebrugge, dopo l'acquisizione del 35% dell'Euromax Terminal di Rotterdam.

2.3.2. I porti della Sponda Sud-Est del Mediterraneo

Si tratta di una regione portuale abbraccia porti che appartengono ai 3 diversi continenti che si affacciano sul Mediterraneo: Europa, Africa, Asia.
Il principale porto dell'area del **Mediterraneo Orientale**, per container movimentati, è il **Pireo**. Lo scalo greco è in forte sviluppo dal 2009, quando la Piraeus Container Terminal, consociata di Cosco Shipping, ha ottenuto la concessione per 35 anni di due moli del porto. Nel 2016, Cosco Shipping ha acquisito il 67% del capitale azionario dell'Autorità portuale del Pireo, nell'ambito di un accordo finalizzato a trasformarlo in un importante hub per il trasporto al crocevia dell'Asia, dell'Europa e dell'Africa. L'accordo ha visto un'offerta del valore di 368,5 milioni di euro: di questi 350 milioni di investimenti verranno realizzati entro il prossimo decennio, non solo nel segmento dei container ma anche nella crocieristica, cantieristica e nello sviluppo del Ro-Ro. Tra il 2010 e il 2017, la capacità di gestione delle merci del porto del Pireo è passata da 864 mila a 4,1 milioni di TEU (+380%) andando ad occupare la 3° posizione nel ranking del Mediterraneo e la 36° nel mondo.
Il Pireo è il perno più importante dei flussi commerciali lungo la Belt and Road Initiative una volta giunti nel Mar Mediterraneo. Già oggi la Cosco controlla l'80% del cargo ferroviario greco[7], ma nei piani cinesi il Pireo dovrebbe essere collegato al cuore dell'Europa grazie alla costruzione di una linea ferroviaria lunga 350 Km, passante per i Balcani lungo l'asse Skopje-Belgrado-Budapest, dell'importo di circa 3 miliardi di dollari.
Al riguardo la Commissione Europea aveva avviato un'indagine per verificare se l'Ungheria avesse violato la normativa europea riguardo le gare pubbliche per i progetti trasportistici transfrontalieri, quando ha assegnato la costruzione dei binari ai cinesi. All'inizio del 2018 è stato ripubblicato il bando pubblico secondo regole europee per l'assegnazione del progetto, interamente finanziato dai cinesi.

[6] Al progetto, che sarà incentrato su dieci start-up, collaborano con l'Autorità Portuale aziende internazionali come EY, Cambridge Innovation Center / Venture Cafe, Van Oord, Erasmus Centre for Entrepreneurship, Heineken, Innovation Quarter, Rabobank Count / First Dutch, Vopak, Damen, E.ON e Boskalis.
[7] Cosco Shipping, *Piraeus, Gateway and Distribution Center to EMEA*, Aprile 2017.

Fa parte del Gruppo Cosco anche Piraeus Consolidation & Distribution Center che opera nella Free Zone e offre servizi logistici con agevolazioni doganali e benefici fiscali per le merci.

Restando nella parte orientale del Mediterraneo, meritano una particolare attenzione i **porti israeliani,** anch'essi oggetto di importanti investimenti cinesi, in quanto il Paese ha un posizionamento strategico di alto interesse nell'ambito della strategia BRI. Il governo israeliano d'altro canto attribuisce una enorme importanza al settore portuale, considerando che il 99% in volume e l'80% in valore dell'import – export del Paese avviene via mare. I numerosi investimenti in infrastrutture portuali nel paese hanno consentito negli ultimi 25 anni una crescita media annua del segmento dei container del 6,6%. Sono in fase esecutiva 2 nuovi terminal che porteranno la capacità in Israele fino a 7 mln di TEU. Shanghai International Port Group (SIPG) e Dutch Terminal Investment (TIL) hanno acquisito la gestione per 25 anni rispettivamente di Haifa Bayport – che dovrebbe essere completato per Gennaio 2021 - e Ashdod Southport – previsto per Ottobre 2021 che si sta realizzando ad opera della cinese Pan Mediterranean Engineering Company (CHEC). Gli investimenti complessivi ammontano a 4 mld$.

Anche il porto di **Malta**, istituito nel 1988 come primo hub di trasbordo nella regione del Mediterraneo, ha registrato una crescita notevole e si colloca al 9° posto tra i porti europei, mentre è il 4° più grande centro di trasbordo e logistica nella regione mediterranea con 3,15 milioni di TEU movimentati. Oltre il 95% del traffico container del Freeport è attività di trasbordo e Marsaxlokk è un porto franco dogana per merce intercontinentale, che offre agevolazioni alle imprese che si installano e operano al suo interno. La Cina ha stabilito i propri interessi anche a Malta attraverso la partecipazione del 49% del capitale azionario dell'operatore del porto, il Terminal Link (il 51% è detenuto da CMA CGM).

La legge "Freeports Malta" regola tutte le attività all'interno del porto franco e viene continuamente aggiornata per garantire che gli strumenti legislativi e fiscali siano tali da garantire il miglior clima imprenditoriale e la gestione efficace delle strutture.

Altamente dinamico anche in **Turchia** è il settore della logistica e dei trasporti, in grande sviluppo e reso ancor più interessante dalla posizione geopolitica del Paese, ponte tra Europa, Asia e Medio Oriente. I principali porti turchi, Ambarli sul Mar Nero e Mersin sul Mediterraneo, hanno movimentato nel 2017 3,1 mln (+11% sul 2016) e 1,6 mln di TEU (+9%). Anche i porti turchi sono oggetto dell'interesse cinese nell'ambito della strategia BRI, che li ha portati a investire 919,8 mln$ per l'acquisizione del 64,52% del capitale del Kumport Terminal di Ambarli nel 2015.
In Turchia esistono 18 *Free Trade Zone*, quasi tutte collocate nelle vicinanze dei porti e realizzate con l'obiettivo di sostenere l'attività produttiva e l'export, al contempo attirando investimenti esteri. Tali aree offrono una serie di agevolazioni fiscali e facilitazioni burocratiche e amministrative. Mersin dispone di una delle più importanti Free Zone del paese, che al 2017 ha occupato oltre 8.700 persone, con un valore del commercio di 2,9 mld$. Le 680 imprese presenti (delle quali il 79% sono locali) operano prevalentemente nel tessile, nel cartaceo e nella lavorazione dei metalli.

I porti della **Sponda Sud** sono infrastrutture "più giovani" rispetto ai loro competitor europei. I fattori che hanno determinato il consolidamento della loro posizione nel panorama mondiale del traffico dei container sono state le infrastrutture, le grandi aree retroportuali a disposizione, le basse tariffe e i bassi costi della manodopera, che hanno consentito di attrarre le linee di navigazione, costantemente alla ricerca di bassi costi. In tal modo essi sono riusciti ad accrescere le proprie quote di mercato nel segmento dei container, ma l'evoluzione dei trasporti marittimi negli ultimi anni ha portato gli scali della Sponda Sud a ridisegnare le loro strategie di crescita anche al fine di favorire l'economia dei Paesi cui appartengono. Oltre ad offrire infrastrutture in grado di gestire le navi sempre più grandi utilizzate dalle

alleanze dei carrier, essi hanno migliorato ed ampliato la propria offerta integrando i servizi portuali con quelli logistici a elevato valore aggiunto.

La logistica e le infrastrutture rappresentano un elemento fondamentale nei piani di sviluppo del **Marocco**. Il principale porto dell'area è **Tanger Med**, attivo dal 2007, che si trova in una posizione strategica a 14 km dalla Spagna e sulla via di passaggio tra Asia, Europa e America: è circondato da una zona franca di attività industriali e logistiche, che ospita anche la Renault ed è divenuto una piattaforma logistica connessa con diversi porti europei, basandosi sul funzionamento della produzione *just in time* (l'assemblaggio della Dacia). Il complesso portuale include Tanger Med 1, che con i 2 terminal affidati in concessione rispettivamente ad APM ed Eurogate ha una capacità di 3 mln di TEU; Tanger Med 2, che dovrebbe iniziare le sue attività nel 2019 e avrà anch'esso 2 terminal dedicati alla gestione delle portacontainer di ultima generazione per una capacità complessiva di 9 milioni di TEU. Tanger Med vanta tra i suoi clienti le più importanti shipping companies e nel 2017 ha gestito oltre 3,3 milioni di TEU (+12% sul 2016), diventando il primo porto container del Nord Africa. Nel primo semestre del 2018 con 1,67 milioni di TEU, il porto è cresciuto del 7%.

Adiacente alla struttura logistico-portuale di Tanger Med si colloca la Grande Piattaforma Industriale (GIP) che beneficia dello status di zona franca, dove operano attualmente 750 aziende manifatturiere (specializzate nei settori della componentistica auto, del tessile, dell'elettronica, dell'aeronautica, della logistica e dell'agroalimentare). Tali aziende occupano 70.000 addetti e, nel 2017, hanno prodotto un fatturato complessivo di 5,5 miliardi di euro. Il parco industriale comprende:

- una zona franca logistica (MedHub) che prevede vantaggi fiscali e doganali. Nel 2016 dopo Adidas e 3M anche Decathlon ha deciso di insediarsi qui occupando un'area di oltre 20 mila metri quadri di magazzini, che renderà il centro logistico di Decathlon a Tangeri il secondo più grande al mondo, dopo quello di Singapore, che movimenta tutta la merce destinata ai mercati asiatici;
- una zona franca industriale (Tanger Free Zone) orientata all'esportazione, presso la quale operano 650 imprese e 50 mila lavoratori; tra queste la tedesca Siemens, che produce pale eoliche, e la francese Acome, specializzata nella fabbricazione di cablaggi. L'azienda francese Daher specializzata nella produzione di aerei a turboelica e di componentistica aeronautica, ha inaugurato nel 2018 un nuovo sito industriale nella zona franca di Tangeri che disporrà di un organico di 300 addetti;
- una piattaforma dedicata al settore automobilistico (Tanger Automotive City) che comprende il complesso industriale "Renault-Nissan", uno degli investimenti più importanti nel Mediterraneo. Sono inoltre presenti un centinaio di fornitori internazionali (Denso, Leoni, Delphi, Sumitomo ecc.), che fanno del Marocco il più grande produttore di veicoli della regione MENA. Nel 2019, è previsto l'avvio delle operazioni di esportazione di circa 150 mila vetture addizionali, che saranno prodotte da Peugeot nello stabilimento di Kenitra, attualmente in corso di completamento. Sempre nel settore automobilistico, nel 2025 è previsto l'avvio della produzione di veicoli a propulsione elettrica da parte della cinese BYD, che realizzerà a Tangeri un distretto industriale cinese.

È poi presente una zona dedicata alle attività offshoring (Tetouan Shore) che è un outsourcing di servizi call center e che rappresenta un richiamo al *nearshoring* europeo con un'area di 28 ettari, un investimento complessivo di 120 mln€ e la creazione di complessivi 12 mila posti di lavoro.
Tutte le zone franche interne al complesso di Tanger Med prevedono speciali procedure doganali, amministrative e sociali.

L'ampio progetto che riguarda la Suez Canal Zone modificherà il ruolo di **Port Said**, che si colloca all'imbocco settentrionale del Canale di Suez e nel 2017 ha gestito circa 3 milioni di container, secondo a

Tanger Med tra gli scali del Nord Africa. Il porto egiziano è naturalmente interessato dall'aumento di traffico del Canale di Suez a seguito dell'allargamento avvenuto nel 2015, e dopo le iniziali difficoltà dovute al generale rallentamento del commercio mondiale nel 2017 ha segnato una forte crescita. Attraverso il Canale passa il 10% del commercio mondiale e l'85% del traffico proveniente dal Sud Est Asia. Le entrate del Canale nel 2017 sono state pari a 4,3 miliardi di dollari.

Con l'avvio del Nuovo Canale, nel 2015, è stata istituita la Suez Canal Economic Zone (SCZone), che copre un'area di 461 chilometri quadrati e 6 porti marittimi. L'obiettivo che si è posto il governo è trasformare l'area in un hub di logistica globale e centro di lavorazione industriale che serve l'Europa, l'Asia, i mercati dell'Africa e del Golfo. Per creare un ambiente favorevole agli investimenti stranieri il governo ha previsto una facilitazioni burocratiche e agevolazioni fiscali e doganali per le imprese. Negli obiettivi del Governo la Zona potrebbe concentrare il 30-35% dell'economia dell'Egitto dopo il suo completamento e diventare una delle principali sette zone al mondo per investimenti entro il 2030.

Ancora una volta si evidenzia la presenza cinese, non solo nella gestione del *Suez Canal Container terminal* (SCCT) a Port Said da parte della Cosco, ma anche per gli investimenti e gli accordi di collaborazione. Secondo uno studio della *Chinese Academy of Social Sciences* (CASS) l'Egitto è tra le principali cinque destinazioni degli investimenti cinesi nei paesi lungo la nuova Via della Seta, assieme a Kazakhstan, Russia, Israele e Singapore[8]. Ne è un esempio la presenza della cinese Teda Investment Group, che nel 2013 ha firmato un accordo di sviluppo degli investimenti nella SCZone della durata di 45 anni con l'obiettivo di attrarre aziende cinesi nel distretto di Ain Sokhna, per un investimento di 500 mln$, mentre gli accordi commerciali dell'Egitto con gli stati africani hanno reso facile ai prodotti cinesi l'accesso ai mercati africani senza barriere o dogane commerciali. La TEDA sta lavorando allo sviluppo di un'area di 7,23 kmq a Ain Sokhna. Il grafico mostra il trend del traffico dei porti dell'area negli ultimi 6 anni.

2.3.3. Il sistema portuale spagnolo

Il sistema portuale spagnolo è costituito da 28 Autorità portuali e 46 porti, sotto il coordinamento dell'ente pubblico ***Puertos del Estado.*** Il modello di gestione dei porti spagnoli sta evolvendosi verso il concetto di "landlord avanzato", in cui le autorità portuali gestiscono il porto di proprietà pubblica, occupandosi dello sviluppo delle infrastrutture e del coordinamento dei servizi portuali forniti da agenti privati su licenza.
I porti spagnoli hanno un peso notevole nel mercato europeo dei trasporti marittimi e, rispetto al 2007 sono riusciti a rafforzarsi nonostante la concorrenza della Sponda Sud, geograficamente molto vicina. La competitività di porti spagnoli nasce anzitutto dalla qualità e quantità delle infrastrutture. Il *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda* (PITVI) 2012 - 2024 promuove l'ottimizzazione delle infrastrutture curando la stabilità economica delle autorità portuali. I trasferimenti statali sono ripartiti in base al grado di efficienza dimostrata nella gestione delle infrastrutture e alla produttività di ogni scalo. Le tasse portuali devono, in ogni caso, coprire almeno i costi sostenuti per la gestione dei porti e assicurare il conseguimento di obiettivi di rendimento minimi, definiti per ciascuna Autorità Portuale dal Ministero dello Sviluppo spagnolo.

Il governo, per assicurare ai porti spagnoli condizioni di maggiore efficienza e competitività rispetto agli altri porti del Mediterraneo, ha introdotto nel 2015 un regime tariffario maggiormente competitivo, con la

[8]Italian Trade & Investment Agency, *Cina, destinazione Egitto,* Luglio 2017.

possibilità per le Autorità Portuali di definire autonomamente il livello delle tasse applicate in porto, in modo da rendere più attrattivi gli scali. Si rileva inoltre un ampio spazio per l'iniziativa di soggetti privati, sia nella fornitura dei servizi portuali che nella gestione di terminal e servizi di logistica. Questa tendenza si sta rafforzando con l'aumento del controllo delle grandi shipping companies nei processi portuali.

A supporto delle attività portuali la legislazione spagnola ha disciplinato le "Zone di attività logistiche" (**ZAL**), collegate alle aree portuali per fornire servizi e valore alla catena logistica integrata delle merci, in esportazione o in importazione via mare. Le ZAL hanno generato effetti positivi sul territorio, sulle aziende logistiche e sul trasporto.

In Spagna sono inoltre presenti **Zone franche** e depositi franchi, molti dei quali collegati ai porti, che prevedono per le merci introdotte benefici in termini di agevolazioni ed esenzioni doganali e fiscali. Il primo esempio di tali Zone è il consorzio Zona Franca di Barcellona, i cui utili nel 2016 sono aumentati dell'85% rispetto all'anno precedente raggiungendo 8,3 milioni di euro, a conferma del successo dell'idea di creare una zona con incentivi economici che attirino le imprese, generando attività produttive e logistiche e traffico di merci per il porto.

La legislazione spagnola supporta il sistema portuale per migliorare le posizioni competitive in un mercato aperto e globale, con ampie facoltà di autogestione per le Autorità Portuali. In questo contesto, la normativa promuove un modello di porto che, progressivamente, assuma il ruolo di piattaforma commerciale ad alto valore aggiunto, pienamente integrata nelle catene di trasporto logistico e intermodale.
Anche in Spagna si segnala la presenza di investimenti cinesi: nel giugno 2017 la Cosco ha acquisito per 228 mln$ il 51% della Noatum Port Holdings, che tra i maggiori asset include due terminal container, uno a Valencia e uno a Bilbao.
Le performance dei porti spagnoli relative agli ultimi 6 anni mostrano una continua crescita, confermata dai dati dei primi 5 mesi del 2018.

2.3.4. La competitività dei porti italiani tra evoluzione normativa e nuove opportunità

In Italia è mancata a lungo la percezione dell'importanza dell'economia marittima in generale: ciò probabilmente spiega i lunghi tempi di attesa della riforma sui porti di cui alla legge 84/94, attesa da oltre un decennio. Un ritardo che si è rivelato penalizzante per la portualità italiana: il confronto della quota di mercato nel segmento dei container tra il 2007 e il 2017 mostra una riduzione per l'Italia, compensata dalla crescita dei porti della Sponda Sud e spagnoli.

La riforma introdotta dal Dlgs. n. 169 del 2016, relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, ha ridotto il numero di queste ultime da 24 a 15 assegnando loro la nuova definizione di Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Esse sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, nonché di potere di ordinanza.
La governance delle AdSP si incentra sulla figura del Presidente, al quale sono riconosciuti tutti i poteri gestionali di ordinaria e straordinaria amministrazione, affiancato da un Comitato di Gestione snello, quale organo politico-strategico dell'ente. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, che esprime la voce dei rappresentanti del mondo imprenditoriale e del mondo sindacale del settore portuale, ha funzione consultiva.
Il coordinamento a livello nazionale delle scelte strategiche che attengono ai grandi investimenti infrastrutturali, alle scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, alle strategie di attuazione delle

politiche concessorie del demanio marittimo, nonché di marketing e promozione del sistema portuale nazionale sui mercati internazionali è attribuito alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

La riforma oltre alla razionalizzazione amministrativa prevede una semplificazione burocratica, con lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli e lo Sportello Amministrativo Unico, un *front office* per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi non riguardanti le attività commerciali e industriali. I due sportelli sostituiranno gli attuali 23 soggetti addetti ai 113 procedimenti amministrativi e abbasseranno drasticamente i relativi tempi nonché quelli di sdoganamento.
La nuova norma persegue l'obiettivo di realizzare un sistema nazionale integrato di trasporto, in cui la logistica assume un ruolo determinante nell'interconnessione tra porti, interporti, ferrovie, autostrade, entro un sistrema "storico" del trasporto intermodale italiano che come è noto ha favorito il ricorso alla gomma, non soltanto per i collegamenti dell'ultimo miglio.
Nello scenario dei prossimi anni la portualità italiana è posta davanti a una sfida di grande rilievo, dalla quale dipende il futuro assetto della logistica nazionale. Negli ultimi anni si è evidenziata una difficoltà per i nostri hub (di transhipment o trasbordo internazionale via mare) che hanno perso traffico, il quale invece è cresciuto anche a tassi importanti nei porti gateway (di trasbordo o scarico verso la destinazione finale mare-terra).

La percentuale di trasbordi a Genova, diventato nel 2017 il primo porto container italiano, si aggira intorno al 14%: lo scalo pertanto si configura come porto gateway che, a differenza di Gioia Tauro, alle spalle ha un hinterland che abbraccia un mercato potenziale formato da pianura padana, sudest della Francia, Svizzera e sud della Germania. Proprio per presidiare maggiormente la sua area di riferimento, il porto ligure ha in programma da un lato investimenti in nuove infrastrutture portuali, che consentiranno l'attracco delle grandi navi portacontainer, dall'altro una svolta infrastrutturale ferroviaria, con l'accelerazione nei lavori di costruzione del Terzo Valico fra Genova e Milano, la cui entrata in esercizio è prevista per il 2021, e il completamento ed entrata in servizio nello stesso anno del Traforo del Monte Ceneri fra Lugano e il Gottardo.

Gioia Tauro, con il 100% di trasbordi, è un porto di transhipment puro e sconta negli ultimi anni la presenza dei competitors della sponda meridionale del Mediterraneo, dei porti spagnoli e dell'avamposto cinese nel Med, il Pireo. L'hub calabrese risente inoltre degli effetti delle nuove strategie intraprese dai carrier che, dettate dall'esigenza di razionalizzazione e consolidamento delle rotte, tendono a collegare il Mediterraneo con servizi dedicati e a ridurre gli scali nell'area per i traffici di puro transito da Suez.
Inoltre uno studio dell'OCSE evidenzia la minaccia della dipendenza dalle alleanze per i porti hub, che li rende più vulnerabili, come ad esempio Gioia Tauro che dipende solo dalla 2M.
Anche **Cagliari**, con una percentuale di transhipment vicina all'80%, risente della forza competitiva dei porti spagnoli e della sponda Sud, oltre che della concorrenza degli scali italiani gateway per le merci che hanno come destinazione finale la penisola.

Una elaborazione di SRM mostra come si stiano modificando le posizioni sullo scacchiere della competitività portuale, ponendo a confronto la media del Liner Shipping Connectivity Index nel periodo 2004-2017 delle tre differenti aree portuali: Northern Range (NR), North Africa + Turchia (NA+T) e North Mediterraneo (NM). Dalla figura seguente si evince come il gap tra i porti delle Sponde Sud-Est si sia sensibilmente ridotto nei 14 anni analizzati dall'Unctad, non solo rispetto alla Sponda Nord, ma anche con il Northern Range, a conferma della crescente competitività delle strutture di quelle aree che, nonostante l'instabilità politica e sociale, continuano a rafforzarsi sul mercato.

D’altronde, l’analisi di questi dati può allo stesso tempo evidenziare le opportunità di crescita per il nostro trasporto container: secondo stime SRM, se i porti italiani riuscissero ad allinearsi alla crescita degli scali Top 10 del Mediterraneo negli ultimi 10 anni, lo sviluppo dei commerci che sta affermandosi attraverso Suez potrebbe consentire la movimentazione di ulteriori 1,2 milioni di TEU.
Occorre comunque sottolineare che il trasporto marittimo in Italia non è solo container: delle 500 milioni di tonnellate movimentate, oltre la metà (258 milioni) sono rinfuse, e importante è anche il ruolo del traffico Ro-Ro.

La crescita del Liner Shipping Connectivity Index nelle 3 aree portuali

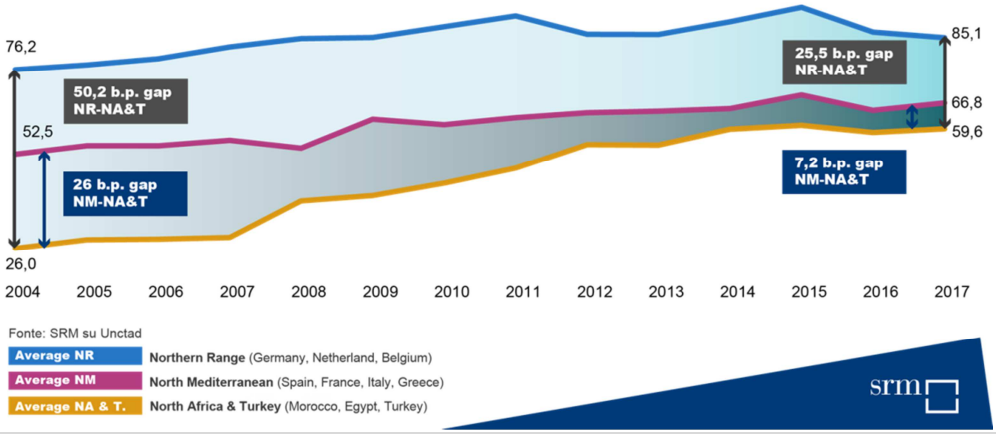


Figura 1 – Fonte: SRM su UNCTAD, 2017

In particolare il traffico Ro-Ro costituisce un elemento di pregio della portualità nazionale. Il sistema portuale italiano, anche a motivo della posizione baricentrica e strategica, ha nel tempo consolidato e sviluppato il proprio posizionamento competitivo nel settore Ro-Ro attraverso l’offerta di servizi qualitativamente elevati e specializzati (soprattutto nelle merci varie), nonché di terminal in grado di accogliere le crescenti quote di traffico rotabile delle Autostrade del Mare. Infatti, al netto del traffico di container, il traffico Ro-Ro è di gran lunga la principale modalità nel segmento delle merci varie e, in termini generali, tra le più consistenti nel complesso dei transiti. Il mercato del combinato marittimo non si limita al cabotaggio, ma si allarga allo Short Sea Shipping tra le sponde del Mediterraneo. Le aziende di autotrasporto comunitarie ed extracomunitarie già da anni utilizzano i porti italiani come vie di accesso ai mercati del Sud Est Europeo, del Medio Oriente, del Nord Africa e dell’estremità occidentale del Mediterraneo. A tale proposito sia gli scali dell’Adriatico, sia quelli del Tirreno, possono contare su quote rilevanti di traffico di rotabili sia nazionali sia provenienti dai Paesi che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo.

Il 35% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall’estero. L’interscambio euromediterraneo e le sue prospettive di sviluppo delineano uno scenario in cui, pur nella variabilità che caratterizza gli scambi con i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo, il sistema portuale italiano vede rafforzata la relativa quota di mercato. L'Italia con 9 mila chilometri di coste è il terzo paese europeo per traffico merci nel Mediterraneo e con i suoi 473 milioni di tonnellate movimentate è il primo Paese nell'Ue 28 per trasporti a corto raggio. L’Italia vanta inoltre la presenza di compagnie di navigazione che sono tra i leader mondiali del comparto.

Nel 2017 con oltre 106 milioni di tonnellate di merci in Ro-Ro i porti italiani hanno toccato il massimo storico, con un incremento dell’8,5% sul già lusinghiero risultato del 2016.
Con riferimento al comparto delle rinfuse, quelle solide alimentano diverse filiere industriali e negli ultimi anni hanno mostrato un andamento decrescente, con volumi di circa 70 milioni di tonnellate nel 2017 (-

3,4%). La maggior parte del traffico afferisce a scali di tipo industriale, per i quali la domanda deriva direttamente dalla produzione in loco (vedi ad esempio l'ILVA di Taranto) e la tendenza in atto dipende principalmente dal grado di utilizzo degli impianti. Come nel caso delle rinfuse liquide, anche la domanda attuale e potenziale di rinfuse solide è caratterizzata da grossi volumi di merce gestiti in prevalenza da pochi grandi caricatori legati a specifiche attività (centrali elettriche, impianti siderurgici, filiera del grano, ecc.). A questo si affiancano tanti flussi di rinfuse cosiddette minori, che in genere sono gestite da terminal specializzati.

Le rinfuse liquide per l'Italia rappresentano la categoria merceologica più importante in termini di volumi e pertanto strategica (con elevati introiti per le attività portuali). Nel 2017, con netta prevalenza dell'import, sono state movimentate circa 188 milioni di tonnellate (+3,3%), principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare. E' noto infatti che l'Italia ha un'alta dipendenza energetica dall'estero: il rapporto tra le importazioni nette di petrolio e la somma del consumo interno rileva che la dipendenza italiana è del 77,1%, valore superiore a quello di gran parte degli altri paesi europei. Sul gas naturale la percentuale è del 90%.
Il mercato è prevalentemente caratterizzato da grossi volumi di merce gestiti da un numero contenuto di caricatori, con una geografia localizzata nei punti di origine dei flussi di estrazione/raffinazione delle materie prime e dei flussi di approvvigionamento a impianti di raffinazione e depositi costieri. In quest'ambito i porti hanno una rilevanza molto significativa, poichè fatte 100 le importazioni di petrolio, il 71% arriva via nave e il 25% attraverso le *pipelines*. I primi cinque scali italiani (Tieste, Cagliari, Augusta, Messina e Genova) arrivano a coprire i 3/4 dell'intero traffico nazionale.

2.3.5. Sintesi conclusiva

L'evoluzione del concetto di porto hub verso il ruolo di piattaforma commerciale integrata nella catena logistica, nonché le performance registrate negli ultimi anni, suggeriscono che per il nostro sistema portuale focalizzare una strategia di sviluppo sulla crescita del solo transhipment può essere rischioso.

Anche in questo caso l'esperienza di un paese competitor, il Marocco, può offrire un esempio di *best practice* di innovazione portuale nell'adattamento alla competizione globale, come è avvenuto a Tanger Med. L'intuizione di successo è stata quella di svincolare lo scalo dalla sua natura di puro hub e affiancare il Ro-Ro al transhipment, generando in tal modo un traffico Short Sea Shipping sia merci che passeggeri, che alimenta il porto e che dal porto viene alimentato. Il successo di Tanger Med è strettamente legato alla presenza nell'area retroportuale della *Special Zone*, nella quale si sono sviluppate diverse attività, ma tra tutte l'automotive che ha reso il Marocco il primo Paese africano per produzione di autoveicoli. È proprio attraverso il trasporto in Ro-Ro da Tanger Med che essi poi sono esportati in tutto il mondo.

Analoghe esperienze si rilevano anche nel continente europeo, come Valencia o Barcellona, dove alla movimentazione in trasbordo si aggiunge una significativa percentuale di traffico *gate*, con i container che sbarcano nello scalo per poi prendere la via (su gomma o ferro) della meta finale. Anche gli scali spagnoli possono vantare esperienze di successo collegate alla presenza di Zone di Attività Logistica e Zone Franche nelle aree retroportuali, che alimentano e sono alimentate dai porti stessi.

I fattori di successo analizzati evidenziano che l'attenzione alle infrastrutture è stata affiancata dalla realizzazione di retroporti dove avvengono le attività industriali e manifatturiere, accanto a numerose funzioni logistiche a valore aggiunto anche in ambiente di ZES, ovvero di zone economiche speciali con defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import).

Questa è la sfida aperta per la portualità italiana. L'attuazione della riforma dei porti e delle Autorità portuali è solo il primo passo: senza la costruzione di network di collegamenti terrestri efficienti e di retroporti dotati di aree logistiche, si rischia di bloccarsi rispetto all'evoluzione della logistica portuale negli altri paesi. L'istituzione delle ZES prevista dalla normativa italiana può dunque creare ulteriore sviluppo.

L'Italia può cogliere anche un'altra importante opportunità, legata alla sua rilevanza nel settore Ro-Ro: il nostro Paese è *leader*, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* e *passenger/cargo*.
Importante sarà proprio la giusta integrazione fra *deep sea* e *short sea* per questo tipo di traffico. Lo sviluppo del trasporto combinato è strettamente legato all'esistenza di una rete infrastrutturale capace di organizzare con efficienza ed efficacia il complesso processo logistico relativo sia al sistema di trasporto, sia ai servizi funzionalmente legati alla movimentazione delle merci.

Un'altra importante direttrice di sviluppo è connessa alla natura dei traffici commerciali italiani. La vocazione rinfusiera del nostro Paese può diventare un forte fattore di competitività per i nostri porti *oil*, purché ci sia una programmazione infrastrutturale mirata ad aumentare l'efficienza dei nodi di accesso energetico, per renderli davvero competitivi e capaci di essere punti essenziali e indispensabili nella rete europea.

Il sistema portuale italiano potrebbe ad esempio aumentare la sua competitività dotandosi di terminali che possano accogliere investimenti in nuovi combustibili come l'LNG. La creazione di ulteriori *entry point* per il gas naturale liquefatto darebbe un positivo impulso sul fronte industriale, poiché si tratta di energia maggiormente pulita ed economica del petrolio e in linea con le politiche europee di sostenibilità. E avrebbe anche un positivo impatto in termini di competitività dei servizi marittimi, in quanto molte navi giganti in costruzione saranno alimentate con queste tipologie di combustibili. Essere un porto in grado di fornire questo tipo di rifornimento sarà in futuro un elemento di rilevanza. In diversi porti italiani vi sono progetti di creazione di terminal specializzati. Autorevoli stime hanno individuato un potenziale giro d'affari generabile da questo business pari a 1,3 miliardi di euro nel prossimo triennio.

Un altro utile obiettivo potrebbe essere quello di specializzare alcuni dei porti italiani nella cosiddetta *energy logistics*, per rendere più veloce ed efficiente il passaggio dall'approdo della petroliera alla successiva fase di lavorazione e distribuzione degli approvvigionamenti energetici; e poi ancora rafforzare la filiera del rifornimento e della manutenzione delle navi (cd. *bunkering*) e intensificare la connessione tra industria, porti e università tanto auspicata nelle nuove politiche di sviluppo, che hanno previsto la nascita delle Zone Economiche Speciali nei porti del Mezzogiorno.

Nel tirare le fila delle opportunità di una ripresa della forza competitiva dei porti italiani nel contesto mediterraneo (ZES, integrazione dei traffici commerciali, sviluppo della natura *energy point*, potenziamento dell'integrazione con il territorio – logistica e intermodale), ciò che sembra ancora mancare è una visione d'insieme, con la consapevolezza dell'importanza di questo settore e una vera capacità di *governance* capace di coniugare gli interessi locali con l'interesse strategico nazionale in chiave europea.

3. Il quadro socio-economico

3.1. Un'economia regionale con buone prospettive

Dalla Sardegna deriva circa il 9% del Prodotto Interno Lordo (PIL a prezzi correnti) del Mezzogiorno, per un valore di ca 33,2 miliardi di euro e una ricchezza pro-capite di ca 20mila euro, valore superiore alla media del Mezzogiorno (18.203 euro). Nel decennio 2007-2016 in Sardegna si rileva un andamento analogo alla macro area. Per il 2017, recenti stime (Banca d'Italia) indicano un aumento del Pil dell'1,1% a prezzi costanti, legato a un moderato aumento della domanda per consumi e associato a una ripresa degli investimenti e delle esportazioni.

L'indagine condotta dalla Banca d'Italia attraverso questionari presso le principali imprese ha inoltre evidenziato un rafforzamento della congiuntura nell'industria regionale, per l'espansione sia della domanda estera che di quella interna. Si intensificano, infatti, le relazioni commerciali con l'estero, con un export in crescita quasi del 30% e l'import del 30,5%: una tendenza migliore sia di quella del Mezzogiorno che di quella nazionale. Le esportazioni verso i Paesi dell'Area Euro sono aumentate del 19,9%, quelle verso l'Area Med del 45,3%.

Considerando la dimensione delle aziende, si osserva una crescita maggiore per le imprese con più di 50 dipendenti, più attrezzate a intercettare la domanda estera e con una più favorevole dinamica della produttività. Si è mantenuta elevata, sui livelli del 2016, la quota di imprese che ha realizzato un utile di esercizio. Per il secondo anno consecutivo il margine di profitto si è ridotto nel comparto lattiero-caseario, a causa del calo delle quotazioni dei principali prodotti destinati all'esportazione, tornate a salire solo alla fine dell'anno trascorso.

Nel 2017 è ripresa inoltre l'accumulazione di capitale delle imprese regionali, che hanno confermato in gran parte i programmi di aumento della spesa effettuati all'inizio dell'anno: gli investimenti sono cresciuti del 15,7% al netto del comparto petrolifero, riguardando soprattutto il settore della chimica e quello metallurgico.

Le aspettative degli operatori prefigurano per il 2018 in corso un ulteriore aumento dell'attività economica, con una crescita dei fatturati e un rafforzamento della spesa per accumulazione, pur con una variabilità dei giudizi sostenuta.

Fra i settori produttivi più dinamici si contraddistingue il settore alimentare e bevande, che realizza quasi un quarto della ricchezza manifatturiera della regione con un valore aggiunto di 441,2 milioni di euro (il 7,9% del Mezzogiorno), il 27% delle unità locali manifatturiere, il 31,3% degli addetti. E' un settore stabile, che a differenza degli altri ha visto una costante crescita lungo tutto il periodo che va dal 2012 al 2017.

Tuttavia, la Sardegna sconta alcuni limiti strutturali che la accomunano con il resto del territorio nazionale, come la prevalenza delle microimprese (che rappresentano il 96,6% del totale, in Italia il 95,2%), inoltre la produttività è inferiore al dato medio nazionale (valore aggiunto per unità di lavoro è di 52,3 mila euro, in Italia 64 mila euro), così come il livello d'internazionalizzazione e innovazione delle imprese.

Per il futuro, i dati di stima dei principali indicatori economici nel periodo 2018 -21 lasciano intravedere una crescita media annua del valore aggiunto della Sardegna dello 0,6%, quasi in linea con il dato meridionale (0,8%). In riferimento ai settori produttivi è l'industria il settore che crescerà di più (+0,9%).

Seguono i Servizi (+0,6%) e l'Agricoltura (+0,1%). Si stima inoltre un aumento sia delle esportazioni sarde (+1,3% annuo) che delle importazioni (+2,6%). La maggiore crescita dell'interscambio determinerà un aumento dell'apertura internazionale della regione.

Trend del Prodotto Interno Lordo (valori correnti). Variazione %

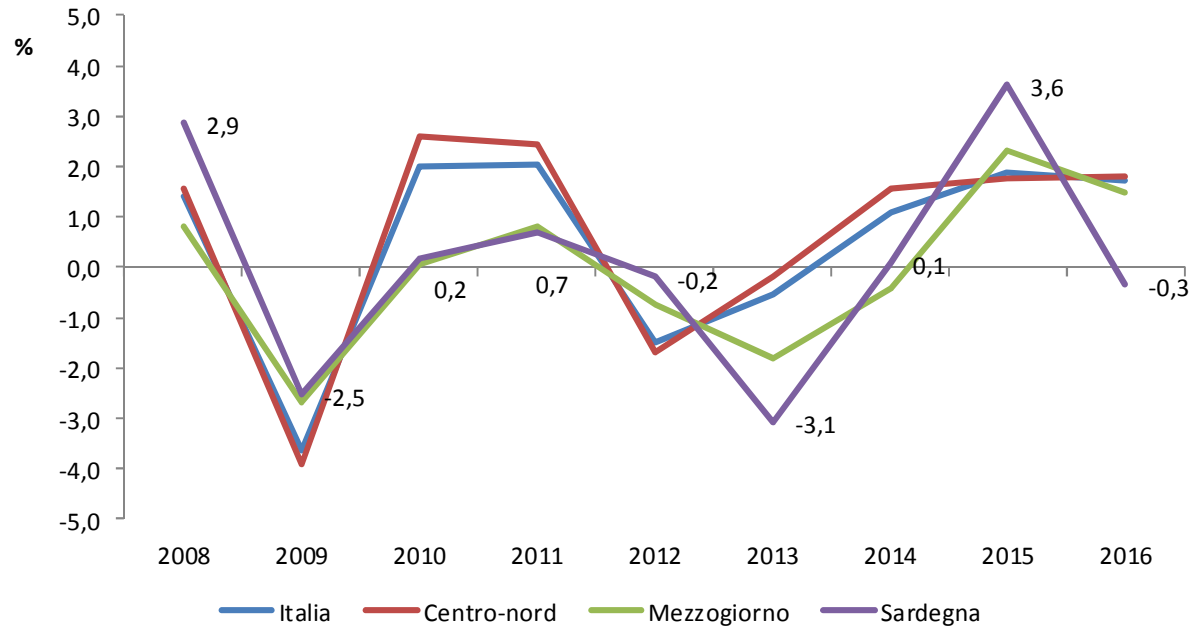


Grafico 3- Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Il Prodotto Interno Lordo (PIL) in Sardegna nel 2016 si calcola, quindi, pari a quasi 33,2 miliardi di euro a prezzi correnti (tenuto conto del fatto che anche le esportazioni vengono riportate a prezzi correnti): l'8,7% dell'intero PIL meridionale.

Prodotto Interno Lordo*. Dati al 2016

	Sardegna	Mezzogiorno	Italia
PIL (milioni di euro correnti)	33.228	379.406	1.680.523
PIL pro capite (euro correnti)	20.039	18.203	27.701

*Valori correnti stimati.
Tabella 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat, Prometeia e Intesa Sanpaolo

Riguardo i singoli settori produttivi della regione, nel biennio 2015-2016 diversamente dalle macro aree meridionale e nazionale hanno registrato tutti una crescita, come evidenziato in tabella.

Valore aggiunto per ramo di attività. Variazioni 2015/2016 su valori concatenati (anno base 2010)

	Sardegna	Mezzogiorno	Italia
	Var.%	Var.%	Var.%
Agricoltura, Silvicoltura e Pesca	1,7	-3,9	-0,2
Industria in senso stretto	2,7	1,7	1,7
Costruzioni	3,7	-0,7	-0,3
Servizi	4,7	0,8	0,6
Valore aggiunto a prezzi base	0,7	0,6	0,7

Tabella 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Miglioramenti anche nel mercato del lavoro, dove si rileva una riduzione del tasso di disoccupazione, che cala dal 17,3% al 17% (il dato meridionale è del 19,4%), mentre resta stabile la numerosità delle imprese. Per contro, secondo la Banca d'Italia, il mercato del lavoro sardo ha continuato a essere caratterizzato da minori opportunità per gli individui più qualificati, un fenomeno associato negli ultimi anni a una fuoriuscita dei laureati sardi, diretti soprattutto nelle regioni del Centro-Nord e all'estero.

Il moderato aumento dell'attività economica si è associato a una stabilizzazione dell'occupazione, dopo il calo osservato nel 2016, e a una crescita delle ore lavorate per addetto, anche per il minor ricorso agli strumenti di integrazione salariale. A fine 2017, in particolare, il numero degli occupati in regione e rimasto stabile a quota 562 mila unità, mentre è diminuito il numero dei disoccupati (-1,7%, portandosi a 115mila unità).

Dinamiche della forzo lavoro. Anno 2017 e variazione % sul 2016

	Sardegna		Mezzogiorno		Italia	
	Migliaia	Var. (%)	Migliaia	Var. (%)	Migliaia	Var. (%)
Forza lavoro	677	-0,3	7.591	0,8	25.930	0,6
Occupati	562	0,0	6.122	1,2	23.023	1,2
Disoccupati	115	-1,7	1.469	-0,5	2.907	-3,5

Tabella 3- Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Sono tuttavia ulteriormente diminuite le assunzioni con contratti a tempo indeterminato, a fronte di una crescita intensa di quelli a termine, e il tasso di disoccupazione si è mantenuto su livelli superiori alla media nazionale. Rispetto al dato italiano, e soprattutto a quello delle regioni settentrionali, il mercato del lavoro sardo ha continuato a essere caratterizzato da minori opportunità lavorative per gli individui più qualificati. A ciò si è associata, negli ultimi anni, una fuoriuscita di laureati diretti soprattutto nelle regioni del Centro-Nord e all'estero.

Nel complesso, il tasso di occupazione (rapporto tra il numero di occupati e il totale della popolazione) è di poco aumentato, portandosi al 38,7% - dato superiore a quello registrato nel Mezzogiorno (34,3%) - mentre il tasso di disoccupazione è calato al 17%, un dato inferiore a quello meridionale. È diminuito anche il tasso di disoccupazione femminile (17,1%); mentre la disoccupazione giovanile ha registrato un tasso del 46,8%, forte in calo rispetto al 2016 (56,3%) e inferiore rispetto al dato medio meridionale (51,4%).

Tassi di occupazione e tassi di disoccupazione. Valori %, dati al 2017

		Sardegna	Mezzogiorno	Italia
Tasso di occupazione				
	2017	38,7	34,3	44,2
	2016	38,6	33,9	43,7
Tasso di disoccupazione				
	2017	17,0	19,4	11,2
	2016	17,3	19,6	11,7
Tasso di disoccupazione femminile				
	2017	17,1	21,8	12,4
	2016	17,8	22,1	12,8

Tabella 4 -Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Diversi segnali positivi lasciano intendere una ripresa in atto:

- si consolida la struttura imprenditoriale. A fine 2017 in Sardegna erano attive quasi 143 mila imprese, l'8,4% del totale Mezzogiorno, sostanzialmente stabili rispetto al corrispondente dato del 2016; in particolare, mentre si è ridotto il numero delle imprese individuali (-1,1%, a 96.721 unità) e delle società di persone (-0,5%, a 19.596 unità), sono aumentate le società di capitali (+4,8%, a 22.514). Un simile trend è stato riscontrato anche nel Mezzogiorno e in Italia. In riferimento ai singoli settori, sono aumentate solo le imprese del settore agricolo con un +0,9%; mentre sono diminuite le imprese dei restanti comparti: commercio -1,6%, costruzioni -1,5%, manifatturiero -1,4%.

Imprese attive. Anno 2017 e variazione % su 2016

	Sardegna		Mezzogiorno		Italia	
	Unità	var. % 16/17	Unità	var. % 16/17	Unità	var. % 16/17
Totale imprese	142.951	0,0	1.694.894	0,5	5.150.149	0,1
Imprese individuali	96.721	-1,1	1.147.504	-0,5	3.095.837	-0,8
Società di persone	19.596	-0,5	186.862	-2,1	795.526	-2,2
Società di capitali	22.514	4,8	305.913	6,2	1.125.812	4,0
Altre forme	4.120	3,1	54.615	2,0	132.974	1,4

Tabella 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati Movimprese

- si intensificano le relazioni commerciali, con un export in crescita quasi del 30%. Nel 2017 la Sardegna ha registrato un interscambio commerciale (import + export) con l'estero pari a circa 12,1 miliardi di euro, in aumento del 29,3% rispetto al 2016; le importazioni sono state pari a 6,7 miliardi di euro (+30,5%) e le esportazioni pari a circa 5,3 miliardi (+27,8%). La tendenza dell'interscambio sardo è stata migliore sia di quella del Mezzogiorno sia di quella nazionale. Per quanto riguarda le aree geografiche, sono aumentate le esportazioni verso i Paesi dell'Area Euro (+19,9%) e verso l'Area Med (+45,3%), le due principali aree di riferimento.

Andamento dell'interscambio commerciale. Valori cumulati e variazioni % 2016/2017

	Sardegna		Mezzogiorno		Italia*	
	Mln euro	Var. tendenziale (%)	Mln euro	Var. tendenziale (%)	Mln euro	Var. tendenziale (%)
Totale interscambio	12.152	29,3	97.129	11,4	848.766	8,1
Import	6.772	30,5	49.951	12,9	400.659	9,0
Export	5.380	27,8	47.178	9,8	448.107	7,4

Tabella 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Tuttavia, la regione sconta alcune caratteristiche quali le ridotte dimensioni di sistema e la insufficiente produttività, che la accomunano al resto del territorio non solo meridionale ma anche nazionale:

- la bassa dimensione d'impresa. Se in Italia le microimprese costituiscono il tessuto connettivo dell'economia, arrivando a rappresentare il 95,2%, nel Mezzogiorno queste rappresentano il 96,4% ed in Sardegna il 96,6%. Le PMI svolgono, quindi, un ruolo particolarmente importante riguardo la creazione di nuova occupazione, la competitività complessiva del sistema paese e i processi di innovazione. Tuttavia, la scarsa strutturazione e il debole potere contrattuale le rendono particolarmente vulnerabili ai rischi congiunturali, al punto di compromettere spesso i *driver* di competitività (investimenti, innovazione, internazionalizzazione);

Peso delle imprese attive per classe dimensionale

	0-9	10-49	50-249	250 e più	PMI totale
Italia	95,20%	4,20%	0,50%	0,10%	99,90%
Mezzogiorno	96,40%	3,30%	0,30%	0,10%	100,00%
Sardegna	**96,60%**	**3,00%**	**0,30%**	**0,00%**	**99,90%**

Tabella 7 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat. Anno 2016

- **la scarsa produttività**. In Sardegna il valore della produttività del lavoro (valore aggiunto per unità di lavoro) è di 52,3 mila euro, superiore al dato medio meridionale pari a quasi 51 mila euro, ma inferiore a quello medio nazionale che raggiunge i 64 mila euro per unità di lavoro.

Distanti dal dato nazionale sono anche **gli indicatori del livello di internazionalizzazione e innovazione** delle imprese, due *driver* rilevanti del modello competitivo moderno. L'innovazione aiuta una maggiore efficienza, mentre l'internazionalizzazione favorisce la conquista di nuove quote di mercato ed esternalità positive in termini di acquisizione di conoscenze e tecnologia da parte dell'impresa.

Indicatori di internazionalizzazione e innovazione*

	Sardegna	Mezzogiorno	Italia
Tasso di apertura (exp+imp/Valore aggiunto) %	60,7%	24,9%	50,9%
Propensione ad esportare (export/Valore Aggiunto)	13,7%	12,3%	27,1%
Laureati in discipline scientifiche e tecnologiche per 1000 abitanti in età 20-29 anni	7,9%	8,8%	13,2%
Addetti alla R&S per 1000 abitanti	2,6%	2,2%	4,3%
Intensità brevettuale (brevetti registrati per milione di ab., media 2008-2010)	10,4%	12,7%	74,6%
Attività di R&S in % del Pil	0,82%	0,99%	1,30%

*Dati al 2016 per l'internazionalizzazione e al 2015 per l'innovazione.
Tabella 8 - Fonte: elaborazione SRM su dati Intesa Sanpaolo

Per il futuro, i dati di stima dei principali indicatori economici nel periodo 2018 -21 lasciano **intravedere un trend positivo dell'economia sarda,** in cui l'industria svolgerà un ruolo di rilievo. Si prevede, infatti, una crescita media annua del valore aggiunto della Sardegna dello 0,6%, quasi in linea con il dato meridionale (0,8%). In riferimento ai settori produttivi, è l'industria il settore che crescerà di più (+0,9%). Seguono i Servizi (+0,6%) e l'Agricoltura (+0,1%).

Valore Aggiunto per settore. Previsioni 2018-21. Variazioni medie annue a prezzi costanti 2010 (%)		
	Sardegna	Mezzogiorno
Agricoltura	0,1	0,7
Industria	0,9	1,2
Servizi	0,6	0,7
Totale	0,6	0,8

Tabella 9 - Fonte: Prometeia

In riferimento al commercio estero, si stima un aumento sia delle esportazioni sarde (+1,3% annuo) che delle importazioni (+2,6%). La maggiore crescita dell'interscambio determinerà un aumento dell'apertura internazionale della regione.

Commercio con l'estero. Previsioni 2018-21. Variazioni medie annue a prezzi costanti 2010 (%)		
	Sardegna	Mezzogiorno
Esportazioni	1,3	3,4
Importazioni	2,6	1,0

Tabella10 - Fonte: Prometeia

In tale contesto potrebbero inserirsi le potenzialità delle Zone economiche speciali (ZES) del Sud, collegate a zone portuali e destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative. Da stime di SRM su un panel di *free zone* risulta un possibile aumento dell'export manifatturiero fino al 40% nell'arco di una decina di anni. Per cui nel caso di una ZES in Sardegna, tenendo conto del possibile export aggiuntivo, si potrebbe arrivare a un valore di 6,1 miliardi nel 2020 e a 9,7 miliardi nel 2025[9].

3.2. Le filiere produttive dell'isola e la loro spinta al commercio internazionale

La Sardegna mostra un tasso di apertura con l'estero (interscambio su valore aggiunto) pari al 30,7%, valore superiore di quello medio meridionale (24,9%) ma inferiore di quello medio nazionale (50,9%).

Considerando solo il settore manifatturiero non petrolifero della Sardegna, il commercio con l'estero è in crescita nel 2017 rispetto all'anno precedente (+4,4%). Per oltre la metà del valore complessivo si tratta di flussi in uscita dall'Isola. Alimentano i flussi sia in entrata che in uscita, **il** settore dei prodotti chimici (il 68,4% del totale del comparto chimico è rappresentato dalla categoria dei Prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati, materie plastiche e gomma sintetica in forme primarie), i prodotti alimentari, delle bevande e del tabacco (prevalgono gli scambi dei Prodotti delle industrie lattiero-

[9] V. anche il capitolo "Armatura portuale logistica e dotazione marittima regionale".

casearie), il settore dei metalli. I tre principali settori del manifatturiero sardo registrano, quindi, un export superiore all'import e, rispetto all'anno precedente, sono in crescita. Solo per altri due comparti il saldo è positivo, quello dei mezzi di trasporto (prevale il comparto "navi e imbarcazioni) e quello dei macchinari (oltre la metà è ascrivibile al comparto delle "macchine di impiego generale); tuttavia, per entrambi si registra un calo rispetto al 2016. Osservando i trend, nel periodo 2012-2017 crescono considerevolmente gli scambi dei mezzi di trasporto, del settore farmaceutico, del tessile e del settore alimentare, bevande e tabacco.

Le principali aree di riferimento del commercio internazionale manifatturiero non petrolifero sardo sono i Paesi dell'UE 28, con, Spagna, Germania, Francia e Regno Unito ai primi posti; le restanti quote sono coperte, seppur con percentuali molto inferiori, dalle altre aree del mondo e, in particolare, per l'import spicca l'Asia orientale, mentre per l'export emergono i Paesi dell'America settentrionale e quelli del Medio Oriente.

L'industria manifatturiera pesa per il 6% del valore aggiunto della regione, un valore inferiore rispetto a quello meridionale (8,6%) e nazionale (16%), anche se non mancano specializzazioni produttive che danno un contributo rilevante alla regione, rendendola attrattiva nel contesto nazionale ed internazionale.

Dai conti territoriali dell'Istat si evince che oltre un quarto della ricchezza manifatturiera sarda è attribuibile al macro-settore della **petrolchimica e farmaceutica**, con 479,6 milioni di euro (essenzialmente fabbricazione di prodotti chimici), pari a quasi il 20% del rispettivo valore del Mezzogiorno.

Non molto distante c'è il settore **alimentare e delle bevande,** che realizza quasi l'altro quarto della ricchezza manifatturiera della regione, il 23,6%, con un valore di 441,2 milioni di euro, pari al 7,9% del Mezzogiorno.

Segue poi la **metallurgia** e prodotti in metallo, con un peso del 16,5% sul VA manifatturiero (pari al 9% del settore nel meridione), la fabbricazione di articoli in **gomma, materie plastiche e altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi** con il 8,9% (ed il 6,1% del Mezzogiorno) e l'industria del **legno della carta e dell'editoria** con il 7,5% (7,4% del Mezzogiorno). I suddetti 5 settori spiegano ben l'82% della ricchezza manifatturiera dell'isola. Segue il comparto dei computer e dell'elettronica.

Struttura manifatturiera della Sardegna. Valore Aggiunto

	Valore Aggiunto mln €	Peso % VA su Manifattura	Peso % Sardegna su Mezzogiorno	Peso % Sardegna su Italia
Prodotti chimici, farmaceutici e petroliferi	479,6	25,6	19,3	2,2
Alimentari e bevande	441,2	23,6	7,9	1,7
Metallurgia e prodotti in metallo	309,2	16,5	9	0,9
Gomma, materie plastiche e minerali non metalliferi	167	8,9	6,1	0,8
Industria del legno, della carta, editoria	140,7	7,5	7,4	1,0
Computer, elettronica, ottica, apparecchiature elettriche, fabbricazione di macchinari	54,6	2,9	1,8	0,1
Abbigliamento-moda	36,2	1,9	1,4	0,2
Mezzi di trasporto	10	0,5	0,2	0,1
Mobili, altre industria manifatturiere, riparaz e installaz di macchine e apparecchiature	234,7	12,5	7,9	1,1
Totale Manifattura	1.873,20	100,00	6,40	0,80

Tabella 11 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat Anno 2015

Nel dettaglio dei principali settori produttivi , in termini di unità locali ed occupazione il settore principale che emerge è quello "**alimentare e bevande**" che concentra il 27% delle unità locali manifatturiere dell'isola e il 31,3% dei relativi occupati. Tale settore rappresenta l'8% delle unità locali alimentari meridionali ed il 3,4% di quelle italiane. Si tratta essenzialmente della produzione di prodotti da forno e farinacei (64,8% unità locali del comparto alimentare e 53,5% degli addetti) e di prodotti lattiero-caseari (7,4% e 17,8% dei predetti ambiti). La specializzazione della Sardegna in tali produzioni alimentari è maggiore di quella del Mezzogiorno e dell'Italia.

Oltre all'alimentare, altri settori manifatturieri rilevanti sono:

- produzione in metallo (14,4% delle unità locali ed il 13,6% degli addetti manifatturieri), inerente essenzialmente la fabbricazione di elementi da costruzione in metallo;
- riparazione e manutenzione di macchine ed apparecchiature, (12,6% delle unità locali e l'11,9% degli addetti manifatturieri);
- legno, sughero e paglia (11,7% delle unità locali ed 8,6% degli addetti manifatturieri);
- prodotti minerali non metalliferi (10,3% delle unità locali ed il 9,3% degli addetti manifatturieri), nello specifico quasi il 50% delle unità locali si occupa di Taglio, modellatura e finitura di pietre.

Dall'analisi del trend delle imprese attive sarde dei vari comparti produttivi emerge **la stabilità del settore alimentare**, che a differenza degli altri settori si contraddistingue per una costante crescita lungo il quinquennio 2012-2017, con un tasso di crescita medio annuo dell'1,3%, maggiore rispetto alla media nazionale (+0,8%). Positiva è anche la variazione media annua del settore petrolchimico e farmaceutico (+1,9%) ma più altalenante nei singoli anni.

Cresce dello 0,4% la voce *Mobili, altra manifattura ed attività di riparazione ed installazione di macchinari ed apparecchiature* (esclusivamente grazie al trend positivo dell'attività di installazione e riparazione di macchinari ed apparecchiature con +5,5%), mentre resta negativa la variazione annua del numero delle imprese appartenenti agli altri settori manifatturieri (tot. manifattura -1,8%) e all'intera economia (-0,5%).

Trend delle imprese attive manifatturiere sarde. Tasso di crescita

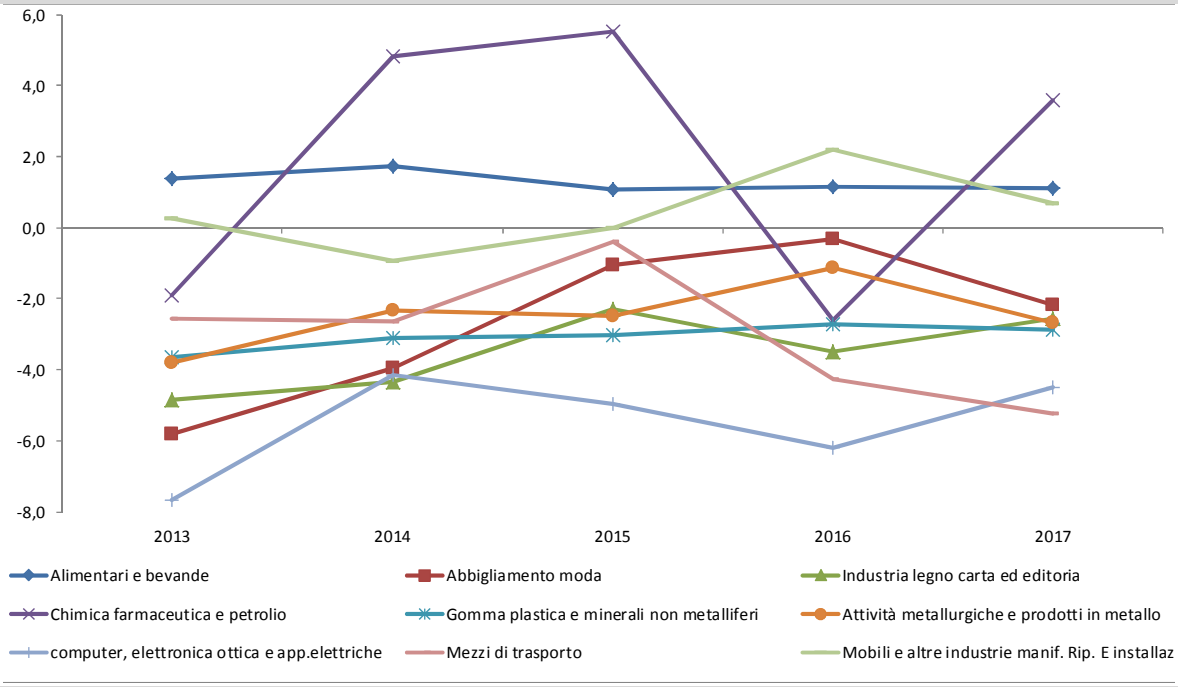


Grafico 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati Movimprese

Crescita media delle imprese attive del settore manifatturiero sardo dal 2012 al 2017

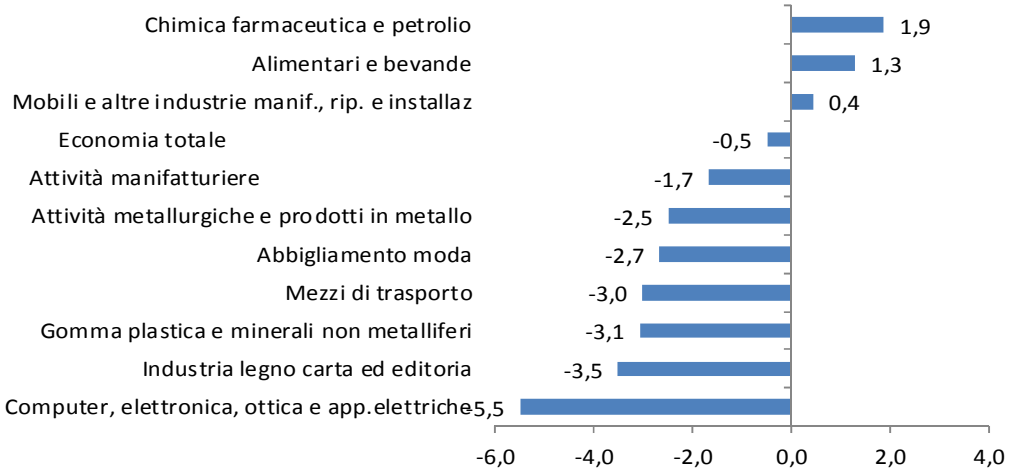


Grafico 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati Movimprese

3.2.1 Le prospettive future

Il settore alimentare sardo, che ha visto nascere un cospicuo numero di nuove imprese e crescere la propria base occupazionale, si presenta molto vivace e in linea con le tendenze positive del mercato nazionale. Rispetto all'industria italiana, i risultati fino al 2017 hanno confermato l'ottimo stato di salute del settore che, recuperando i livelli di attività pre-crisi, chiude un decennio in cui ha gradualmente

acquisito lo status di settore chiave del manifatturiero nazionale, sia in termini demografici di impresa, sia occupazionali.

In un contesto in cui permangono condizioni piuttosto favorevoli dal lato della domanda, confermate peraltro dalla dinamica iniziale di produzione e fatturato, per il 2018 si attende in Italia un incremento dei livelli di attività dell'1,5% (Analisi dei settori industriali. Intesa Sanpaolo-Prometeia, maggio 2018). Ad alimentare la crescita sarà prevalentemente il mercato domestico, che continuerà a beneficiare del traino del canale cd "Ho.Re.Ca" (alberghiero – ristorazione) e del timido risveglio dei consumi domestici. Non mancherà comunque un positivo contributo del canale estero con esportazioni attese verso nuovi record, superando la soglia dei 35 miliardi di euro. Per l'industria italiana dell'alimentare e bevande si prevede un profilo espansivo, con livelli di attività stimati in crescita a un ritmo superiore all'1% medio annuo nel periodo 2019-'22.

La filiera agroalimentare ha quindi una prospettiva di crescita nei prossimi anni e la Sardegna può e deve intercettare queste dinamiche positive, a condizione di puntare su diversificazione dei prodotti e dei mercati alla ricerca dei nuovi consumatori. I fattori chiave per il successo appaiono essere la corretta dimensione della filiera, l'ammodernamento dei processi produttivi e l'adeguamento alle nuove realtà tecnologiche, al fine di aumentare produttività e competitività.

Le principali filiere produttive della Sardegna, pertanto, saranno interessate da una congiuntura nazionale positiva, e l'industria rappresenta un settore strategico per lo sviluppo economico del territorio, con una crescita media prevista del +0,9%, maggiore di quella dei servizi (+0,6%) e dell'agricoltura (+0,1%).

In tale contesto positivo non si può non tener conto delle trasformazioni che interessano le produzioni industriali e la competitività delle nostre imprese. I cambiamenti sul fronte dell'automazione dell'apparato produttivo, della digitalizzazione, dell'analisi big data e delle funzioni connesse al mondo Industria 4.0 comporteranno presumibilmente una trasformazione ulteriore della base produttiva italiana nei prossimi anni, con forti ricadute anche su quella occupazionale, che sarà chiamata a proseguire nel percorso di acquisizione di nuove professionalità. In particolare, cresce la domanda di competenze ICT da parte delle imprese, sinora in svantaggio e ritardo nei confronti dei competitor su tale aspetto.

Anche la Sardegna deve porre le basi per un rafforzamento del proprio vantaggio competitivo coniugando le proprie vocazioni produttive con le tecnologie più avanzate, in modo da attivare sviluppo anche nei diversi settori, coinvolgendo le PMI che operano sul territorio e i giovani che possono favorire una più rapida contaminazione dei principi di innovazione tecnologica e competitiva.

3.3. Gli intrecci produttivi e commerciali fra l'isola, il resto del Paese e del mondo

La Sardegna è importatrice netta, in quanto le esportazioni interregionali risultano inferiori rispetto alle importazioni: ciò denota una dipendenza della produzione manifatturiera sarda da quella italiana, e quindi un ciclo produttivo meno completo. L'origine delle importazioni è più concentrata nei mercati di

approvvigionamento dell'Italia centrale (soprattutto Lazio e Toscana). Anche in riferimento al bacino di distribuzione prevalgono le esportazioni interregionali verso il Centro.

Le diverse forme di interdipendenza, sia tra le filiere sia tra le aree geografiche generano degli effetti economici indotti rilevanti, con ricadute sia interne alla propria area di riferimento, che esterne.

In termini di moltipicatore economico 100 euro di produzione manifatturiera attivano 87 euro aggiuntivi nella regione, per un totale di 187 euro, e 449 euro nelle altre regioni o negli altri settori, per un impatto complessivo di 636 euro (elaborazioni SRM su dati Istat). L'impatto della manifattura sarda risulta maggiore rispetto a quello generato da un investimento nelle altre macro-aree geografiche italiane ed è terzo in Italia, dopo Calabria (844) e Sicilia (722). Se si considera il solo settore alimentare, l'impatto complessivo generato dalla Sardegna salirebbe a 757 euro. Tale maggior effetto spillover conferma il ruolo dell'isola di "subfornitore" del sistema industriale nazionale.

Nel complesso della propria economia, la Sardegna mostra un tasso di apertura con l'estero (interscambio su valore aggiunto) pari al 30,7%, valore superiore di quello medio meridionale (24,9%) ma inferiore di quello medio nazionale (50,9%). La propensione ad esportare (export su valore aggiunto) è pari al 13,7%, contro il 12,3% del Mezzogiorno e il 27,1% dell'Italia.

Gli scambi internazionali della regione per oltre la metà sono legati al settore manifatturiero, a sua volta collegato per una parte consistente ai prodotti petroliferi. Dall'analisi del settore manifatturiero si evince per la Sardegna un tasso di "apertura" maggiore del Mezzogiorno e dell'Italia, in cui incide il ruolo delle importazioni, soprattutto di prodotti chimici, farmaceutici e petroliferi. Le imprese del comparto dei prodotti elettronici, elettrici e macchinari e del comparto dei mezzi di trasporto mostrano una maggiore predisposizione all'esportazione.

Apertura internazionale delle produzioni manifatturiere sarde

	Tasso di apertura*			Propensione ad esportare**		
	Sardegna	Mezzogiorno	Italia	Sardegna	Mezzogiorno	Italia
Totale Manifattura	**304,7**	237,8	295,3	57,7	101,5	128,6
Prodotti chimici, farmaceutici e petroliferi	**981,6**	854,6	567,4	131,0	303,9	296,0
Alimentari e bevande	79,1	148,1	225,2	34,8	63,4	110,5
Metallurgia	80,4	175,6	226,4	18,7	107,5	105,4
Mobili, altra manifattura, rip.	10,3	61,5	175,1	8,8	28,2	60,3
Gomma, materie plastiche e minerali non metalliferi	33,7	118,6	177,1	19,7	52,7	61,1
Industria del legno, della carta, editoria	43,6	69,3	132,2	22,4	46,3	72,0
Computer, elettronica, ottica, apparecchiature elettriche, fabbricazione di macchinari	271,7	304,2	330,3	**148,1**	147,0	124,5
Abbigliamento-moda	156,6	204,6	334,5	103,4	118,1	129,7
Mezzi di trasporto	**555,8**	292,6	450,1	**380,0**	94,8	209,8

Tabella 12 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat anno 2015
*Export+Import/VA*100, **Export/Va*100

L'interscambio commerciale

Nel settore **manifatturiero non petrolifero** (no oil) della Sardegna, il commercio con l'estero è stato pari, per il 2017, ad oltre 1,5 miliardi di euro (il 2,5% del corrispondente dato meridionale), in crescita

rispetto all'anno precedente con un +4,4%. Per oltre la metà del valore complessivo si tratta di flussi in uscita dall'Isola: l'export pesa per il 54,7% contro il 45,3% dell'import e, di conseguenza, la regione presenta un **saldo commerciale positivo per 144,8 milioni di euro**.
In considerazione dei flussi sia in entrata che in uscita, **il settore dei prodotti chimici** è quello che pesa maggiormente con il 26,7% del totale del manifatturiero no oil sardo (pari a circa 414 milioni di euro), ed è anche quello con il peso più alto rispetto all'ambito meridionale (7,3%). Pesa particolarmente (per il 68,4% del totale del comparto chimico) la categoria dei Prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati, materie plastiche e gomma sintetica in forme primarie che, con dei flussi commerciali per lo più in uscita dalla regione, mostrano un saldo positivo per quasi 25 milioni di euro.

Il secondo settore con l'interscambio più alto è quello dei **Prodotti Alimentari, delle bevande e del tabacco,** con 353,7 milioni di euro movimentati, pari al 22,8% del totale regionale del manifatturiero no oil, e un saldo positivo per 6,5 milioni di euro. In tale ambito, prevalgono gli scambi dei Prodotti delle industrie lattiero-casearie, con 126,7 milioni di euro di interscambio quasi completamente di export.
Al terzo posto, il settore dei **metalli,** con un interscambio pari a circa 275,9 milioni di euro (17,8% del manifatturiero no oil regionale) e un saldo positivo per oltre 167 milioni di euro.
I tre principali settori del manifatturiero sardo registrano, quindi, un export superiore all'import e, rispetto all'anno precedente (2016), sono in crescita. Per altri due comparti il saldo è positivo, quello dei mezzi di trasporto con un valore di 34 milioni di euro e quello dei macchinari con un saldo di 4,8 milioni di euro; tuttavia, per entrambi si registra un calo rispetto al 2016.
Nell'ambito dei mezzi di trasporto prevale il comparto "navi e imbarcazioni", che con oltre 76 milioni di euro di interscambio e un saldo positivo per oltre 62 milioni di euro, rappresenta il 64,2% del settore. Per quanto riguarda invece il settore dei macchinari, oltre la metà (56,7%) è ascrivibile al comparto delle "macchine di impiego generale", che registrano un interscambio di quasi 60,8 milioni di euro ed un saldo positivo per 11,1 milioni di euro.

Il commercio internazionale sardo: import, export e bilancia commerciale per comparti manifatturieri

	Interscambio Euro	Peso su manif. no oil regionale	Peso % su Mezzogiorno	di cui import (%)	di cui export (%)	Saldo commerciale (euro)	Var. % 2016/17
Prodotti chimici	413.924.913	26,7	7,3	47,0	53,0	24.888.037	15,5
Alimentari, bevande e tabacco	353.721.199	22,8	4,0	49,1	50,9	6.492.239	3,6
Metalli	275.869.934	17,8	4,2	19,7	80,3	167.170.894	14,0
Mezzi di trasporto	118.820.216	7,7	0,8	35,7	64,3	34.036.252	-2,2
Macchinari	107.171.229	6,9	2,4	47,7	52,3	4.846.005	-0,7
Prodotti tessili	60.256.488	3,9	1,1	65,5	34,5	-18.732.078	2,6
Legno	51.861.207	3,3	3,8	53,7	46,3	-3.856.135	7,7
Elettronica	41.024.153	2,6	1,7	52,6	47,4	-2.140.983	2,4
Altre attività	40.740.270	2,6	2,1	81,4	18,6	-25.586.334	0,6
Gomma e plastica	40.598.525	2,6	1,2	57,8	42,2	-6.347.459	1,3
Prod. Farmaceutici	23.384.083	1,5	0,4	92,1	7,9	-19.710.287	20,4
App. elettrici	22.233.725	1,4	1,0	86,5	13,5	-16.214.689	-3,5
TOT Manifatturiero no oil	1.549.605.942	100	2,5	45,3	54,7	144.845.462	4,4

Tabella 13 - Fonte: elaborazione SRM su dati Coeweb

Considerando un arco temporale più lungo, il settore con le migliori performance in termini di interscambio è quello dei mezzi di trasporto, che mostra una crescita media annua nel periodo 2012-2017 del 37,6%, a fronte

del +11,6% del Mezzogiorno. A seguire il settore farmaceutico (+11,3%), quello tessile (+4,5%) e quello alimentare, bevande e tabacco (+3,2%).

Nel complesso tuttavia il manifatturiero no oil della Sardegna vede in media un calo (-2,7%) a fronte di una crescita per il corrispettivo dato meridionale (+3,7%), dovuto alla componente dell'import manifatturiero no oil, che in Sardegna è calato a un tasso del 6% annuo nel periodo 2012-2017, mentre a livello di macro area il dato è positivo (+3,6%). In termini settoriali, sono i mezzi di trasporto ed i prodotti farmaceutici a crescere di più con un incremento medio annuo pari, rispettivamente, al 31,8% (+12% per il Mezzogiorno) e al 24,5% (-1,1% per il Mezzogiorno). Sono, invece, mediamente in calo le importazioni relative al settore dei metalli (-17,3% annuo) e dell'elettronica (-15% annuo).

Nei tre grafici seguenti viene mostrata la dinamica dell'interscambio commerciale complessivo no oil, dell'import e dell'export no oil, nel raffronto tra Sardegna e Mezzogiorno.

Variazione % media annua 2012-2017 dell'interscambio manifatturiero no oil

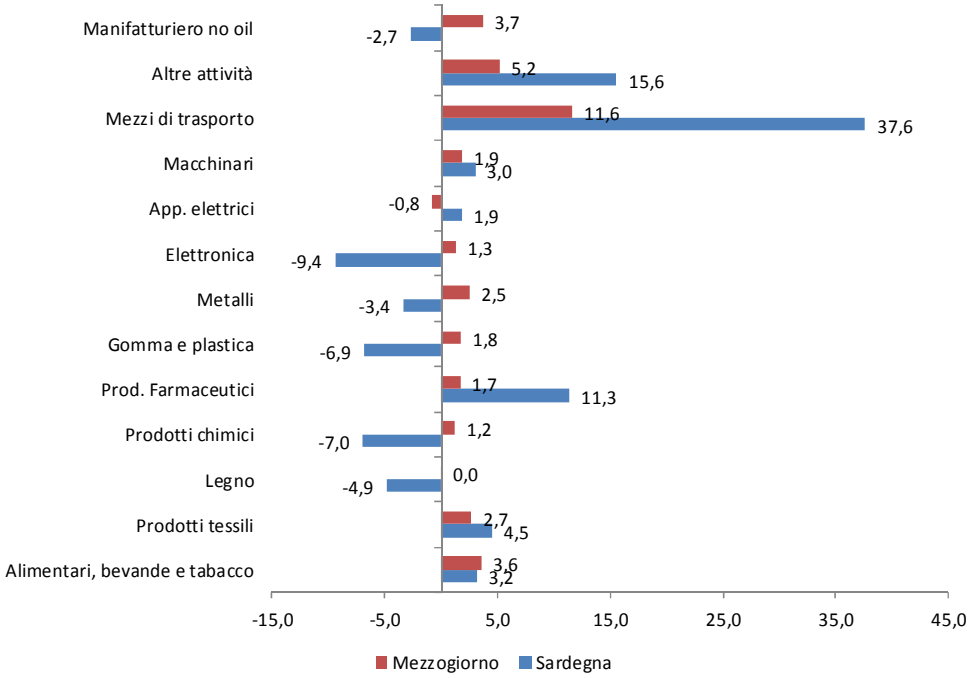


Grafico 5 -Fonte: elaborazione SRM su dati Coeweb

Variazione % media annua 2012-2017 dell'import manifatturiero no oil

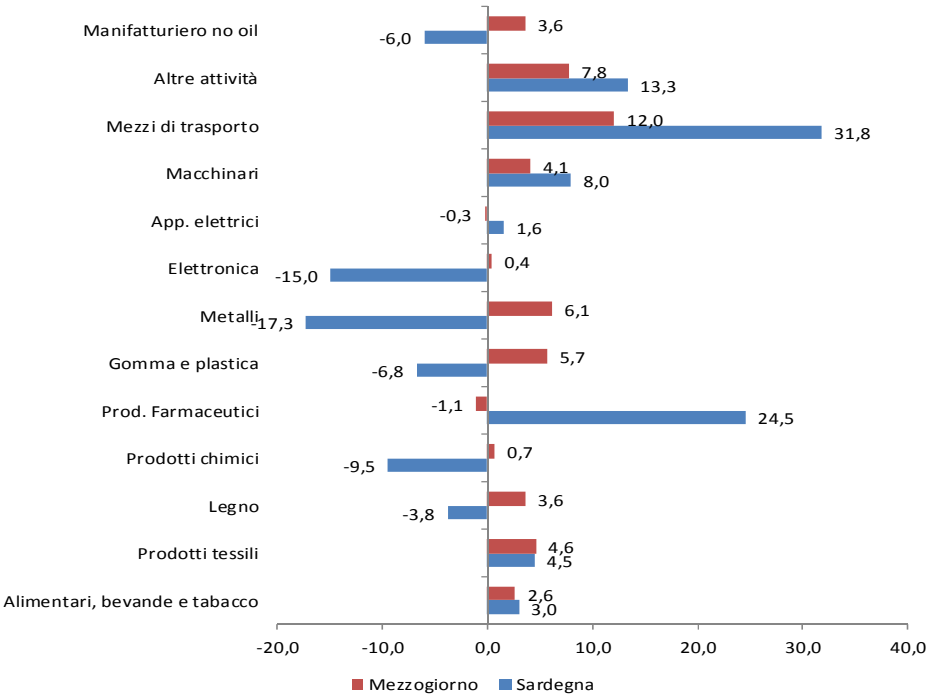


Grafico 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati Coeweb

Per contro, l'export manifatturiero no oil è aumentato dello 0,7% annuo nel periodo considerato (+3,9% per il Mezzogiorno). La crescita più alta si registra per i prodotti farmaceutici che, seppur con un andamento altalenante che ha visto due anni in aumento (2015 e 2017) contro tre in calo (2013,2014 e 2016), registra un incremento medio del 113% nel periodo considerato (+4,2% per il Mezzogiorno). A seguire i mezzi di trasporto, il cui export è cresciuto con un tasso medio del 70,6% (+12% per il Mezzogiorno) e gli apparecchi elettrici con un +53,8% medio annuo (-0,6% per il Mezzogiorno).

Variazione % media annua 2012-2017 dell'export manifatturiero no oil

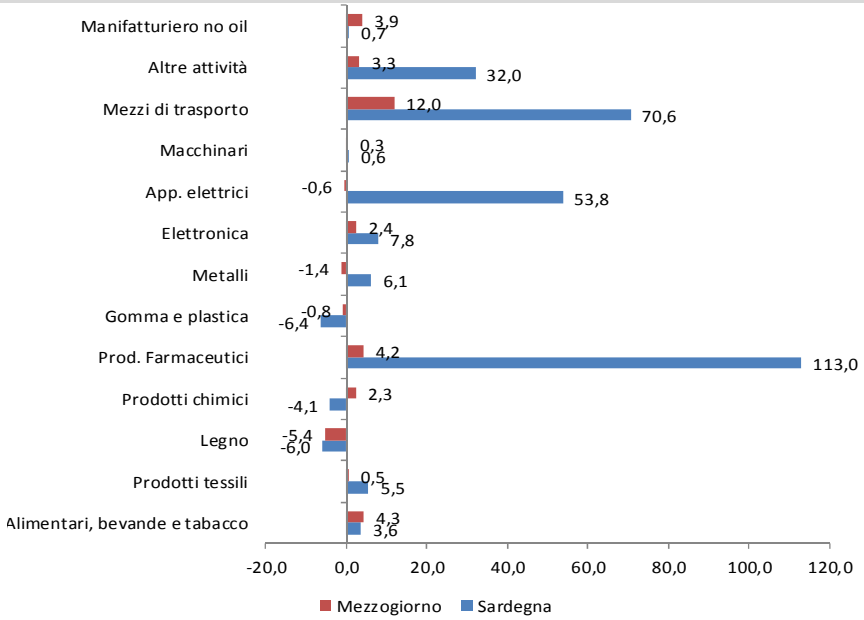


Grafico 7 -Fonte: elaborazione SRM su dati Coeweb

Le aree internazionali di scambio

Nel manifatturiero no oil le principali aree di riferimento del commercio internazionale sardo sono i **Paesi dell'UE 28** che rappresentano il 70,8% dell'import e il 41,5% dell'export dell'Isola. Nell'ambito dell'UE 28, in entrambi i casi la Spagna è il primo Paese partner, rappresentando il 23% dell'import e il 21,3% dell'export sardo verso i Paesi comunitari; seguono Germania e Francia per le importazioni (rispettivamente 20% e 14,7% del totale UE 28) e Regno Unito e Germania per le esportazioni (21% e 15,1% del totale UE 28). Le restanti quote di import ed export manifatturiero no oil della Sardegna sono coperte, seppur con percentuali inferiori, dalle altre aree del Mondo e, in particolare, per **l'import spicca l'Asia orientale** con il 10,8%, mentre **per l'export emergono i Paesi dell'America settentrionale** (15,3%) e quelli del **Medio Oriente** (11,7%).

Aree di riferimento dell'import e dell'export manifatturiero no oil della Sardegna. Anno 2017 (valori %)

	Import	Export
UE 28	70,8	41,5
Paesi europei non Ue	3,5	4,7
Africa settentrionale	3,0	5,2
Altri paesi africani	1,7	9,7
America settentrionale	3,3	15,3
America centro-meridionale	4,2	3,6
Medio Oriente	1,5	11,7
Asia centrale	1,0	1,8
Asia orientale	10,8	6,0
Oceania e altri territori	0,2	0,5

Tabella 14 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat-Coeweb

Più nel dettaglio, dai flussi per area geografica e per singoli settori emerge come i Paesi dell'UE 28 sono il primo riferimento per tutte le importazioni dell'Isola, con percentuali spesso al di sopra dell'80%. Tra le restanti aree prevale spesso l'Asia orientale, importante riferimento per le importazioni di prodotti alimentari, bevande e tabacco, oltre che di prodotti in gomma e plastica e di apparecchi elettronici.

Aree di riferimento dell'import della Sardegna per i principali settori del manifatturieri no oil. Anno 2017 (valori %)*

	Prodotti alimentari, bevande e tabacco	Tessile	Legno	Prodotti chimici	Farmaceutica	Gomma e plastica	Metalli	Elettronica	Apparecchi elettrici	Macchinari	Mezzi di trasporto
UE 28	44,0	71,9	82,2	78,9	96,4	66,2	87,8	72,2	60,2	83,8	80,6
Paesi europei non Ue	4,4	5,3	0,9	3,0	3,3	7,6	2,0	2,8	6,0	1,6	3,8
Africa settentrionale	1,9	0,5	6,5	7,6	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,9
Altri paesi africani	6,5	0,0	2,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,4
America settentrionale	1,2	1,9	4,9	2,5	0,0	3,0	4,6	13,3	9,1	4,5	8,3
America centro-meridionale	13,5	0,2	0,0	1,8	0,0	0,2	0,0	0,0	1,2	0,4	5,2
Medio Oriente	0,2	0,2	0,0	4,5	0,0	0,9	0,0	0,0	0,4	1,3	0,2
Asia centrale	0,5	9,1	0,0	0,2	0,1	0,1	1,9	0,9	4,3	0,3	0,0
Asia orientale	27,1	10,9	3,5	1,5	0,2	19,7	3,6	10,6	18,8	7,5	0,6
Oceania e altri territori	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,4	0,0

*in grigio le prime due aree di riferimento per ogni settore

Tabella 15 - Fonte: elaborazione SRM su dati Coeweb

Uno scenario più articolato si evidenzia, invece, in riferimento all'export della regione. Pur rimanendo i Paesi dell'UE 28 un importante punto di riferimento, per alcuni settori sono altre le aree geografiche più appetibili. È **il caso, ad esempio, dei prodotti alimentari, delle bevande e del tabacco, che per il 58,7% sono indirizzati a Paesi dell'America settentrionale**. In particolare, si tratta quasi esclusivamente di prodotti lattiero-caseari diretti negli Stati Uniti; un flusso di export pari a quasi 93 miliardi di euro (al 2017) che, seppur in calo nell'ultimo biennio, registra una crescita del 24% rispetto ai valori del 2012. Per i flussi in uscita, inoltre, il Medio oriente e l'Asia orientale sono altri due importanti bacini per l'export di molti comparti sardi.

Aree di riferimento dell'export della Sardegna per i principali settori del manifatturieri no oil. Anno 2017 (valori %)*

	Prodotti alimentari, bevande e tabacco	Tessile	Legno	Prodotti chimici	Farmaceutica	Gomma e plastica	Metalli	Elettronica	Apparecchi elettrici	Macchinari	Mezzi di trasporti
UE 28	27,5	50,5	46,6	45,9	0,4	59,5	66,7	6,3	32,0	14,0	8,4
Paesi europei non Ue	4,6	5,0	1,6	7,6	0,3	5,6	2,8	18,9	5,4	1,2	0,3
Africa settentrionale	0,2	2,2	0,7	14,1	18,8	15,6	0,8	4,8	24,5	9,3	0,1
Altri paesi africani	0,0	0,7	0,3	3,7	0,0	0,7	4,3	0,2	2,0	2,6	82,1
America settentrionale	58,7	6,6	13,6	2,0	0,1	5,3	0,8	0,5	4,5	10,8	7,0
America centro-meridionale	1,6	1,6	6,7	5,2	0,0	2,6	0,4	1,0	1,2	23,0	0,4
Medio Oriente	0,5	10,8	0,4	16,6	77,9	3,5	22,6	1,6	28,4	9,1	1,2
Asia centrale	0,6	2,2	1,3	4,2	0,0	0,2	0,0	0,4	0,0	7,7	0,0
Asia orientale	5,0	19,9	28,8	0,6	2,4	2,1	1,7	66,1	1,8	21,9	0,5
Oceania e altri territori	1,3	0,6	0,1	0,1	0,0	4,8	0,0	0,0	0,2	0,4	0,1

*in grigio le prime due aree di riferimento per ogni settore

Tabella 16 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat-Coeweb

All'analisi della distribuzione dei flussi commerciali in uscita dalla Sardegna, in termini di Paesi destinatari dell'export regionale, è utile (anche ai fini di una riflessione circa le opportunità di una ZES a rete come quella che la RAS intende istituire) affiancare una mappatura su scala provinciale. La distribuzione provinciale dell'export sardo mostra come quasi tutti i settori del manifatturiero no oil abbiamo come principale riferimento la provincia di Cagliari. A tale territorio infatti è legato quasi tutto l'export del settore farmaceutico, oltre il 90% del comparto elettronico e oltre l'80% dei flussi relativi ai prodotti chimici e ai macchinari.

Per specifici settori emergono comunque anche altre aree. È il caso della provincia di Olbia, alla quale è ascrivibile il 77,4% dell'export del settore del legno, e della provincia dell'Ogliastra, alla quale è associato il 72% dei flussi in uscita dalla regione per il settore dei mezzi di trasporto.

La distribuzione provinciale (in %) dell'export manifatturiero no oil della Sardegna. Anno 2017*

	Sassari	Nuoro	Cagliari	Oristano	Olbia-Tempio	Ogliastra	Medio-Campidano	Carbonia-Iglesias	Sardegna
Alimentari, bev.	46,4	15,1	20,6	14,2	2,0	0,1	0,0	1,7	100
Prodotti tessili	15,2	1,5	57,5	0,8	24,0	0,0	0,1	0,9	100
Legno	10,0	0,8	1,0	10,7	77,4	0,0	0,0	0,1	100
Prodotti chimici	16,3	0,0	83,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,5	100
Farmaceutica	0,2	0,8	99,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100
Gomma e plastica	22,4	6,3	35,8	9,7	19,1	0,2	0,0	6,5	100
Metalli	1,4	0,3	50,3	0,0	0,6	2,8	0,0	44,6	100
Elettronica	1,7	3,5	92,8	0,0	1,3	0,7	0,0	0,0	100
App. elettrici	32,2	9,8	36,0	0,9	2,0	18,9	0,0	0,1	100
Macchinari	9,3	0,5	85,3	1,3	1,1	0,9	0,1	1,6	100
Mezzi di trasporto	3,2	0,1	15,5	0,1	8,9	72,0	0,1	0,1	100
Altre attività	2,7	1,8	21,2	1,1	66,2	0,3	0,0	6,6	100

*in grigio i primi due settori di riferimento per ogni area provinciale

Tabella 17 - Fonte: elaborazione SRM su dati Coeweb

3.3.1 Le interdipendenze produttive della filiera manifatturiera

Oltre agli scambi commerciali con l'estero, vi sono quelli interregionali che la Sardegna effettua con le altre regioni italiane in funzione degli intrecci produttivi che si vengono a creare sul territorio nazionale. L'analisi delle interdipendenze settoriali e regionali nel settore manifatturiero, e in particolare nel settore alimentare, permette di scoprire il pieno coinvolgimento della Sardegna nella *supply chain* nazionale. Una indagine effettuata da SRM su una rielaborazione di Prometeia delle tavole input/output[10] dell'Istat, permette di ricostruire i flussi di origine e destinazione interna (cioè al netto dell'import/export da/per l'estero) dei prodotti manifatturieri da/per le diverse regioni, con specifico riferimento alla Sardegna.

[10] La matrice fa riferimento a dati pubblicati il 7 febbraio 2018 e riferiti all'anno 2014. Una matrice input-output può essere definita come una rappresentazione schematica delle relazioni determinate dalla produzione e dalla circolazione (acquisti e vendite) dei beni tra i vari settori in cui si articola un sistema economico e con l'esterno (importazioni ed esportazioni), che esprime l'impatto sulle industrie fornitrici di cambiamenti della produzione in una singola industria. Dette tavole, stimate secondo gli stessi criteri della contabilità nazionale (si tratta di matrici rettangolari con il criterio di Stone, suddivise quindi per impieghi e risorse), per i settori di interesse contengono le seguenti informazioni:

- La struttura degli impieghi del settore (sia intermedi, ovvero di quella parte della produzione destinata ad alimentare altri settori produttivi in qualità di bene intermedio, sia finali, ovvero l'utilizzo della produzione per consumi finali, investimenti fissi lordi, scorte ed esportazioni) con dettaglio territoriale;
- La struttura delle risorse che entrano nel settore (suddivisa per produzione interna o importazioni, margini di commercio o trasporto ed imposte nette) con dettaglio territoriale;
- La struttura dei consumi intermedi del settore e il valore aggiunto;
- La distribuzione territoriale di alcuni parametri fondamentali del settore (produzione, valore aggiunto, occupazione, redditi da lavoro dipendente, investimenti fissi lordi);
- La struttura del commercio interregionale del settore;
- L'impatto del settore, in termini di produzione, valore aggiunto e occupazione, sia sull'economia regionale che su quella nazionale.

3.4. Il bacino di distribuzione e di approvvigionamento del settore manifatturiero sardo

Nel complesso gli scambi infra nazionali della Sardegna sono pari a 12,2 miliardi, valore molto superiore agli scambi con l'estero (1,5 mld). Tali flussi interni sono pari al 7,8% del Mezzogiorno, quindi la regione può essere considerata un interessante centro di distribuzione interno e una sede idonea per la costituzione di una ZES "a rete" tra i maggiori terminali portuali, capace di stimolare l'export in generale.
In particolare, il settore manifatturiero sardo genera quasi 723,29 milioni di euro di esportazioni interregionali, ovvero di flussi che circolano all'interno del Paese. Analizzando il bacino di distribuzione della Sardegna, rispetto alle altre aree geografiche considerate (Italia e Mezzogiorno), **predominano le destinazioni verso il Centro**: ben il 43,3% delle esportazioni manifatturiere interregionali dell'isola è infatti diretto nelle regioni di tale area, **principalmente Toscana e Lazio**.
Seguono, distanziandosi dal precedente, il mercato del Mezzogiorno con il 26,2% (in particolare quello siciliano e campano) e il mercato del Nord-Ovest con il 20,9% (attribuibile essenzialmente alla Liguria che rappresenta il secondo mercato regionale di destinazione delle esportazioni interregionali sarde). Infine, ritroviamo il mercato del Nord-est con una quota del 9,7%.

Si tratta di una distribuzione che per certi versi è più vicina a quella nazionale, operando maggiormente nelle aree non meridionali.

Bacino di distribuzione delle esportazioni interregionali manifatturiere nelle macro-aree italiane. Sardegna a confronto con Mezzogiorno ed Italia (in %)

Origine	Destinazione				Totale export interregionale
	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Mezzogiorno	
Sardegna	20,9	9,7	43,3	26,2	100,0
Mezzogiorno	7,0	8,1	22,0	62,5	100,0
Italia	29,0	24,5	19,6	26,7	100,0

Tabella 18 - Fonte: elaborazione SRM

Bacino di distribuzione delle esportazioni interregionali manifatturiere della Sardegna nelle regioni italiane (in %).

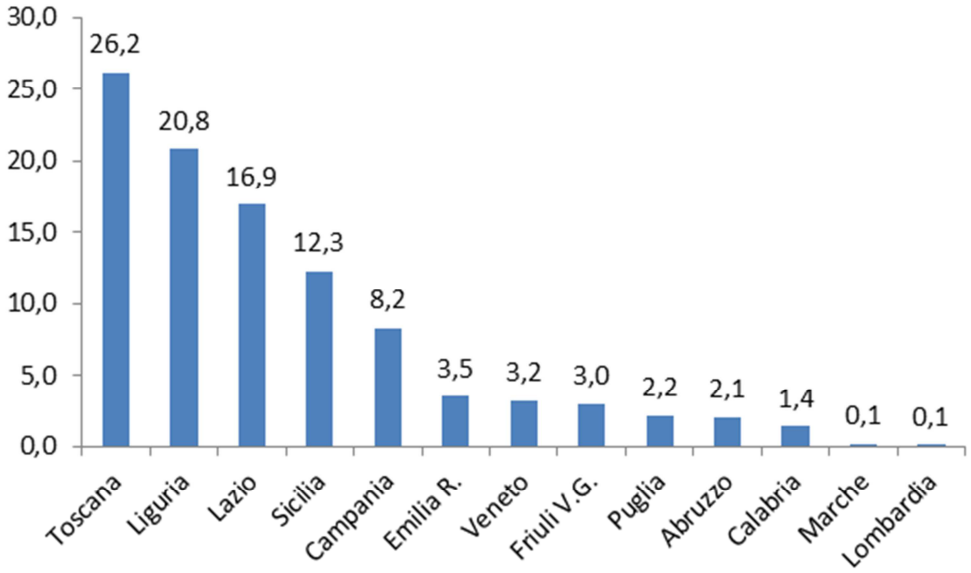


Grafico 8 - Fonte: elaborazione SRM

Sul versante delle importazioni interregionali, quelle destinate alla Sardegna sono pari a 11.514,4 milioni di euro e quindi, di fatto, la Sardegna, come il Mezzogiorno, è importatrice netta di prodotti manifatturieri dalle altre regioni italiane, per un valore di 10.791,1 milioni (export interregionale: 723,3 milioni di €).
Più concentrata è l'origine delle merci interregionali importate dall'isola rispetto a quella relativa all'export. In particolare, ancor più rilevante è il peso del Centro, dal quale la regione sarda importa il 67% dei prodotti, segue il Nord Ovest con una quota del 16,2%, il Mezzogiorno con il 10,1% ed infine il Nord est con il 6,2%.

Bacino di approvvigionamento delle importazioni interregionali manifatturiere della Sardegna dalle regioni italiane (in %).

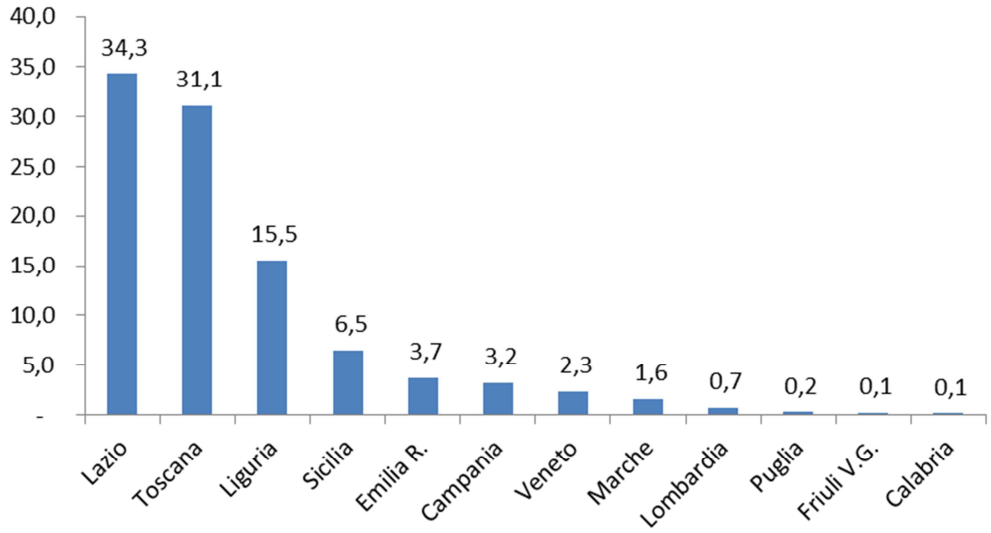


Grafico 9 - Fonte: elaborazione SRM

Nel dettaglio regionale, i principali mercati di approvvigionamento sono essenzialmente gli stessi riscontrati per le esportazioni. La prima regione per origine delle merci manifatturiere è il Lazio, da cui provengono merci

per 3,95 miliardi di euro pari al 34,3% del totale. Al secondo posto, non molto distante, c'è la Toscana da cui proviene il 31,1% (3,6 miliardi di euro) delle importazioni interregionali sarde. Al terzo posto vi è la Liguria con una quota del 15,5% e poi la Sicilia, prima regione meridionale, con il 6,5%.

Bacino di approvvigionamento delle importazioni interregionali manifatturiere. Sardegna a confronto con Mezzogiorno ed Italia (in %)

Origine	Destinazione		
	Sardegna	Mezzogiorno	Italia
Nord-Ovest	16,2	23,4	39,4
Nord-Est	6,2	16,8	26,9
Centro	67,0	30,6	20,8
Mezzogiorno	10,1	29,0	12,4
Tot. import interregionale	100,0	100,0	100,0

Tabella 19 - Fonte: elaborazione SRM

Dai dati esposti si rileva che:
1) *Confronto importazioni ed esportazioni interregionali*. Come detto in premessa, la Sardegna è importatrice netta, in quanto le esportazioni interregionali risultano inferiori rispetto alle importazioni. Ciò denota una maggiore dipendenza della produzione manifatturiera sarda da quella italiana, e quindi un ciclo produttivo meno completo.
2) *Bacino di approvvigionamento*. L'origine delle importazioni risulta più concentrata nei mercati di approvvigionamento del Centro Italia.
3) *Bacino di distribuzione*. Prevalgono, anche in questo caso, le esportazioni interregionali verso il Centro, ma interessanti sono i flussi verso il Mezzogiorno ed il Nord ovest. Inoltre, a differenza del bacino di distribuzione di una media regione meridionale, la Sardegna opera maggiormente nelle aree non meridionali.

L'analisi evidenzia il ruolo del commercio interregionale per le produzioni manifatturiere della Sardegna, che si aggiungono a quelle estere, nonché quanto sia strategica la componente logistica e quindi un sistema logistico-infrastrutturale adeguato per poter puntare su un efficiente sistema di trasporti sia interno sia esterno.

Oltre alla logistica, i fattori fondamentali per rendere la Sardegna -e in generale il Mezzogiorno- sempre più competitiva e connessa alle principali filiere nazionali, sono legati a una maggiore dimensione e migliore strutturazione delle imprese, nonché al potenziamento di quei fattori strategici che fanno parte del nuovo paradigma competitivo, quali l'innovazione, la formazione, l'internazionalizzazione, che consentirebbero alla Sardegna di sviluppare una diversa capacità di penetrazione dei mercati e quindi di valorizzare al meglio le potenzialità produttive di cui è dotata.

Gli intrecci produttivi della filiera alimentare sarda

Entrando maggiormente nelle specializzazioni produttive che contraddistinguono il manifatturiero, l'alimentare rappresenta senz'altro un settore di punta della Sardegna. L'export interregionale alimentare della regione è di quasi 95,44 milioni di euro, pari all'12,8% del valore dell'export interregionale manifatturiero e circa l'1% delle esportazioni interregionali alimentari del Mezzogiorno.

È interessante notare che se si considera invece il settore agricolo, il peso sul Mezzogiorno (e sull'Italia) delle esportazioni interregionali agricole sale all'11,5% (il 4,5% dell'Italia); si evidenzia quindi una maggiore vocazione alla fornitura di materie prime piuttosto che di prodotti alimentari semilavorati. Ciò significa che, pur

avendo alcune realtà produttive di assoluto valore nazionale per dimensioni e mercato, in generale l'industria alimentare non riesce a valorizzare appieno la qualità ed il posizionamento di mercato dei suoi prodotti primari a monte, il che è probabilmente il risultato di una debolezza nella formazione della filiera complessiva.

Analizzando il bacino di distribuzione dei prodotti sardi, il flusso di esportazioni interregionali degli alimentari va per il 25% in Sicilia (circa 23,9 milioni di euro). Seguono la Toscana con il 13,8% (per 18,2 milioni di euro), il Lazio con il 16,1%, la Liguria con il 14,7% e la Campania con il 14,1%. Nelle suddette prime 5 regioni viene destinato il 90% delle esportazioni interregionali alimentari della Sardegna.
In termini di macro-area, il bacino di destinazione dei prodotti alimentari della Sardegna interessa essenzialmente i mercati regionali del Centro Italia e del Mezzogiorno.
La trasformazione alimentare in ingresso in Sardegna vale 1.777,4 milioni di euro, pari al 7,5% del dato meridionale e al 2,7% di quello nazionale. Dal confronto con le esportazioni ne deriva, come per il Mezzogiorno, un saldo netto negativo di 1.682 milioni di euro. Anche il Centro presenta un saldo netto negativo, mentre il Nord Italia risulta esportatore netto di prodotti alimentari.

Le prime 5 regioni che costituiscono il bacino di origine delle importazioni interregionali dei prodotti alimentari della Sardegna sono la Toscana, da dove proviene ben il 40% dei flussi importati, la Liguria (18,5%), l'Emilia Romagna (12,4%), il Lazio (10%) e la Campania (6,7%).

Emerge una consistente presenza di attività agroindustriali radicate sul territorio e inserite in una rete di scambi relativamente articolata, con una significativa specializzazione nella componente agricola. D'altro canto neppure l'alimentare sembra essere esente da alcuni problemi tipici delle regioni meridionali: ridotta produttività, minore propensione a esportare e scarsa integrazione tra le imprese, incompletezza del ciclo produttivo con riduzione degli effetti moltiplicativi del settore.

I principali mercati regionali per le esportazioni e le importazioni interregionali del settore alimentare sardo

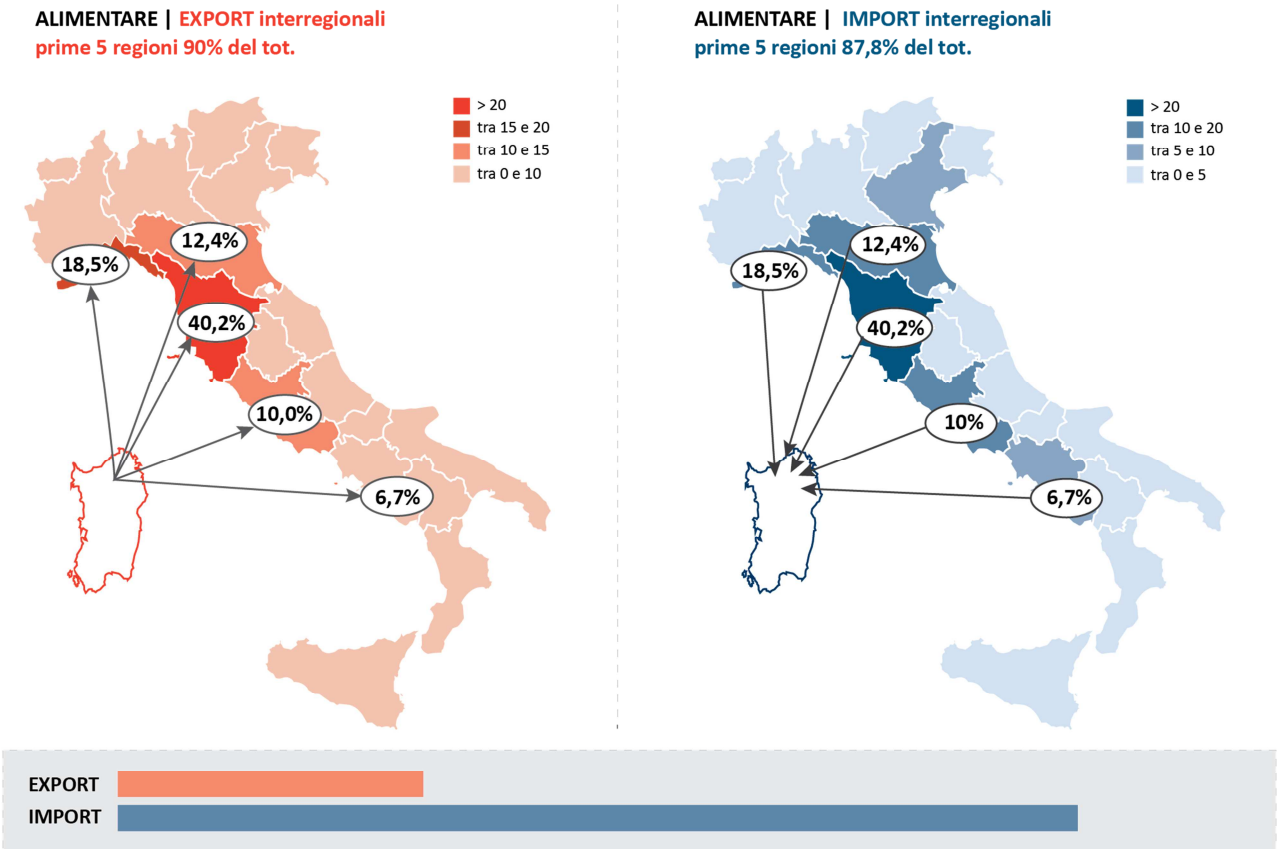


Figura 2 - Fonte: elaborazione SRM

Bacino di distribuzione delle esportazioni interregionali alimentari nelle macro-aree italiane. Sardegna a confronto con Mezzogiorno ed Italia (in %)

Origine	Destinazione				Totale export interregionale
	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Mezzogiorno	
Sardegna	14,7	3,4	36,0	45,9	100,0
Mezzogiorno	3,0	2,5	19,7	74,8	100,0
Italia	26,5	15,0	22,7	35,8	100,0

Tabella 20 - Fonte: elaborazione SRM

Bacino di approvvigionamento delle importazioni interregionali alimentari. Sardegna a confronto con Mezzogiorno ed Italia (in %)

Origine	Destinazione		
	Sardegna	Mezzogiorno	Italia
Nord-Ovest	19,5	20,4	30,3
Nord-Est	18,0	27,4	40,8
Centro	52,1	17,9	12,5
Mezzogiorno	10,3	34,3	16,4
Tot import interregionale	100,0	100,0	100,0

Tabella 21 - Fonte: elaborazione SRM

3.5. L'impatto economico della filiera manifatturiera sarda

Le analisi presentate nel paragrafo precedente evidenziano le interdipendenze che caratterizzano il settore manifatturiero e in particolare quello alimentare, ma non forniscono una misura complessiva dell'importanza che i vari comparti hanno nell'economia della regione e a livello nazionale. Per ottenere una misura di questo tipo si utilizza il richiamato modello statistico delle interdipendenze settoriali (IO di Leontief), che tiene conto delle diverse forme di interdipendenze che caratterizzano ogni settore:

- le relazioni tra i settori: gli acquisti di beni e servizi intermedi che avvengano all'interno dello stesso settore (autoimpieghi) e quelle rivolte ad altre branche;
- le relazioni tra le aree geografiche, sia all'interno del territorio italiano che con il resto del mondo.

Una elaborazione ad hoc ha consentito, quindi, di stimare i moltiplicatori di impatto che forniscono la misura di quanto la filiera manifatturiera in esame incida sul valore aggiunto e i livelli occupazionali dell'economia sarda, permettendo di determinare, ad esempio, di quanto aumenta il valore aggiunto per ogni euro investito nella filiera in Sardegna.
A differenza dell'agricoltura, dove i produttori meridionali, e quindi anche quelli sardi, riescono ancora a mantenere una quota rilevante sui mercati locali del Sud (saldo netto commercio interregionale dei prodotti agricoli positivo: nel Mezzogiorno 4.618,6 milioni euro, in Sardegna 1.092,2 milioni di euro), la fase manifatturiera risente della forza competitiva e produttiva dei sistemi industriali del Nord del Paese.
Analizzando il bacino di origine delle importazioni interregionali dei prodotti alimentari della Sardegna, si rileva una maggiore dipendenza dai mercati del Centro Italia (oltre il 50%). Seguono le due aree del Nord (entrambe quasi del 20%) e un minor interessamento verso i mercati del Mezzogiorno (10,3%).

Il moltiplicatore manifatturiero nella Sardegna

In Sardegna 100 euro di produzione manifatturiera attivano 87 euro aggiuntivi nell'area regionale, per un totale di 187 euro fra diretto e indotto, e 449 euro nelle altre regioni, per un impatto complessivo di 636 euro. La filiera manifatturiera sarda innesca **effetti endogeni** lievemente maggiori rispetto all'Italia, dove 100 euro di produzione attivano in media 81 euro aggiuntivi, mentre gli **effetti esogeni** sono molto superiori (449 euro contro 194 euro in Italia). **L'impatto complessivo generato dalla manifattura sarda risulta maggiore rispetto a quello generato da un investimento in qualsiasi delle altre macro-aree geografiche italiane ed è terzo in Italia, dopo Calabria (844) e Sicilia (722).**

Impatto in termini di valore aggiunto della filiera manifatturiera sarda sull'Italia

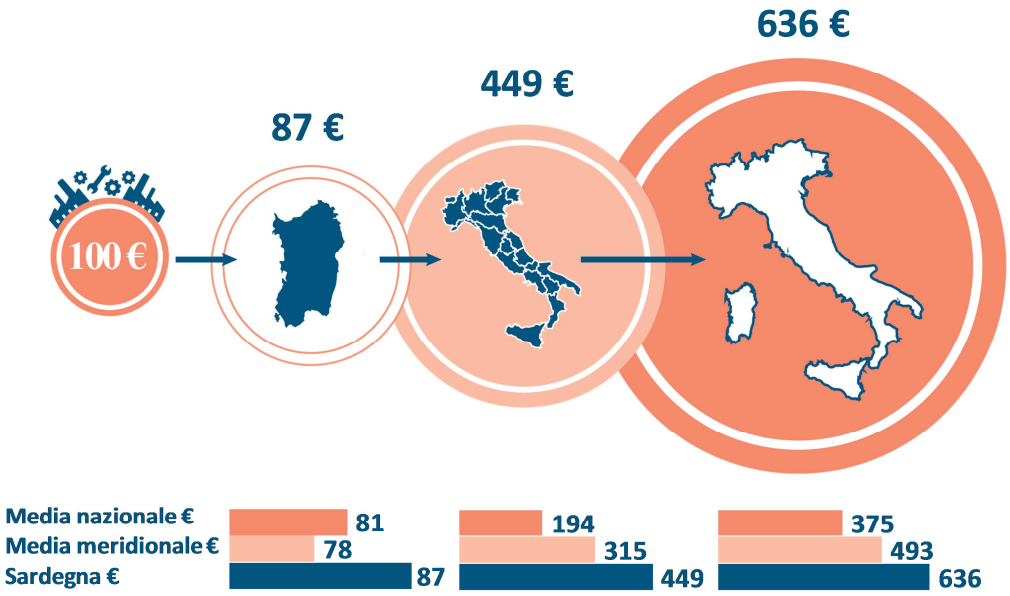


Figura 3 - Fonte: elaborazione SRM

Il maggior effetto *spillover* conferma il ruolo della Sardegna quale "subfornitore" del sistema industriale nazionale. Riuscire a dotare le produzioni locali di marchi e riconoscimenti di qualità, completare le parti della filiera mancante, integrare i processi produttivi con le necessarie innovazioni tecnologiche e organizzative, come anche il potenziamento delle piattaforme logistico-distributive (che possono essere promosse attraverso la ZES), potrebbe aumentare il valore di impatto territoriale delle produzioni locali. La Sardegna infatti ha un sistema manifatturiero correlato a filiere lunghe ed è fornitore di elementi significativi di produzione, pertanto ancora una volta l'aspetto logistico diviene un elemento competitivo fondamentale.

Gli effetti moltiplicativi della filiera alimentare sarda

L'analisi di impatto articolata per la filiera alimentare permette di evidenziare ancora meglio l'effetto delle interdipendenze che caratterizzano il settore alimentare. In particolare sono presentati tre tipi di moltiplicatori relativi a:

- il **settore alimentare italiano**, che misurano il rapporto tra la parte di produzione che si attiva in regione e la parte di produzione alimentare che è invece attivata nel resto d'Italia. Si tratta quindi di un indice di diffusione dell'impatto della domanda di prodotti alimentari che si genera da una regione.
- **l'economia regionale**, che misurano gli effetti moltiplicativi che si trasmettono dall'alimentare al resto del sistema produttivo regionale attraverso la domanda di beni e servizi delle imprese (consumi intermedi). Si tratta quindi di una misura della capacità del settore di attivare gli altri settori regionali.
- L'**economia italiana** nel suo complesso, che è la misura più ampia delle ricadute dell'alimentare sul complesso dell'economia nazionale che tiene conto di tutte le interdipendenze territoriali e settoriali.

In Italia il moltiplicatore relativo al settore alimentare (definito anche effetto *spillover* sulla produzione) presenta in media un valore pari all'1,55[11] e indica che la produzione attiva in media una domanda esogena (fuori dal territorio di produzione) di poco oltre 1/3 (35,5%), mentre il restante 64,5% viene attivata nel territorio stesso. A livello regionale la situazione è diversificata, in quanto diverse regioni italiane, che vanno dal Nord (come Liguria e Valle d'Aosta) al Centro (come Lazio) e al Sud (Calabria, Sicilia e Sardegna), presentano dei moltiplicatori superiori a 2 (da 2,15 a 2,74) evidenziando come solo poco più del 40% della domanda di prodotti alimentari generata in regione sia soddisfatta dal sistema produttivo locale, con una notevole diffusione della produzione verso altre regioni. **Nel caso specifico della Sardegna, si rileva un moltiplicatore di 2,34 il che indica che oltre il 57% della domanda generata dalla produzione alimentare sarda è di natura esogena e quindi quella endogena rappresenta il 43%.**

All'estremo opposto si segnalano altre regioni (Emilia Romagna, Veneto, Trentino, Lombardia, Piemonte, Umbria) che hanno moltiplicatori inferiori al dato medio nazionale e che segnalano come larga parte dell'attivazione della produzione del settore rimanga in regione. I valori dei moltiplicatori assumono una distribuzione complessa in quanto riflettono la combinazione di due fattori interconnessi: **da un lato il rapporto tra domanda finale di prodotti alimentari e la capacità produttiva regionale** e d'altro lato i **rapporti di specializzazione produttiva e di integrazione tra i cicli produttivi** localizzati in regioni diverse, misurati dagli scambi tra le imprese (impieghi e consumi intermedi).

Il moltiplicatore verso l'economia regionale nel suo complesso indica in quale misura l'attività dell'alimentare attivi direttamente e indirettamente la produzione e l'occupazione degli altri settori regionali. A livello nazionale il moltiplicatore del valore aggiunto è pari a 261 e quello dell'occupazione a 286. Questo significa che per ogni 100 euro di produzione agroalimentare localizzata in regione si attivano ulteriori 161 euro di produzione negli altri settori.

Il moltiplicatore del settore alimentare: l'impatto sul settore alimentare italiano in termini di valore aggiunto. Sardegna a confronto

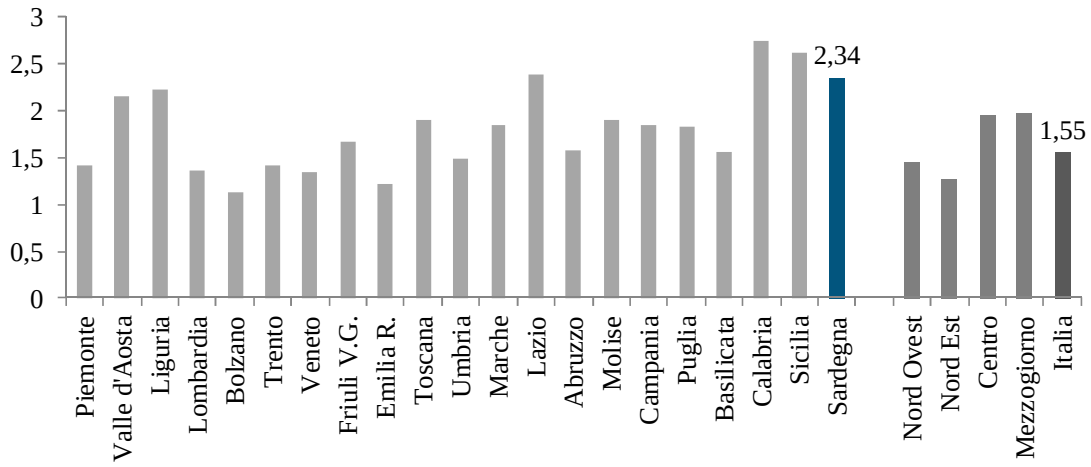


Grafico 10 - Fonte: elaborazione SRM

[11] Si suole indicare tale moltiplicatore prendendo a riferimento la base 100 anziché quella unitaria. Un moltiplicatore pari a 1,5 può essere interpretato nel seguente modo: 100€ di produzione regionale attivano in media una domanda esogena di 35,5, ossia [(1,5 - 1) : 1,5] x 100, e una domanda interna di 64,5, ossia (100 - 35,5).

Per l'occupazione il moltiplicatore è più alto che per il valore aggiunto (100 occupati nell'agroalimentare attivano altri 186 occupati negli altri settori). La distribuzione territoriale dei moltiplicatori relativi all'economia regionale è relativamente regolare ed è caratterizzata da valori superiori alla media in molte regioni settentrionali, in particolare in quelle di maggiori dimensioni, che sembrano in grado di soddisfare le richieste dell'agroalimentare con la produzione interna.

Le regioni meridionali sono al contrario caratterizzate da moltiplicatori piuttosto ridotti, che segnalano una minore disponibilità in regione dei beni e dei servizi richiesti dall'agroalimentare. **La Sardegna, infatti, presenta un moltiplicatore del valore aggiunto basso (145 €), inferiore sia al dato nazionale (161 euro) che meridionale (149 euro). Anche per l'occupazione il dato è inferiore, ma di poco: 100 occupati nell'alimentare attivano altri 182 occupati negli altri settori (in Italia 186).**

Il moltiplicatore del settore alimentare: l'impatto sul l'economia regionale in termini di valore aggiunto. Sardegna a confronto

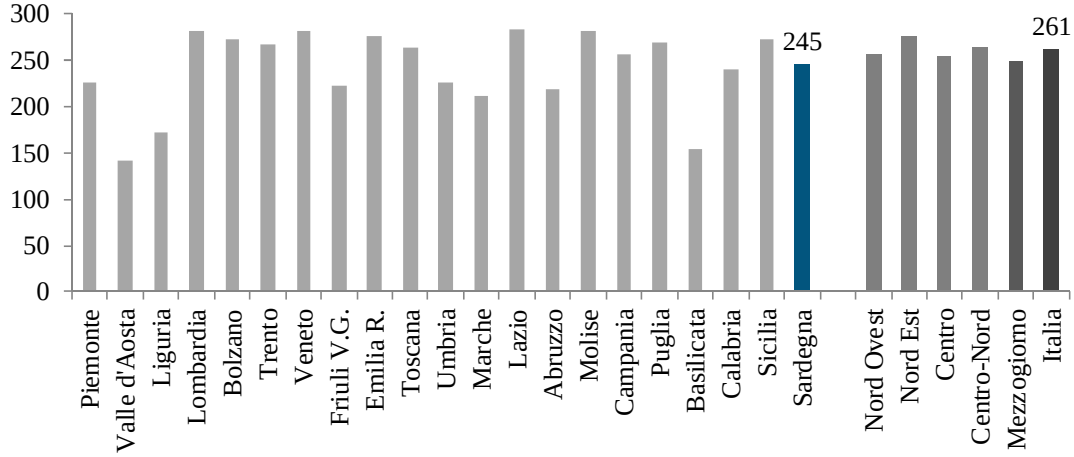


Grafico 11 - Fonte: elaborazione SRM

I moltiplicatori calcolati sul totale dell'economia italiana sono significativi: ad ogni 100 euro di produzione alimentare realizzata in regione si aggiungono altri 481 euro di produzione realizzata negli altri settori della regione e nel resto d'Italia. Il moltiplicatore dell'occupazione è più alto (647) ed indica che ad ogni 100 unità di lavoro impiegate in regione nell'alimentare si aggiungono altre 547 unità nel resto dell'economia.
Gli effetti moltiplicativi sono in genere più elevati nelle regioni meridionali. Si segnala però il caso di alcune regioni del Centro Nord come Liguria, Toscana, Lazio che presentano moltiplicatori molto elevati per effetto della forte specializzazione nell'alimentare e/o della presenza di una struttura produttiva molto articolata, in grado di soddisfare la domanda di beni e servizi delle imprese direttamente ed indirettamente attivate dall'alimentare.
La Sardegna ha un moltiplicatore di 757 euro, superiore al dato meridionale (711) e nazionale (581), ciò è dovuto al rilevante effetto esogeno.

Il moltiplicatore del settore alimentare: l'impatto sull'economia regionale e sull'economia extra-regionale in termini di valore aggiunto. Sardegna a confronto

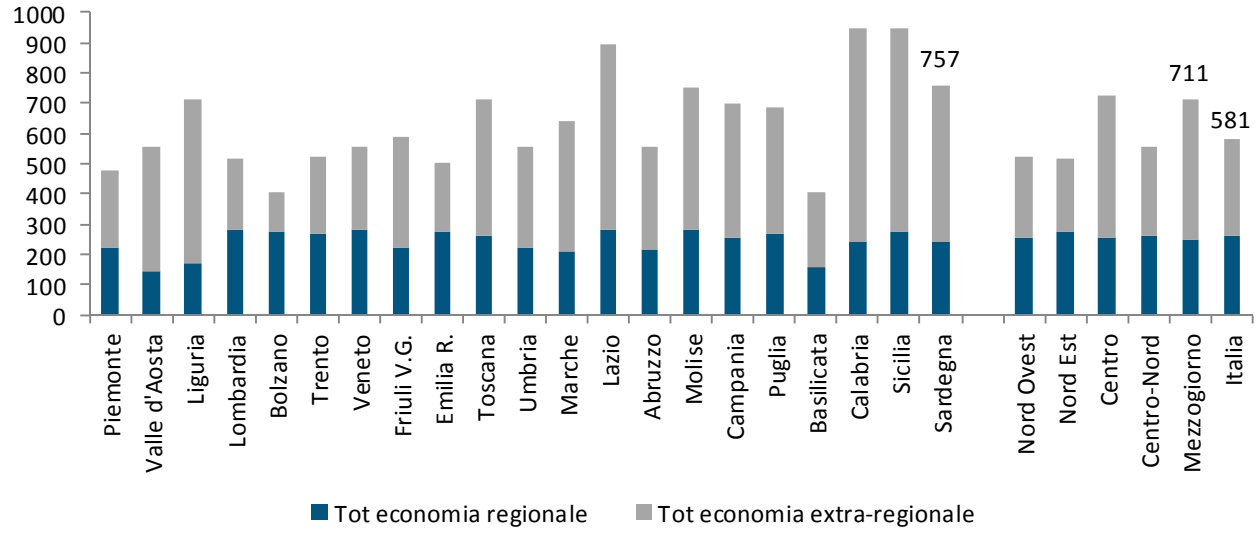


Grafico 12 - Fonte: elaborazione SRM

Interessante è poi il confronto tra l'effetto moltiplicativo generato dalla filiera alimentare e quello della filiera manifatturiera sarda. L'alimentare presenta un effetto endogeno più alto rispetto a quello del manifatturiero; in Sardegna 100 euro investiti nell'alimentare ne attivano altri 145 all'interno della regione contro gli 87 euro attivati dalla manifattura in generale. Ciò implica che si tratta di un settore alquanto strutturato e significativo nell'area, in grado di attivare più risorse interne anche in altri settori, rispetto a quanto attivato dalla media impresa manifatturiera dell'isola. Tale ricchezza però resta lievemente inferiore all'analoga ricchezza prodotta dalla filiera alimentare di una media regione meridionale (149 euro) ed ancor più rispetto a una media regione nazionale (161 euro).
Per quanto riguarda la componente esogena, ossia la capacità di attivare valore aggiunto all'esterno dell'area, questa è molto elevata (512 €) ed è superiore alla media meridionale (462 €) e nazionale (320 €), nonché a quanto generato dalla filiera manifatturiera in generale(449 €): ciò implica che la Sardegna contribuisce molto all'attività produttiva ed alla competitività complessiva del resto del Paese come "fornitore" di processi produttivi e commerciali esogeni.

Le analisi sulla struttura delle interdipendenze dell'alimentare suggeriscono alcune considerazioni sul ruolo del settore nello sviluppo delle economie regionali. Il quadro che emerge sull'alimentare per la Sardegna è caratterizzato da un lato da una consistente presenza di attività agroindustriali radicate sul territorio e inserite in una rete di scambi relativamente articolata, da migliorare e valorizzare. In effetti l'agroalimentare sardo -e in generale meridionale- è caratterizzato da:

- la tendenziale maggiore specializzazione nelle attività agricole su quelle industriali, che ha come conseguenza una minore integrazione del settore;
- la minore produttività del lavoro e la minore propensione all'investimento, che possono segnalare una maggiore fragilità del comparto. Anche questo potrebbe essere implementato dalla messa a valore di sistema realizzata attraverso la piattaforma della ZES;
- la minore propensione ad esportare verso l'estero e verso le altre regioni italiane su cui far leva.

La strategicità della connessione produttiva e l'aspetto logistico sono dunque elemento di primaria importanza soprattutto per il trasformato fresco.

Impatto in termini di V.A. della filiera alimentare sarda sull'Italia. Confronto con il manifatturiero

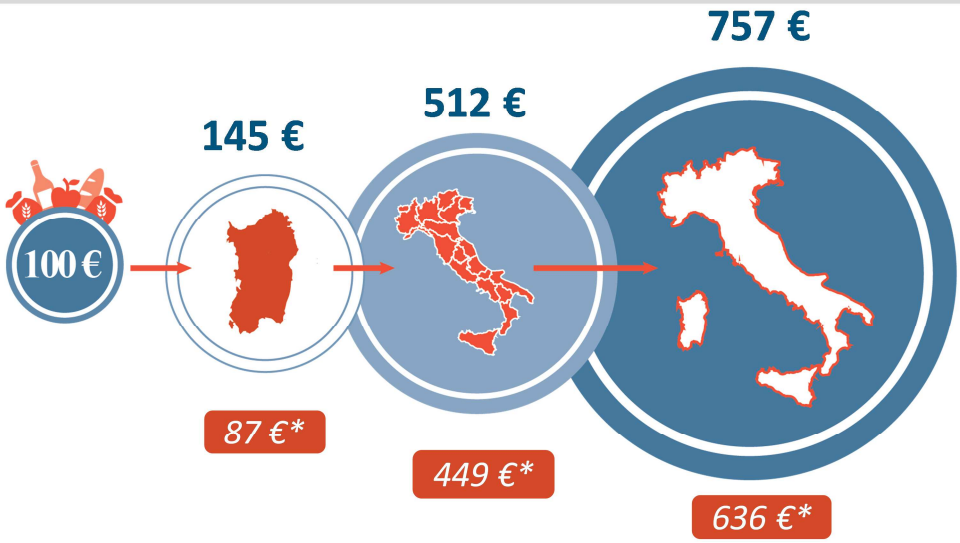


Figura 4 - Fonte: elaborazione SRM. ***Valori in basso** riferiti al settore manifatturiero della Sardegna

Il ruolo chiave della logistica nelle prospettive di sviluppo della Sardegna

Diverse fra le principali filiere produttive della Sardegna saranno interessate da una congiuntura nazionale positiva (alimentare, chimica, metallurgia, prodotti in metallo), e l'industria rappresenterà un settore strategico per lo sviluppo economico del territorio. I fattori fondamentali per rendere l'isola, così come le regioni meridionali, sempre più competitiva e connessa alle principali filiere nazionali, sono legati ad una diversa strutturazione di impresa (le imprese delle regioni meridionali sono ancora troppo piccole e tendenzialmente meno efficienti), nonché al potenziamento del nuovo paradigma competitivo in termini di innovazione, formazione, internazionalizzazione. In particolare, i cambiamenti sul fronte dell'automazione dell'apparato produttivo, della digitalizzazione, dell'analisi big data e delle funzioni connesse al mondo Industria 4.0 stanno richiedendo l'acquisizione di nuovi skill e quindi sta crescendo sempre di più la domanda di competenze Ict da parte delle imprese.

In quanto isola, un ruolo ancora più strategico che nelle altre regioni è svolto e sarà svolto in Sardegna dalla logistica: in particolare quella di un trasporto marittimo orientato a una maggiore internazionalizzazione dell'economia regionale.

3.6 Indici di competitività e di specializzazione regionale

Nel raffronto con le altre regioni dell'UE la Sardegna presenta un grado di competititvità che necessita di miglioramenti, con alcuni punti di forza. Nel 2017 la Commissione Europea ha pubblicato l'indice di competitività regionale 2016 (RCI), il quale, aggiornato ogni triennio, è giunto alla terza edizione. L'esame dei singoli aspetti indagati nel rapporto, evidenziati dal grafico seguente elaborato dal CRP-RAS, consente di tracciare un identikit dei punti di forza e di debolezza della Sardegna.

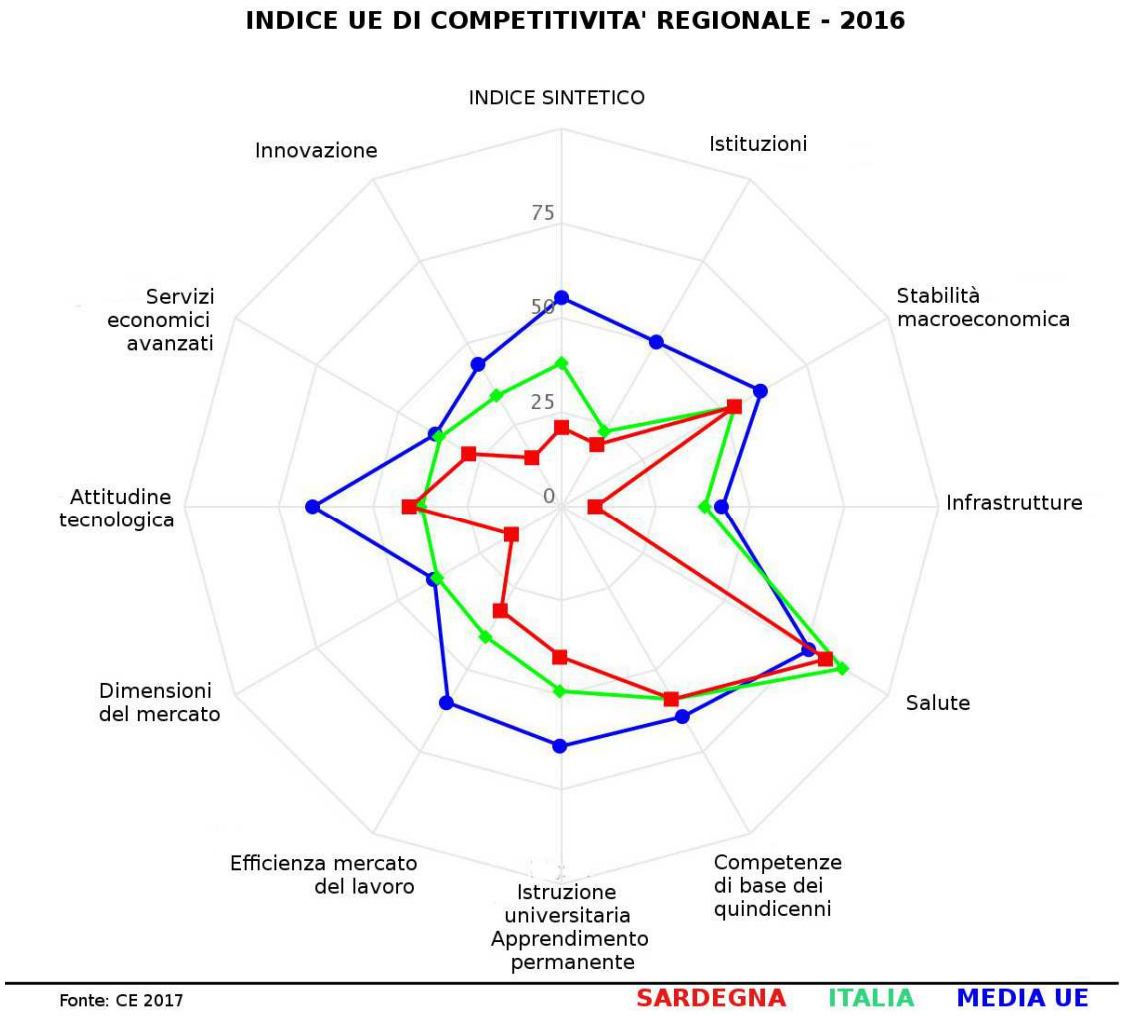


Grafico 13 - Fonte: elaborazione CRP su dati CE 2017.

La regione presenta dei deficit competitivi correlati alla condizione di insularità, soprattutto in termini infrastrutturali e riguardo le dimensioni del mercato, mentre emerge una attitidine tecnologica superiore alla media nazionale, che non si riflette ancora nei livelli di innovazione. Le ridotte dimensioni del mercato e le infrastrutture rappresentano dei fattori di debolezza contrastabili con politiche di internazionalizzazione economica e di "continuità territoriale" dei trasporti, per le quali la ZES può rappresentare un valido strumento.

Più in dettaglio, la Sardegna raggiunge 14,9 punti nel sub-indice dell'innovazione, sintesi di 12 indicatori (tra cui il numero di brevetti, la diffusione di professioni creative e nel campo della conoscenza, la spesa in R&S, il fatturato in prodotti/servizi innovativi e l'export di prodotti tecnologici).

La Sardegna supera lievemente i valori medi europei di competitività nel sub-indice relativo alla salute, che offre la sintesi di 6 indicatori (incidenti stradali, aspettative di vita, mortalità infantile, mortalità per tumori e patologie cardiache, suicidi), e supera la media nazionale, grazie al migliore accesso internet, riguardo l'Attitudine tecnologica (*Technological readiness*: sub-indice con 3 indicatori regionali relativi all'accesso internet e 7 indicatori nazionali relativi all'uso delle tecnologie nelle imprese).

Con riferimento alla specializzazione produttiva dell'isola, nel 2017 ha iniziato a svilupparsi il progetto comunitario della "Smart Specialization Strategy" (RIS3), con il fine di costruire vantaggi comparati individuando le priorità degli investimenti in ricerca, sviluppo e innovazione. Come rileva una analisi contenuta nel Rapporto Svimez 2017 sulla economia del Mezzogiorno, la Sardegna possiede un'alta specializzazione in *Agrifood* con un indice pari a 1,48 (i valori oltre 1 segnalano specializzazione elevata, fra 0,9-1 moderata), Chimica verde (1,12) e Tecnologie pe ril patrimonio culturale (1,44), oltre a una specializzazione moderata in Mobilità sostenibile (0,94).

4. La Sardegna al centro del Mediterraneo: traffico e prospettive della portualità sarda

4.1 - Il sistema del trasporto merci regionale

In termini infrastrutturali la Sardegna ha un porto "core", quello di Cagliari, attrezzato per il carico e scarico di container, che possiede anche la maggiore lunghezza di accosti nell'isola (oltre 6 km complessivi per un totale di 16 accosti, dati Istat 2016). Al secondo posto per lunghezza disponibile degli accosti si colloca Porto Torres (4,7 km per 13 accosti). Olbia ha come Cagliari 16 accosti, per una lunghezza complessiva di circa 2,6 km. L'approdo petrolifero di Sarroch-Porto Foxi ha 13 accosti per uno sviluppo di 3,5 km. Oristano ha 12 accosti su su circa 2,6 km di lunghezza e Arbatax ha 7 accosti su 1,8 km.

I dati della rilevazione Istat sul trasporto marittimo mostrano una **quantità di merce** sbarcata e imbarcata in Sardegna stabile fra il 2015-2016 e in incremento rispetto al 2014. In quanto unica grande isola a rilevante distanza dal continente nazionale, nel confronto con le altre regioni la Sardegna ha la più grande quantità di merci (in tonnellaggio) movimentate nei propri porti rispetto alla popolazione, con l'eccezione del Friuli Venezia Giulia che supera l'isola in tale rapporto.

I carichi su gomma (Ro-Ro) sono gestiti principalmente dal porto di Olbia, grazie alla rotta più breve tra l'isola e il continente nazionale, seguito da quello di Cagliari. Riguardo le rinfuse solide, Oristano è il principale porto sardo per quantità di merce movimentata, mentre Portovesme, Porto Torres e Cagliari seguono con volumi di traffico fra loro analoghi. Golfo Aranci è l'unico porto regionale dotato di accosti con binari collegati alla rete ferroviaria, mentre Palau (non incluso nelle tabelle seguenti) si colloca al terzo posto in Sardegna nel traffico di Ro-Ro con 1.510 migliaia di tonnellate (2015), dopo Olbia e Cagliari e prima di Porto Torres.

Per tonnellaggio complessivo di merce movimentata, Cagliari si mantiene stabile nel triennio considerato, ma nel 2016 ha registrato un forte calo del tonnellaggio in container (-32,2%), mentre sono sensibilmente aumentate le rinfuse liquide e il ro-ro. Il porto di Olbia ha registrato nel 2016 un forte incremento della movimentazione, pari a ca il 16%, prevalentemente ro-ro, recuperando e migliorando il dato 2014. Porto Foxi, al servizio delle attività di raffinazione petrolifera, mantiene un traffico di rinfuse liquide costante nel biennio 2015-16. Porto Torres riporta un trend di movimentazione in calo nel triennio, attribuibile sopratutto alla diminuzione delle rinfuse solide, mentre il traffico ro-ro è in aumento. Portovesme, nei dati dell'ultimo biennio disponibile, registra un traffico costante e relativamente modesto, legato all'economia dell'industria vicina all'area portuale.

4.2 - Armatura logistica e dotazione marittima regionale al servizio delle imprese

Elementi in evidenza

Il commercio marittimo in Sardegna: un ruolo strategico, da rafforzare e diversificare con la ZES

- Il ruolo del commercio marittimo e dei porti in Sardegna è strategicamente rilevante, più che per il resto dell'Italia. Ben il 97% del commercio estero della regione avviene per via mare (vs 63% per il Mezzogiorno e quasi 38% per l'Italia). L'export marittimo incide per il 15,1% del PIL della regione (vs 5,9% per il Mezzogiorno e 7,1% per l'Italia) e il relativo interscambio commerciale è il 34,1% rispetto al PIL della Sardegna (13,8% per il Mezzogiorno e 14,3% per l'Italia).
- Nel 2017 il commercio estero via mare della Sardegna è cresciuto del 32,2%, più che nel Mezzogiorno (+17,9%) e in Italia (+12,3%). Ben l'88% dell'interscambio marittimo della Sardegna riguarda materiale e prodotti destinati all'industria energetica. Seguono il metallurgico (556 milioni), il chimico (303 milioni) e il settore agro-alimentare (complessivamente circa 300 milioni).
- Degli 11,3 miliardi di interscambio marittimo della Sardegna, circa il 30% pari a 3,5 miliardi la regione lo realizza con il Medio Oriente. Il Nord Africa (2,3 miliardi) rappresenta la seconda area di interscambio seguita dall'Unione Europea (2,2 miliardi), dai paesi europei non UE (1,4 miliardi) e dagli altri paesi africani (882 milioni).
-

Il traffico merce nei porti dell'ADSP della Sardegna: il 10% di quello italiano, con potenziali di crescita nella ZES

- Nel 2017 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha gestito 48,8 milioni di tonnellate di merci, in lieve flessione sul 2016, ma in crescita del 9,8% sul 2005. L'incidenza del traffico portuale in Sardegna su quello italiano è passata dal 9,0% al 9,7%. La ZES può far crescere ulteriormente questa percentuale ed il ruolo dei porti sardi in Italia. Il porto di Cagliari gestisce circa 38 milioni di merce (con una flessione del 5,3% sul 2016), seguito da Olbia e Porto Torres.
- Per quanto riguarda la tipologia di merce, prevalgono le Rinfuse Liquide (58,9% vs 37,4% per l'Italia). Buona la percentuale del Ro-Ro (21,7%), in linea con il dato italiano.
- La crescita maggiore nell'ultimo decennio è stata registrata rispetto alle Rinfuse solide, ma anche le Rinfuse liquide sono cresciute costantemente, mentre il settore di container è in calo.
- Anche in questo caso l'attivazione della ZES oltre a potenziare i tradizionali comparti (rinfuse liquide e solide), potrebbe far crescere anche altri comparti quali ad esempio quello dei container grazie alla diversificazione settoriale indotta dalla ZES.
-

Il sistema portuale in Sardegna: un cluster forte con potenzialità di crescita nei container, nei Ro-ro ed investimenti nel GNL

- L'economia del mare rappresenta un elemento importante e strutturato per l'economia sarda, con un cluster solido e che da lavoro: la *blue economy* conta in Sardegna 42.300 addetti. La Sardegna, con 611 imprese del cluster marittimo, è 7° in Italia (7% del totale nazionale).
- Importante il ruolo di Cagliari, che è 2° in Italia per movimentazione rinfuse liquide (28 mln tonnellate); 3° per merci complessivamente movimentate (38 mln tonnellate); 8° per container (464 mila TEU); Ro-Ro,

12°in Italia con 4 mln di tonnellate, con buone performance (+59% sul 2012).

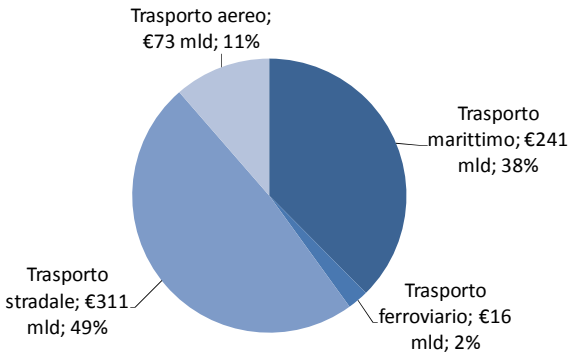
- A oggi il maggiore elemento critico del sistema portuale della Sardegna è **l'eccessiva dipendenza dall'Oil**, le Rinfuse liquide inoltre rappresentano ben il 58,9% del traffico merce regionale (rispetto al 37,4% per l'Italia). Ne consegue una struttura economica poco diversificata e relazioni internazionali sedimentate con specifici paesi. La ZES potrà contribuire a diversificare gli interscambi.
- Nel segmento del RO-RO in Italia si totalizzano 107 milioni di tonnellate. I porti sardi rappresentano il 9,9% del traffico nazionale e il 14% del Ro-Ro dell'arco tirrenico. In Sardegna tale tipologia di traffico è in costante crescita, riportando un +48% dal 2013, entro un contesto nazionale che vede la presenza di rilevanti armatori sul comparto.

4.3 Lo scenario del traffico portuale nazionale

I porti giocano un ruolo di rilievo nelle relazioni commerciali dell'Italia con l'estero. Considerando le quattro modalità con cui la merce viene trasportata (trasporto aereo, marittimo, ferroviario, stradale), quella marittima costituisce il 38% del commercio estero italiano in euro e il 70% del commercio in quantità (tonnellate). Nel 2017 l'import-export via mare dell'Italia è stato pari a 241 miliardi di euro, in crescita del 2,5% sul 2016. Di questi, poco più di 50 miliardi riguardano il settore della Meccanica, 45 miliardi materiali e prodotti per il settore energetico, circa 33 miliardi riguardano il settore dei mezzi di trasporto, 28 il settore dei metalli e 23 miliardi di euro riguardano la chimica. Da un punto di vista geografico, ovviamente la maggior parte del commercio via mare viene realizzata con le zone dove non è possibile o agevole accedere via terra: Asia orientale (55 miliardi nel 2017; +9,3%), Nord America (36 miliardi; +12,3%), Medio oriente (32; +22,2%). Parte del commercio con i Paesi dell'Unione Europea è altresì realizzato via mare (circa 21 miliardi; +17,8%).

Interscambio commerciale marittimo dell'Italia con l'estero (Peso % rispetto alle 4 modalità di trasporto)

- Mld €



- Mln di tonnellate

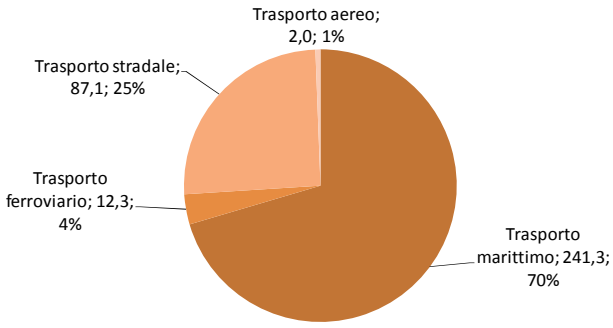


Grafico 14 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale marittimo dell'Italia con l'estero: principali settori e aree (mld di €)

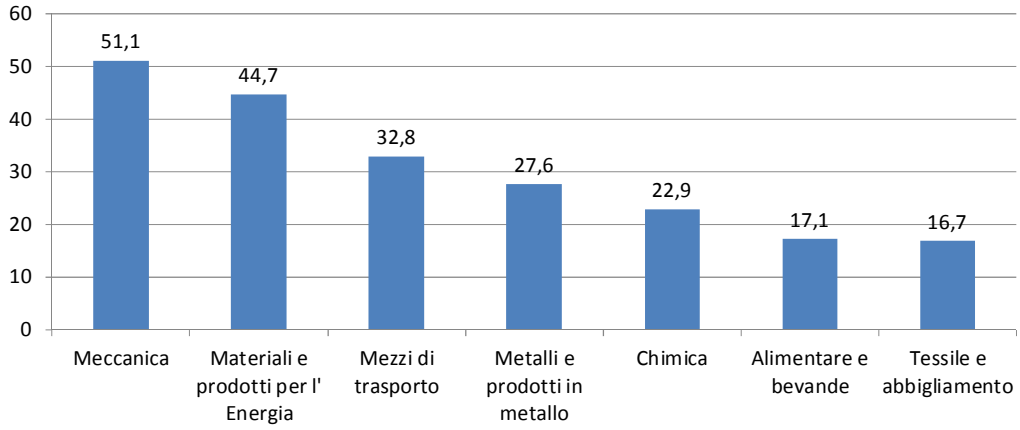


Grafico 17 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale marittimo dell'Italia con l'estero: principali settori e aree (mld di €)

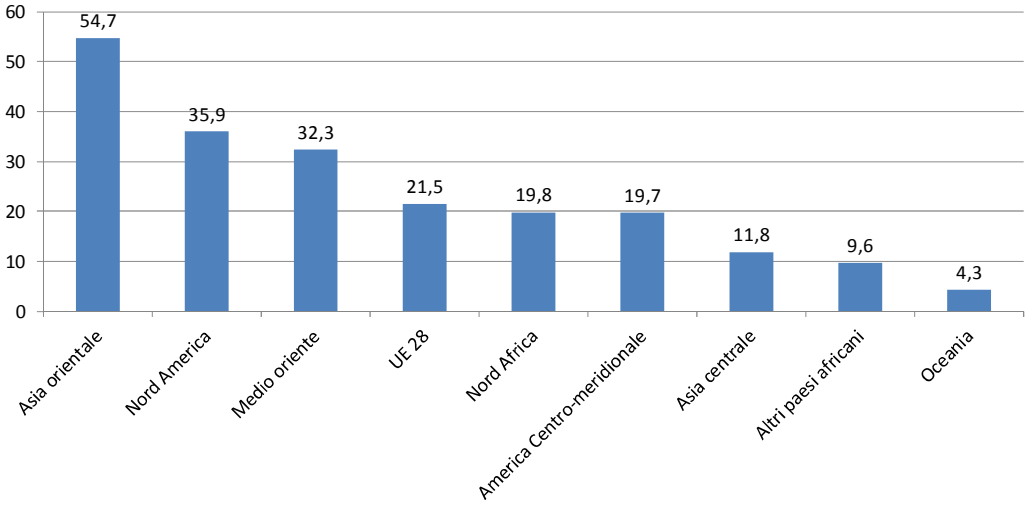


Grafico 15 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

4.4 Il traffico portuale in Sardegna

Il ruolo del commercio marittimo in Sardegna

Il ruolo del commercio marittimo e quindi dei porti in Sardegna si dimostra ancor più strategicamente rilevante che per il resto dell'Italia. Infatti ben il 97% del commercio estero della regione avviene per via mare, da confrontare con il 63% registrato per il Mezzogiorno e il quasi 38% per l'Italia. Il commercio estero marittimo inoltre rappresenta un elemento importante dell'Economia sarda, con l'export che incide per il 15,1% del PIL della regione (vs 5,9% per il Mezzogiorno e 7,1% per l'Italia) e l'interscambio commerciale che è il 34,1% rispetto al PIL della Sardegna (13,8% per il Mezzogiorno e 14,3% per l'Italia). Nell'ultimo anno il commercio estero della Sardegna è cresciuto del 32,2%, più che nel Mezzogiorno (+17,9%) e in Italia (+12,3%); crescita in gran parte dovuta, come vedremo, alla spinta del settore energetico (con oltre 2 miliardi in più nel 2017 rispetto al 2016). L'analisi storica dei dati evidenzia un picco del commercio estero via mare

della regione nel 2012 a cui ha fatto seguito una graduale discesa che solo nel 2017 ha visto una nuova ripresa.

Il valore della merce scambiata via mare in Sardegna è andato progressivamente crescendo nel corso degli ultimi 20 anni sia in import che in Export (in buona parte dovuto all'aumento del prezzo del petrolio). Oceania, Nord-America ed Africa centro-meridionali sono le aree in cui la Sardegna esporta merce di maggior valore.

Andamento dell'interscambio commerciale marittimo della Sardegna: variazioni %

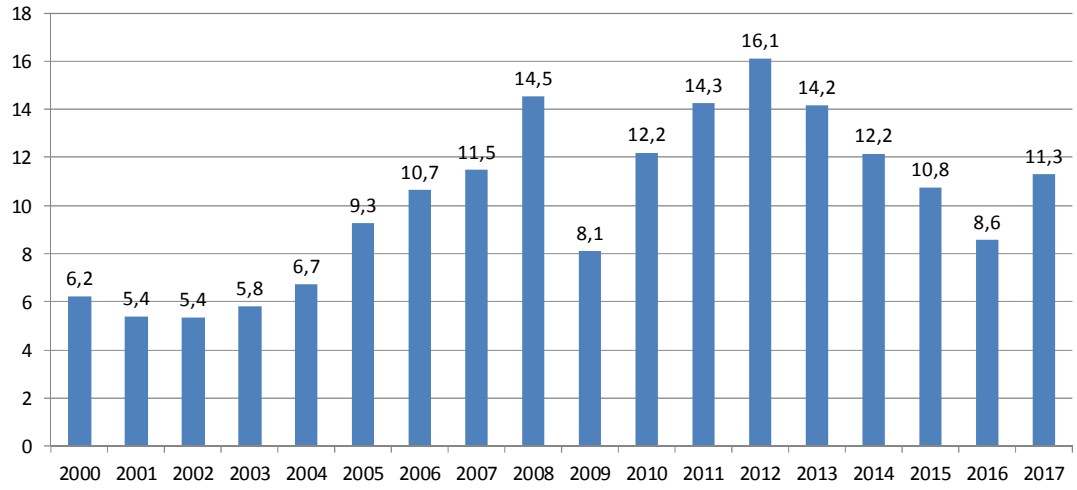


Grafico 19 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Il valore della merce scambiata via mare: euro per tonnellata

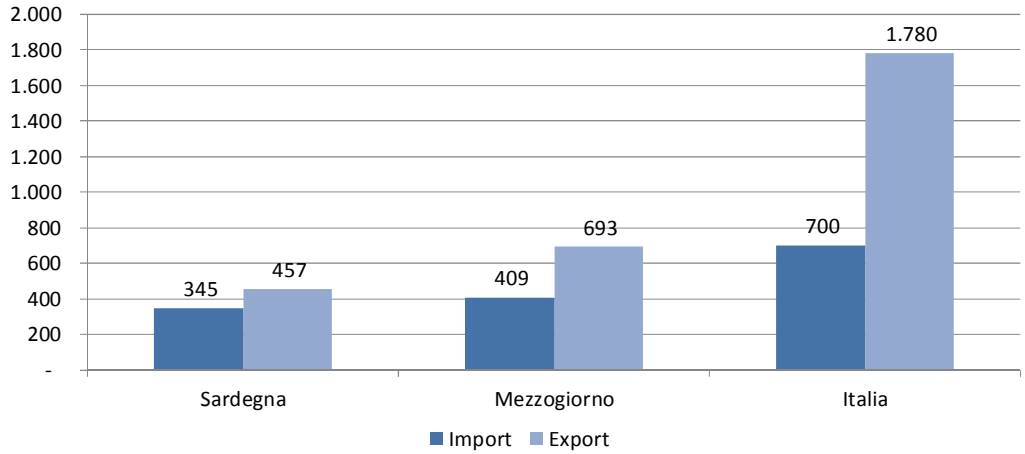


Grafico 16 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Il valore della merce scambiata dalla Sardegna via mare: euro per tonnellata, import ed export

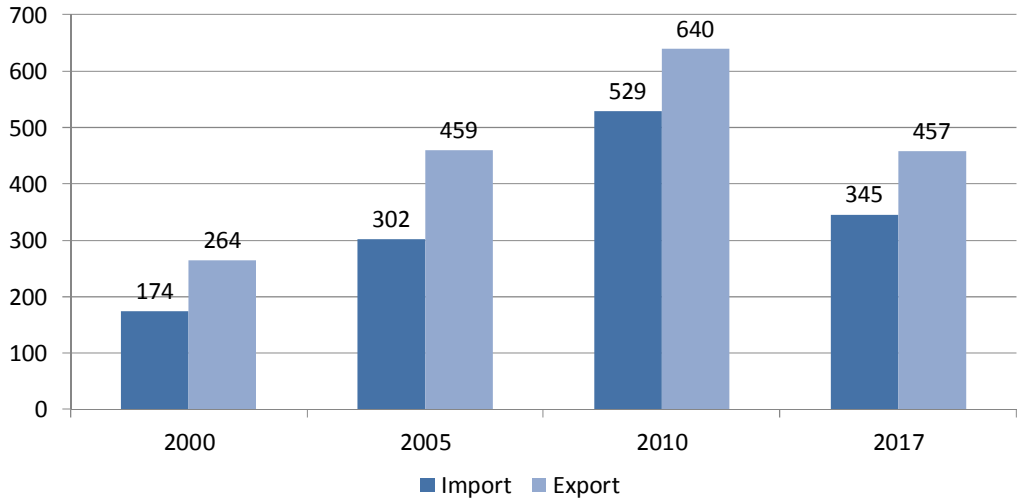


Grafico 21 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Il valore della merce scambiata dalla Sardegna via mare: euro per tonnellata, distinzione per area geografica

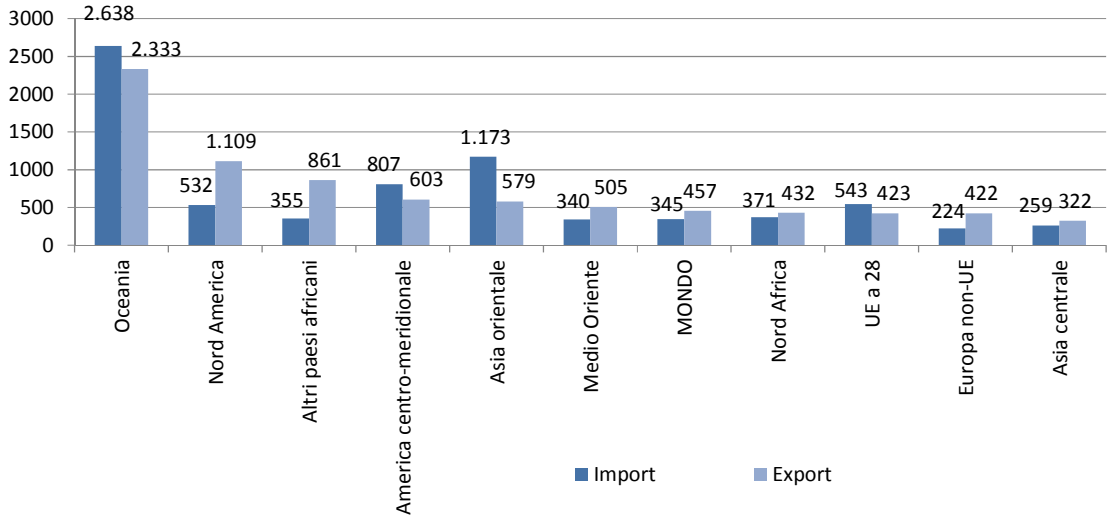


Grafico 17 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Degli 11,3 miliardi di interscambio marittimo della Sardegna, circa il 30% pari a 3,5 miliardi la regione lo realizza con il Medio Oriente. Il Nord Africa (2,3 miliardi) rappresenta la seconda area di interscambio seguita subito dopo dall'Unione Europea (2,2 miliardi), a i paesi europei che non appartengono all'UE (1,4 miliardi) e dagli altri paesi africani (882 milioni). Il Medio Oriente e gli altri paesi africani (non il Nord-Africa per intenderci) hanno altresì registrato il maggior incremento percentuale negli ultimi 17 anni, rispettivamente triplicando e quasi decuplicando il valore. Buono anche l'andamento di lungo periodo del commercio estero con l'America Latina e l'Asia Orientale. Buona la crescita nell'ultimo anno degli scambi con il Medio Oriente (+33,5%), con l'America Latina, con l'Asia Orientale (+67,1%) e con i paesi europei che non appartengono all'Unione Europea (+32,7%). Se escludiamo dall'analisi il materiale e i prodotti destinati all'industria energetica (Petrolio, gas, carbone etc..), i maggiori incrementi sono stati realizzati con gli altri paesi africani

(dato quasi sestuplicato) con il Medio Oriente (valore triplicato), con l'America Latina (+150%) e con l'Asia orientale (+86%).

Da un punto di vista settoriale, ben l'88% dell'interscambio marittimo della Sardegna riguarda materiale e prodotti destinati all'industria energetica. Escludendo questo settore, il metallurgico (556 milioni), il chimico (303 milioni) e il settore agro-alimentare (complessivamente circa 300 milioni) sono abbastanza forti e vantano un buon indice di specializzazione rispetto all'Italia. Meccanica (+124%), Energia (+101%) e Mezzi di Trasporto (+87%) sono i settori che sono cresciuti di più negli ultimi 17 anni. Rispetto all'ultimo anno invece il settore dei Mezzi di Trasporto ha avuto una buona ripresa (+317%), seguito da Chimica (+71,8%) e Meccanica (+59,3%).

Interscambio commerciale marittimo della Sardegna: distinzione per area geografica, valori in milioni di euro

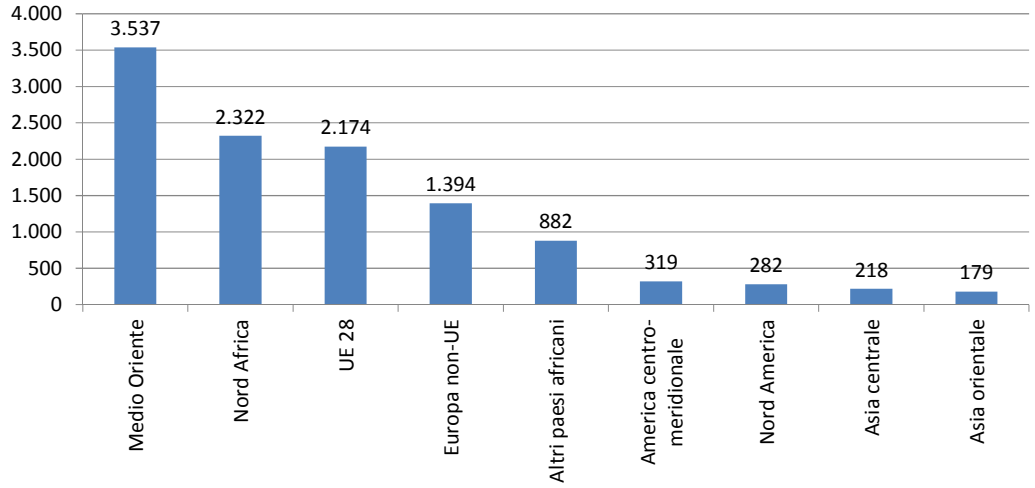


Grafico 23 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Interscambio commerciale marittimo della Sardegna: le aree a maggiore espansione, variazioni %

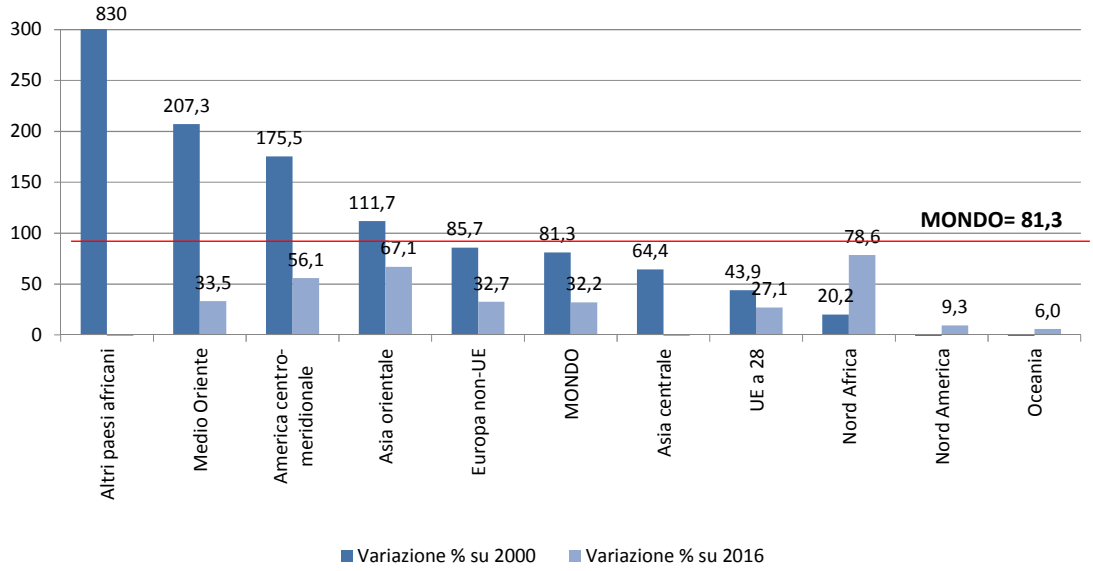


Grafico 18 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Interscambio commerciale marittimo della Sardegna al netto dei prodotti per l'energia: le aree a maggiore espansione, variazioni %

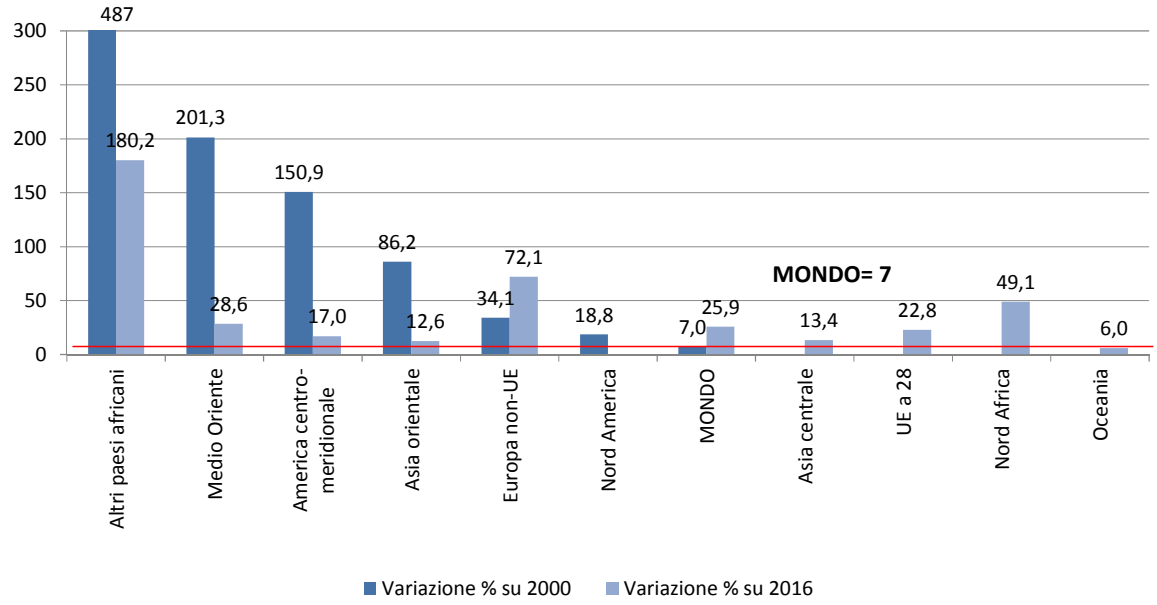


Grafico 25 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Interscambio commerciale marittimo della Sardegna: i singoli settori, valori in milioni di euro

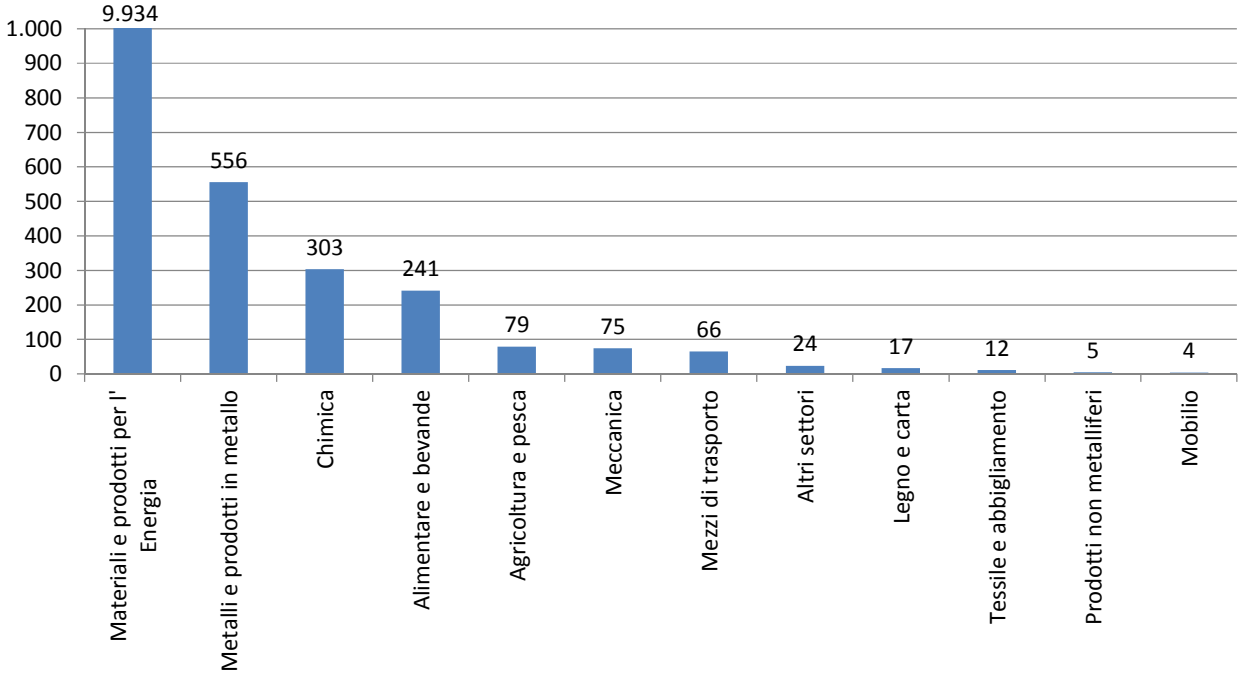
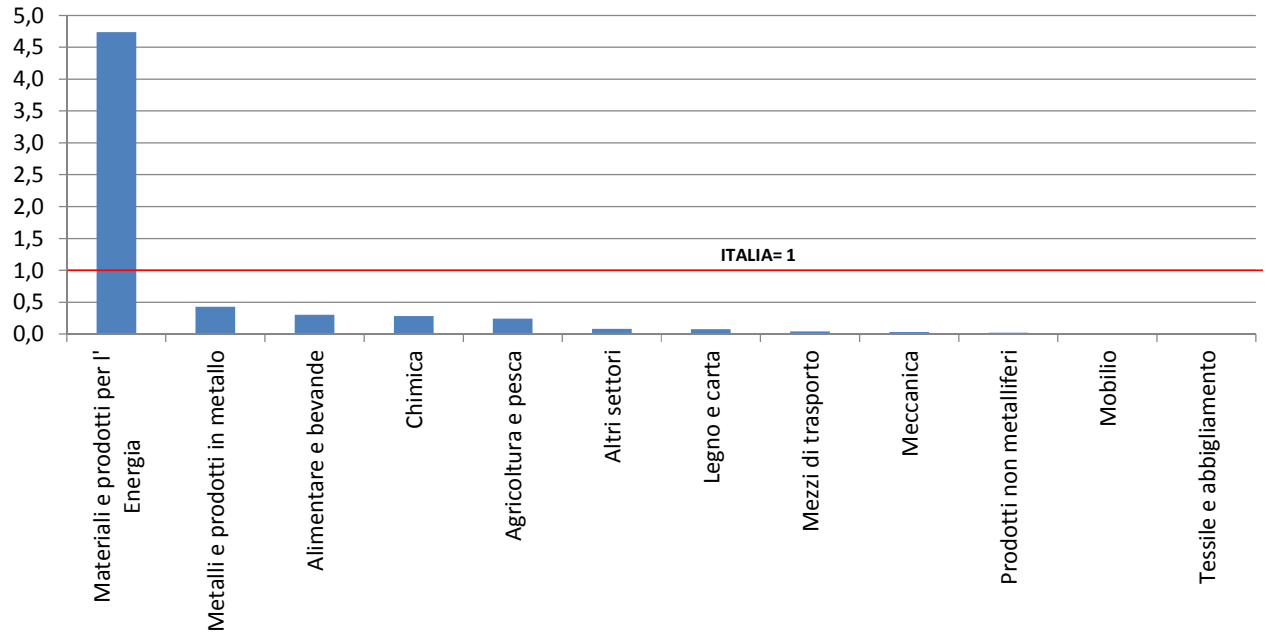


Grafico 19 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

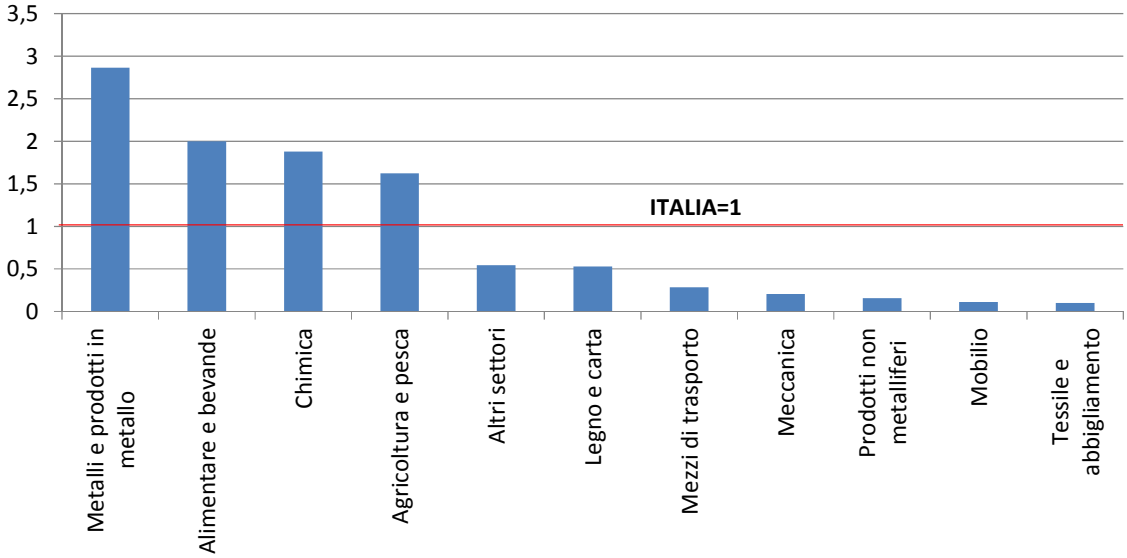
Indice di specializzazione settoriale *



* Fatto 1 il peso del settore per l'Italia, quanto pesa il settore per la Sardegna. In formule: incidenza% del settore in Sardegna/ incidenza% del settore in Italia

Grafico 20 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Indice di specializzazione settoriale esclusi i prodotti del settore energetico*



* Per il calcolo dei pesi e quindi dell'indice è stato escluso il settore del materiale e prodotti per il settore energetico (petrolio greggio e raffinato, carbone etc…)

Grafico 21 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

I settori a più forte espansione

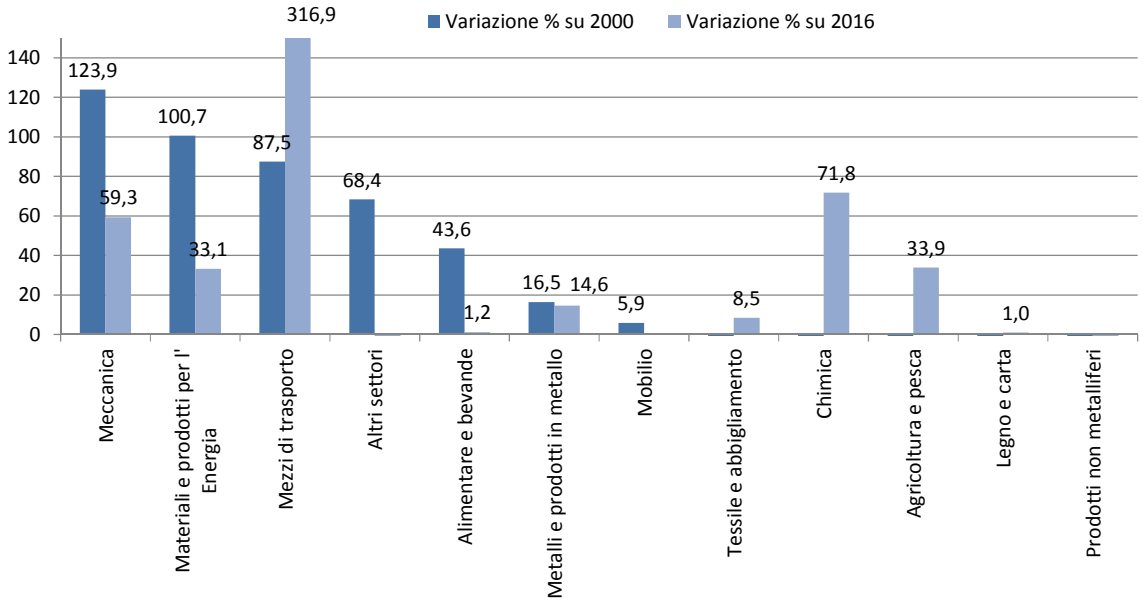


Grafico 22 - Fonte: SRM elaborazione su dati Istat

Analisi del traffico portuale sardo

Nel 2017 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha gestito 48,8 milioni di tonnellate di merci, in lieve flessione sul 2016, ma in crescita del 9,8% sul 2005. L'incidenza del traffico portuale in Sardegna su quello italiano è passato dal 9,0% al 9,7%. Il porto di Cagliari gestisce circa 38 milioni di merce (con una flessione del 5,3% sul 2016), seguito da Olbia e Porto Torres. Per quanto riguarda la tipologia di merce, prevalgono le Rinfuse Liquide (58,9% vs 37,4% per l'Italia). Buona la percentuale del Ro-Ro (21,7%), in linea con il dato italiano. La crescita maggiore nell'ultimo decennio è stata registrata rispetto alle Rinfuse solide, ma anche le Rinfuse liquide sono cresciute costantemente, mentre il settore di container è in calo.

4.5. La portualità regionale nel Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti [12]

Opere e infrastrutture portuali per Porto - Impianti e attrezzature al 31/12/2017

Porto	Impianti di gestione e smaltimento scarichi e rifiuti di carico delle navi		Numero di attrezzature per carico e scarico container							Numero di attrezzature per carico e scarico merce non containerizzata			
	Numero	Superficie complessiva (mq)	portainer	Transtainer gommata	Transtainer su ferro	Ralla	Reachsteacker	Stradale carrier	Altro	Gru	Torri di aspirazione, torri carica sacchi, ecc.	Motrici per posizionamento semirimorchi	Altro
Cagliari	-	-	7	18	-	46	12	-	11	4	-	10	1
Arbatax	-	-	-	-	-	-	-	-		7	-	4	-
Olbia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	22	14
Porto Torres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	5	23
Oristano	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	5	-	16

Tabella 22
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità Portuali

[12] Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici, D.G. per i Sistemi Informativi e Statistici, Anni 2016-17.

Opere e infrastrutture per Porto - Numero e caratteristiche degli accosti al 31/12/2017

Porto	Accosti			Numero di accosti che effettuano servizio di :												Numero di accosti dotati di binari	
	Numero	Lunghezza complessiva (metri)	Superficie to tale banchine (metri quadri)	passeggeri prodotti	petroliferi altre	merci liquide	merci secche alla rinfusa	merci in colli	container	RO/RO	altre merci	pescato	diporto	mezzi di servizio	ormeggio navi militari	collegati alla rete ferroviaria	non collegati alla rete ferroviaria
Cagliari	16	6.122	679.529	5	-	-	2	2	1	4	2	4	6	2	2	-	14
Sarroch	13	3.529	n.d.	-	13	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arbatax	7	1.823	55.131	4	-	-	3	3	-	3	5	1	2	2	4	-	7
Olbia	16	2.577	292.128	15	-	-	1	1	-	12	2	-	3	-	-	-	16
Golfo Aranci	4	588	19.613	3	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	-	1	3
Porto Torres	13	4.735	138.597	9	3	-	4	6	3	9	1	-	-	5	5	-	-
Oristano	12	2.590	112.117	2	1	2	8	3	3	2	3	4	-	1	1	-	12

Tabella 23
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità Portuali

Merce nel complesso della navigazione per porto di sbarco e imbarco - Anno 2016 (migliaia di tonnellate)

Porti	Sbarchi	Imbarchi	Totale
Cagliari	6.160	7.237	13.397
Porto Foxi	12.642	12.030	24.672
Sub-totale	***18.802***	***19.267***	***38.069***
Olbia	2.933	2.258	5.191
Porto Torres	1.615	1.354	2.969
Oristano	1.009	439	1.448
Totale	**24.359**	**23.318**	**47.677**

Tabella 24
Fonte: elaborazione CRP su dati ISTAT

NB: eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

Merce in navigazione internazionale per porto di sbarco e imbarco - Anno 2016 (migliaia di tonnellate)

Porti	Sbarchi	Imbarchi	Totale
Cagliari	2.502	2.006	4.508
Olbia	3	52	55
Oristano	865	393	1.259
Porto Foxi	12.530	9.077	21.607
Porto Torres	85	168	253

Tabella 25
Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ISTAT

SARDEGNA, MOVIMENTO MERCI PER PORTO D'IMBARCO E SBARCO (migliaia di tonnellate)

periodo di riferimento	2015								2016							
Indicatori	merce sbarcata	merce imbarcata	merce imbarcata e sbarcata						merce sbarcata	merce imbarcata	merce imbarcata e sbarcata					
Tipo di carico	tutte le voci		contenitori	rinfusa liquida	rinfusa solida	ro ro	altro carico	*totali*	tutte le voci		contenitori	rinfusa liquida	rinfusa solida	ro ro	altro carico	totali
Porto di imbarco e sbarco																
Cagliari	4.749	8.405	7.035	1.383	800	3.897	38	13.153	**6.160**	**7.237**	4.772	841	723	4.132	2.929	**13.397**
Olbia	2.153	2.324	-	..	92	4.383	1	4.476	**2.933**	**2.258**	-	..	140	5.051	..	**5.191**
Oristano	828	487	..	99	1.215	..	-	1.315	**1.009**	**439**	..	288	1.147	..	14	**1.448**
Porto Foxi	14.098	10.546	..	24.644	..	..	..	24.644	**12.642**	**12.030**	..	24.671	1	..	..	**24.672**
Porto Torres	2.182	954	..	985	822	1.329	-	3.136	**1.615**	**1.354**	..	825	147	1.904	93	**2.969**
Italia	292.505	165.515	95.746	189.094	62.578	90.761	19.841	458.020	**296.041**	**165.949**	91.327	188.821	65.147	90.348	26.346	**461.990**

Tabella 26
Fonte: *ISTAT*

Merce nel complesso della navigazione per macro branca merceologica e porto di sbarco o imbarco - 2016

Porti	**Macrobranca merceologica** (c) *(Migliaia di tonnellate)*								
	1 Agricoltura alimenti e tabacchi	2 Carbone e petroliferi	3 Costruzioni e metalli	4 Prodotti chimici e plastica	5 Tessile, legno, carta, mobili	6 Apparecchiature meccaniche, elettriche, mezzi di trasporto	7 Materie prime secondarie e rifiuti	8 Merci raggruppate (container, pallet)	**Totale**
Cagliari	669	691	4.380	345	258	87	2.196	4.773	13.399
Olbia	1.632	52	1.534	264	522	221	222	745	5.191
Oristano	692	273	441	13	20	0	10	-	1.448
Porto Foxi	1	24.570	-	101	-	-	-	-	24.672
Porto Torres	264	818	365	45	30	22	1.293	131	2.969

Tabella 27
Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ISTAT.

– NB: eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

Legenda estesa:

1= prodotti agricoli della caccia e della pesca; prodotti alimentari, bevande e tabacchi;
2= carboni fossili, coke, petrolio greggio; prodotti petroliferi raffinati; gas naturale;
3= minerali metalliferi, altri prodotti delle miniere, manufatti in metallo, materiali da costruzione, prodotti;
4= prodotti chimici; articoli in gomma e materie plastiche;
5= prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento; prodotti in cuoio; legno e prodotti in legno; carta e prodotti di carta, mobili e manufatti;
6= macchine e apparecchi meccanici, macchine ed apparecchi elettrici, apparecchi televisivi, apparecchiature per comunicazioni, mezzi di trasporto;
7= materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti, altre merci;
8= posta, pacchi, container, pallet, casse mobili, pallet, merci trasportate nell'ambito di traslochi, merci raggruppate, merce contenuta in container o cassa mobile non identificabile.

Aeroporti. Traffico aereo commerciale internazionale e nazionale - servizi di linea e charter – 2016

Aeroporto	tonnellate	Variazioni tendenziali %
Alghero-Fertilia	9	-18,2
Cagliari-Elmas	2.988	-8,1
Olbia-Costa Smeralda	175	-29,1
Totale	***3.172***	

Tabella 28
Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ISTAT.

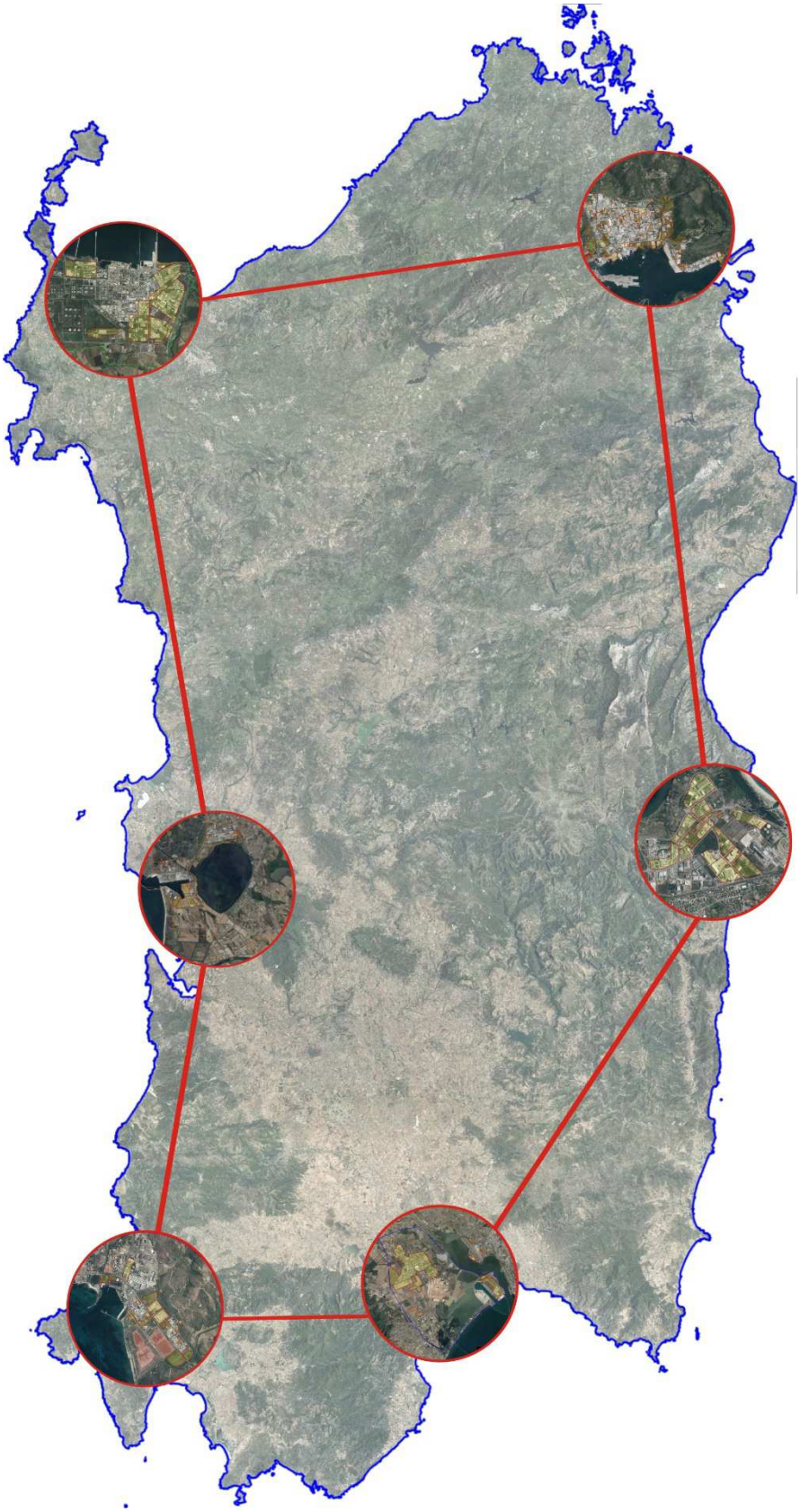
5. La rete portuale della ZES della Sardegna

Come richiamato in premessa, la Zona Economica Speciale della Sardegna, a seguito della analisi economica condotta e del processo di concertazione svolto nel territorio, è stata concepita –fermi restando i requisiti di legge– come una rete portuale distribuita sul perimetro costiero, che trova motivazione: a) nel carattere di insularità che conforma la disposizione regionale della portualità ; b) nelle ridotte dimensioni della demografia d'impresa e del tessuto produttivo e insediativo regionale, che potrà e dovrà essere interamente "interfacciato" con l'economia di scambi attivabile con la ZES costiera; c) nella rete parallela, in via di costituzione, di zone franche doganali intercluse, previste dalla norma nazionale (D.Lgs. 75/1998, art. 1) lungo il perimetro costiero, la quale ricomprenderà i porti di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres, Portovesme, Arbatax (cui potranno aggiungersi "altri porti e aree industriali a essi funzionalmente collegate o collegabili").

Superfici parziali e totali delle ZES della Sardegna

CONSORZIO INDUSTRIALE PROVINCIALE DI RIFERIMENTO	SUPERFICI ASSEGNATE (HA)
CAGLIARI	1.648,41
NORD EST SARDEGNA-GALLURA	180,11
ORISTANESE	219,68
SASSARI	500,98
CARBONIA-IGLESIAS	110,67
OGLIASTRA	56,73
TOTALE SUPERFICIE ZES SARDEGNA	**2.696,58**

Schema della Zona Economica Speciale della Sardegna

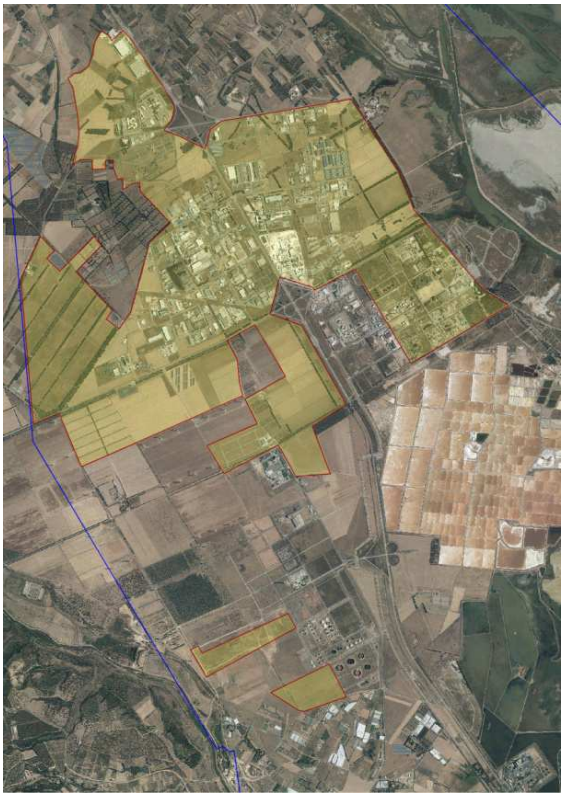


Aree di riferimento del Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari (CACIP)

UBICAZIONE	SUPERFICIE (HA)
SUPERFICIE ZES MACCHIAREDDU	1.210,00
SUPERFICIE ZES PORTO CANALE	201,03
SUPERFICIE ZES AREE ELMAS-SOGAER	47,20
SUPERFICIE ZES SARROCH	132,68
FREEZONE	37,50
TOTALE SUPERFICIE ZES	**1.628,41**

Cartografia

(Immagini elaborate con QGIS in base alle mappe georeferenziate trasmesse dai CIP).



Agglomerato di Macchiareddu

Aree Sogaer e Porto Canale

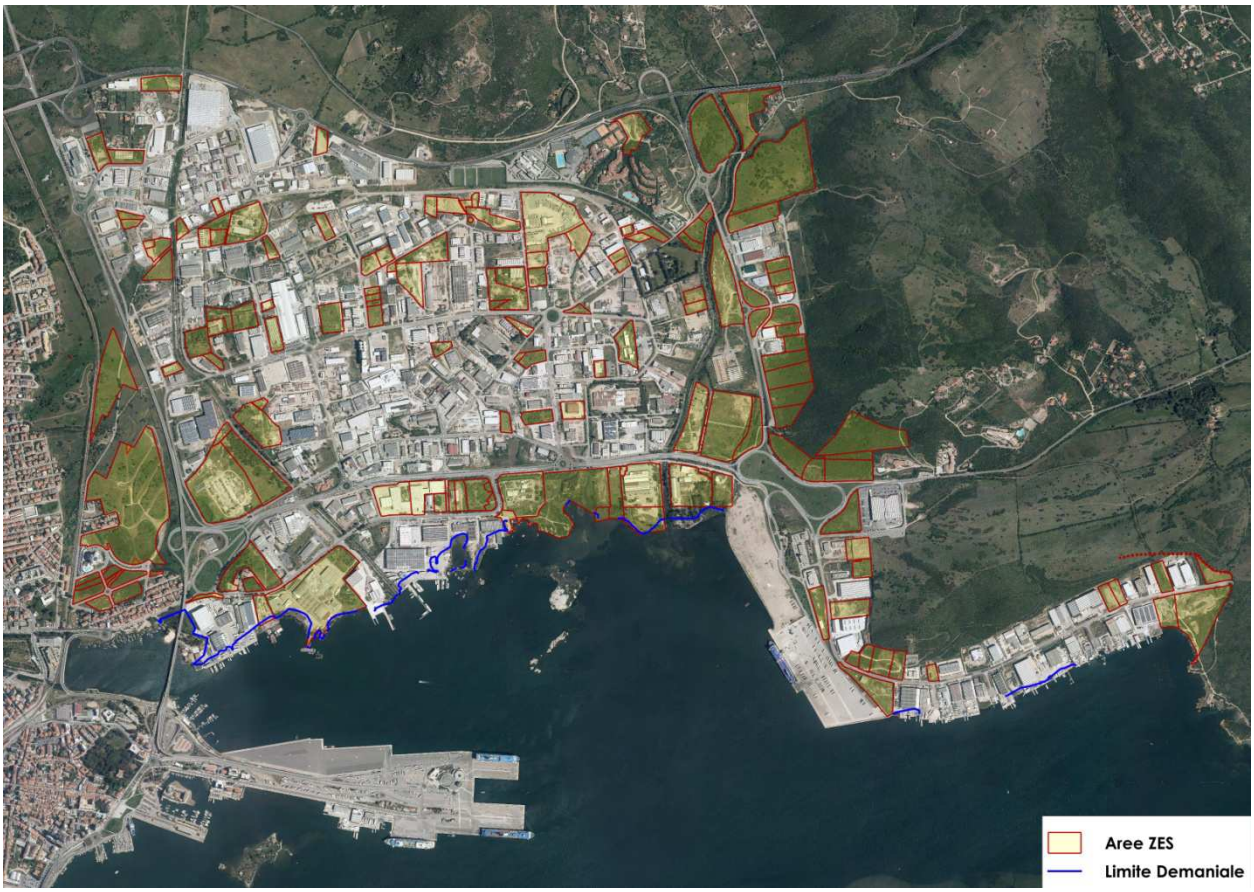
Agglomerato di Sarroch

FREEZONE

Aree di riferimento del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna - Gallura (CIPNES-GALLURA)

UBICAZIONE	SUPERFICIE (HA)
SUPERFICIE ZES AGGLOMERATO DI OLBIA	150,66
SUPERFICIE ZES NEL POLO DI SVILUPPO DI MONTI	17,73
SUPERFICIE ZES POLO DI SVILUPPO DI BUDDUSO'	11,72
TOTALE SUPERFICIE ZES	**180,11**

Cartografia



Polo di Sviluppo di Monti

Polo di Sviluppo di Buddusò

Aree di riferimento del Consorzio Industriale Provinciale Oristanese (CIPOR)

UBICAZIONE	SUPERFICIE (HA)
SUPERFICIE ZES CORPO CENTRALE	197,33
SUPERFICIE ZES CORPO NORD	11,28
SUPERFICIE ZES CORPO SUD	11,06
TOTALE SUPERFICIE ZES	**219,68**

Cartografia

Corpo Centrale

Corpo Nord

Corpo Sud

Aree di riferimento del Consorzio Industriale Provinciale Sassari (CIPSS)

UBICAZIONE	SUPERFICIE (HA)
SUPERFICIE ZES PORTO TORRES	331,05
SUPERFICIE ZES SASSARI – TRUNCU REALE	66,62
SUPERFICIE ZES ALGHERO – SAN MARCO	103,31
TOTALE SUPERFICIE ZES	**500,98**

Cartografia

Agglomerato Porto Torres

Agglomerato Sassari Truncu Reale

Agglomerato Alghero – San Marco

Aree di riferimento del Consorzio Industriale Provinciale Carbonia-Iglesias (SICIP)

UBICAZIONE	SUPERFICIE (HA)
AGGLOMERATO INDUSTRIALE PORTOVESME	110,67
TOTALE SUPERFICIE ZES	**110,67**

Cartografia

Aree di riferimento del Consorzio Industriale Provinciale Ogliastra

UBICAZIONE	SUPERFICIE (HA)
ARBATAX	56,73
TOTALE SUPERFICIE ZES	**56,73**

Cartografia

Le infrastrutture di collegamento

La capacità di sviluppo economico di un territorio e la crescita della qualità di vita delle persone che lo abitano sono fortemente legate all'efficienza del suo sistema dei trasporti e della mobilità. Per garantire una efficace integrazione tra il sistema economico-territoriale e il sistema dei trasporti è indispensabile perseguire una integrazione fisica, funzionale, organizzativa e gestionale tra le diverse componenti (modali, tipologiche, istituzionali, decisionali, ecc.), che su scala regionale costituiscono il sistema dei trasporti.

Lo sviluppo di una ZES "a rete" come quella della Sardegna non può prescindere pertanto dal rafforzamento delle interconnessioni e dall'aumento del livello di accessibilità dei nodi logistici e trasportistici che la contraddistinguono, la cui scelta nella fase di perimetrazione delle aree ZES è stata effettuata anche in funzione della specifica localizzazione e della dotazione infrastrutturale e di collegamento.

Un aspetto non trascurabile, in materia di pianificazione e gestione del sistema dei trasporti e della mobilità interna e verso l'esterno di passeggeri e merci, riguarda le caratteristiche fisiche e demografiche dell'isola. La Sardegna è la terza regione italiana per estensione territoriale (24.090 km^2), ma è caratterizzata da una densità residenziale tra le più basse del Paese (69 ab/km^2), marcatamente inferiore alla media nazionale (191 ab/km^2). Il decremento della popolazione, attribuibile sia al saldo naturale negativo sia alla ripresa dell'emigrazione che coinvolge in particolare i giovani (fascia di età 18 - 40 anni), presenta evidenti differenze entro il territorio regionale: il calo demografico interessa tutte le province ma non le aree urbane intorno a Cagliari e Olbia.

Nel sistema dei trasporti regionale la rete stradale regionale costituisce la principale infrastruttura su cui si concentra il maggior volume di traffico passeggeri e merci. Il presente Piano di sviluppo strategico risulta coerente con l'ultima proposta di Piano Regionale dei Trasporti approvato in via definitiva con la deliberazione della Giunta regionale n. 66/23 del 27.11.2008, i cui principali obiettivi, da perseguire per garantire il diritto universale alla mobilità delle persone e delle merci, sono:

- garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci che intendono spostarsi sulle relazioni sia interregionali (Sardegna/Continente) che intraregionali al fine di conseguire ricadute di natura economica (migliore competitività delle imprese), territoriale (attrattività insediativa, riequilibrio verso l'interno, integrazione fra aree interne e versante costiero) e sociale (coesione, superamento dell'isolamento geografico dovuto all'insularità e dello spopolamento delle aree interne);
- rendere più accessibile il sistema a tutte le categorie fisiche e sociali, ed in particolare alle fasce più deboli e marginali in qualsiasi parte del territorio siano localizzate;
- assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio specie in quei contesti di particolare pregio, paesistico ed ambientale e storico-architettonico (aree costiere e aree montane interne), in coerenza con il Piano energetico ambientale regionale. La caratterizzazione paesistico/ambientale della Sardegna deve riconoscersi anche nella capacità di coniugare sviluppo (nuovi interventi, cultura del progetto sostenibile) con salvaguardia e valorizzazione ambientale come previsto nel Piano Paesaggistico Regionale e nel Piano Regionale del Turistico Sostenibile; contribuire a governare le trasformazioni legate ai riassetti territoriali, intervenendo, in combinazione con altre iniziative, sui fenomeni di migrazione insediativa, quali lo spopolamento delle aree interne e la deurbanizzazione delle due concentrazioni

urbane di Cagliari e Sassari verso aree esterne economicamente ed ambientalmente più appetibili.

Il sistema portuale

Il sistema portuale sardo rappresenta un elemento fondamentale per garantire la continuità territoriale ai cittadini dell'isola ed uno dei fattori più rilevanti dai quali dipende lo sviluppo dell'economia isolana, considerato che la quasi totalità degli scambi commerciali da e per l'isola avvengono via mare. Il sistema portuale regionale si caratterizza per la presenza di più poli portuali rappresentati da uno o più scali con differenti e specifiche funzioni:

- il Polo di Cagliari, costituito dal porto commerciale (interessato dal traffico passeggeri e, parzialmente, dal movimento merci su semirimorchi e rinfuse secche), dallo scalo industriale (noto come Porto Canale) specializzato nella movimentazione di merci containerizzate attraverso un servizio di transhipment e dai terminal industriali di Assemini e di Porto Foxi;

- il Polo di Olbia, costituito dal complesso del porto commerciale e industriale di Olbia e dal porto commerciale e terminal ferroviario di Golfo Aranci;

- il Polo di Porto Torres, costituito dal porto commerciale e da quello industriale a supporto della relativa zona e, in particolare, dell'area industriale localizzata nel retroterra portuale;

- il Polo del Sulcis–Iglesiente, costituito dallo scalo di Portovesme, da quello di Calasetta e da quello di Carloforte, a cui si aggiunge lo scalo di Sant'Antioco dedicato alla movimentazione delle merci e al diportismo;

- il Polo di Arbatax, costituito dal porto commerciale e da quello industriale di Arbatax-Tortolì;

- il Porto di Oristano-Santa Giusta, situato nel versante occidentale dell'isola, utilizzato unicamente per la movimentazione delle merci (prevalentemente rinfuse secche e liquide);

- il Polo Nord Orientale, costituito dai porti di Palau, La Maddalena e Santa Teresa di Gallura.

Classificazione dei porti

Secondo la classificazione indicata dall'ordinamento marittimo nazionale (Legge n. 84 del 28 Gennaio 1994) i porti della Sardegna possono essere così classificati:

- alla II categoria e I classe (di rilevanza economica internazionale), appartengono i sistemi portuali di Cagliari, Olbia-Golfo Aranci e Porto Torres;

- alla II categoria e II classe, (di rilevanza economica nazionale) appartengono il porto di Oristano e lo scalo di S. Antioco;

- alla II categoria e III classe (di rilevanza economica regionale e interregionale) gli scali di Palau, La Maddalena, Carloforte, Portovesme, Santa Teresa di Gallura;

- alla II categoria e IV classe (secondo la vecchia classificazione) lo scalo di Calasetta;

- il porto di Arbatax risulta ancora incongruamente classificato, secondo la vecchia classificazione, come porto rifugio.

Il Porto di Cagliari

Il sistema portuale di Cagliari, situato al centro dell'omonimo golfo, è costituito da tre bacini portuali autonomi, sia da un punto di vista fisico che funzionale, sotto le competenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna istituita ai sensi del D.Lgs 169/2016. I tre bacini sono:

- il porto commerciale (denominato porto vecchio), interno alla città, caratterizzato principalmente da traffico passeggeri, da traffico merci Ro-Ro, da traffico di rinfuse solide (cereali e minerali in particolare) e da traffico crocieristico. Alcune porzioni di specchio acqueo sono dedicate alla nautica da diporto, alla cantieristica e al naviglio da pesca. Questa parte è suddivisa secondo due aree che presentano caratteristiche funzionali differenti: il bacino di ponente e il bacino di levante. Il primo è prevalentemente destinato alle attività commerciali mentre secondo è destinato esclusivamente alla nautica da diporto, al naviglio da pesca, alla cantieristica e all'approdo di navi militari;

- il porto industriale (denominato porto canale), situato a sole 11 miglia dalla linea ideale Gibilterra-Suez, rappresenta uno dei poli per l'attività di transhipment del Mediterraneo occidentale, specializzato nella ricezione e movimentazione dei containers, principalmente transhipment e marginalmente cabotaggio;

- il terminal petrolifero, localizzato nei comuni di Capoterra e Sarroch, in cui vengono movimentati annualmente milioni di tonnellate di rinfuse liquide, principalmente prodotti petroliferi e in minor percentuale prodotti chimici.

Il porto di Cagliari rappresenta, data la sua posizione centrale nel mar Mediterraneo, uno snodo commerciale e strategico fondamentale a livello nazionale. Nella sua strutturazione attuale, relativamente alle sole aree attrezzate, si estende su una superficie di 554.600 mq, dei quali 546.000 mq di superficie a terra (distribuiti in 111.643 mq nel porto commerciale e 435.000 mq del porto industriale) e 5.000.000 mq di specchi acquei tra il porto commerciale e il porto canale. Sono presenti 30 banchine, 28 del porto commerciale (17 accosti per passeggeri e merci) e 2 del Porto Canale (7 accosti), per una lunghezza totale di 11.730 m, a cui occorre aggiungere la disponibilità di accosti, per circa 5.500 m, dei pontili off-shore del terminal petrolifero.

Foto 1 – Vista aerea del porto di Cagliari

Foto 2 – Vista aerea del porto industriale di Cagliari

Lunghezza accosti Ro-Ro (metri)	Numero accosti Ro-Ro	Profondità bacini portuali (metri)	Superficie piazzali parcheggio auto (mq)	Numero totale parcheggi
103 - 328	5	6 - 12	3.600	260

Principali dati infrastrutturali del porto di Cagliari (Fonte: Assessorato dei Trasporti, Regione Sardegna)

Il Porto di Olbia

Il Porto di Olbia, situato nella parte nord orientale della Sardegna e considerato la principale porta di accesso della Costa Smeralda, fa parte del sistema portuale di Olbia-Golfo Aranci, in cui ricadono le competenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. È lo scalo sardo con maggiori traffici merci, pari a circa sei milioni di tonnellate di merci su gomma, e passeggeri, con oltre tre milioni di presenza ogni anno. Il bacino portuale si articola in diverse unità fisiche dislocate all'interno dell'omonimo golfo. La componente principale è il pontile dell'Isola Bianca, dotato di 10 accosti per le navi Ro-Ro, passeggeri e merci. L'altra componente di maggior rilievo è il porto industriale, denominato Porto Cocciani, di recente costruzione. Le restanti componenti sono rappresentate dal molo Benedetto Brin e dal Molo Vecchio, localizzati nel centro della città e destinati al diportismo nautico e al crocierismo, e dal molo ex Palmera, un pontile a servizio della omonima ex industria di lavorazione del tonno.

Vista aerea del porto di Olbia

Lunghezza accosti Ro-Ro (metri)	Numero accosti Ro-Ro	Profondità bacini portuali (metri)	Superficie piazzali parcheggio auto (mq)	Numero totale parcheggi
145 – 175	8	6 - 12	61.160	4.800

Principali dati infrastrutturali del porto di Olbia (Fonte: Assessorato dei Trasporti, Regione Sardegna)

Il Porto di Oristano

Il porto di Oristano è situato al centro della costa occidentale dell'isola, tra lo stagno di Santa Giusta ed il mare del versante occidentale. La sua vocazione è prevalentemente industriale, connessa alle attività produttive localizzate all'interno (principalmente legate al settore agroalimentare), attualmente in espansione e contraddistinta dalla movimentazione delle merci alla rinfusa nel piazzale portuale. Gli alti fondali e la dotazione di ampie banchine permettono l'attracco di navi porta rinfuse di grande stazza, che attualmente non possono trovare ormeggio in nessun altro porto della Sardegna.

Vista aerea del porto industriale di Oristano

Lunghezza banchine (metri)	Numero accosti	Profondità bacini portuali (metri)	Superficie piazzali (mq)
2.240	9	6 - 12	55.000

Principali dati infrastrutturali del porto di Oristano

Il Porto di Porto Torres

Il porto di Porto Torres, situato sulla costa nord occidentale della Sardegna, è il secondo scalo isolano in ordine di passeggeri e merci. Considerato un porto *multipurpose*, è diviso in tre aree:

- il porto civico (a sua volta suddiviso in moli di Ponente, banchina Dogana Segni e banchina Alti Fondali), destinato alle navi ro/ro passeggeri e merci e al traffico da diporto;
- il porto industriale (composto da due banchine utilizzabili per traghetti, crociere, carichi solidi ed una per liquidi);
- il terminale, sulla diga foranea, fino a qualche anno fa destinato al traffico di combustibili solidi (principalmente carbone) e liquidi (olio combustibile).

Il porto di Porto Torres è dotato complessivamente di 9 banchine, 6 relative al porto commerciale, di cui 2 per Ro-Ro passeggeri e merci e 3 al porto industriale, di cui 1 per traghetti passeggeri di ultima generazione, che per lunghezza e pescaggio non possono ormeggiare nel vecchio porto commerciale.

Vista aerea del porto di Porto Torres

Lunghezza accosti Ro-Ro (metri)	Numero accosti Ro-Ro	Profondità bacini portuali (metri)
1.050	2	8 - 14

Principali dati infrastrutturali del porto di Porto Torres (Fonte: Assessorato dei Trasporti, Regione Sardegna)

Il Porto di Portovesme

Il porto di Portovesme è situato in una insenatura naturale lungo la costa sud occidentale sarda, a circa 2 miglia a sud-est di Capo Altano, e costituisce lo sbocco a mare del complesso industriale di Portoscuso. Dotato di appositi pontili utilizzati per il carico e lo scarico delle merci, funzionali ai comparti produttivi del territorio circostante, svolge anche il fondamentale ruolo di porto passeggeri, con un consistente traffico annuale, da e per l'Isola di San Pietro. Il porto rappresenta lo scalo interessato maggiormente dai traffici da e per Carloforte.

L'attracco Ro-Ro per i traghetti che compiono i trasferimenti con l'Isola di San Pietro è situato alla radice del molo di ponente e risulta contiguo con le banchine attrezzate per le rinfuse secche (come il carbone) movimentate dal porto. Anche i piazzali risultano utilizzati in modo promiscuo per passeggeri, auto in imbarco, mezzi industriali, stoccaggio merci.

Vista aerea del porto di Portovesme

Lunghezza banchine (metri)	Numero accosti	Profondità bacini portuali (metri)
995	10	2,5 - 14

Principali dati infrastrutturali del porto di Portovesme (Fonte: Assessorato dei Trasporti, Regione Sardegna)

Il Porto di Arbatax

Il porto di Arbatax, situato al centro della costa orientale della Sardegna, a nord di Capo Bellavista, supporta quattro funzioni distinte: quella industriale nel versante centro-occidentale, il diporto e la pesca nel versante centrale, e quella commerciale nel molo di levante. Riguardo la funzione commerciale, essendo collegato tutto l'anno con Genova e Civitavecchia e nei mesi estivi con Fiumicino, rappresenta la porta di ingresso al territorio centro orientale per i collegamenti marittimi da e per l'isola.

Vista aerea del porto di Arbatax

Il porto è costituito da due banchine principali: il Molo di Ponente, un tempo punto di attracco per le navi passeggeri e oggi sede dell'area industriale del porto, e il Molo di Levante, collocato all'interno del centro abitato di Arbatax e destinato all'imbarco e sbarco passeggeri. Tra i due moli si trova un porticciolo turistico con 650 posti per le barche da diporto e l'area per i cantieri nautici.

Lunghezza banchina (metri)	Numero accosti	Profondità bacini portuali (metri)	Superficie piazzali parcheggio auto (mq)	Numero totale parcheggi
1.576	7	7,15	3.600	260

Principali dati infrastrutturali del porto di Arbatax (Fonte: Assessorato dei Trasporti, Regione Sardegna)

Aree portuali e gestione della ZES

In sede di attivazione e gestione della ZES della Sardegna, che sarà posta in capo alla AdSP, sarà possibile integrare il presente piano strategico con le attività svolte all'interno delle aree portuali, secondo le

prospettive di sviluppo dei diversi nodi portuali e i Piani Regolatori Portuali, nei quali sono presenti gli ambiti e le funzioni delle differenti aree e i relativi investimenti pianificati e/o in fase di realizzazione. La R.A.S. intende contribuire a tale processo di integrazione, in particolare attraverso i propri Assessorati dei Lavori Pubblici e dei Trasporti, interagendo con la AdSP.

La Rete ferroviaria

La rete ferroviaria della Sardegna si estende per circa 1.035 km, di cui 432 km a scartamento ordinario (con 50 km a doppio binario nella tratta Cagliari-San Gavino) e 609 km a scartamento ridotto. L'esercizio dell'attività ferroviaria nell'isola è attualmente di competenza di due società, il gruppo Ferrovie dello Stato, che gestisce tramite le aziende controllate RFI e Trenitalia S.p.A. le 4 linee ferroviarie a scartamento ordinario (che compongono la rete principale dell'isola), e l'ARST S.p.A., che gestisce le restanti 5 tratte attive nel trasporto pubblico, tutte a scartamento ridotto, costituenti la rete secondaria, estesa per 205 km. Quest'ultima società controlla inoltre 404 km di linee turistiche, sempre a scartamento ridotto, attive in particolare nel periodo estivo e su richiesta.

Lo schema della rete è evidenziato nella cartina alla pagina seguente.

La rete ferroviaria della Regione Sardegna (Elaborazione: Assessorato dei Trasporti, Regione Sardegna)

La rete gestita da RFI si articola in:

- dorsale sarda Cagliari-Golfo Aranci, lunghezza 306 km;
- diramazione Chilivani-Sassari-Porto Torres, lunghezza 66 km;
- diramazioni Decimomannu-Villamassargia-Iglesias, lunghezza 38 km, e Villamassargia-Carbonia, lunghezza 22 km.

La rete non è elettrificata e il sistema di trazione è diesel. Tutta la rete è attrezzata con Sistemi di Supporto alla Condotta (SSC) e dotata di un sistema di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC). Le stazioni lungo la rete sono 41 e sono classificate secondo le categorie *gold*, *silver* e *bronze* sulla base dei parametri di valutazione prestazionali e funzionali adottati da RFI.

La rete ferroviaria gestita da ARST S.p.A. si sviluppa per complessivi 205 km, così suddivisi:

– Monserrato-Isili, lunghezza 71,11 km
– Macomer-Nuoro, lunghezza 59,31 km
– Sassari-Alghero, lunghezza 30,11 km
– Sassari-Sorso, lunghezza 9,97 km
– Sassari-Nulvi, lunghezza 34,70 km

Il sistema aeroportuale

Il sistema aeroportuale sardo è composto dagli scali di Cagliari-Elmas (CAG), Olbia-Costa Smeralda (OLB) e Alghero-Fertilia (AHO). Sono inoltre presenti le infrastrutture aeroportuali di Oristano-Fenosu e Arbatax-Tortolì, attualmente inattive.

Il sistema aeroportuale della Regione Sardegna (Elaborazione: Centro Regionale di Programmazione, Regione Sardegna)

Dall'analisi dei dati di traffico aereo regionali, aggiornati all'agosto 2018, emerge che l'aeroporto di Cagliari-Elmas è il principale scalo della Sardegna sia per volumi di traffico passeggeri e merci, sia per importanza strategica e potenziale bacino di utenza.

Il traffico aereo in Sardegna è stato caratterizzato negli ultimi anni da un trend di crescita positivo.

	Aeroporto	Codice IATA	Numero passeggeri
Dati traffico passeggeri Gennaio-Agosto 2018	Cagliari-Elmas	CAG	2.956.695
	Olbia-Costa Smeralda	OLB	2.226.466
	Alghero-Fertilia	AHO	955.706

Statistiche trasporto passeggeri 2018 (Fonte: Assaeroporti)

	Aeroporto	Codice IATA	Merci trasportate (ton)
Dati traffico merci Gennaio-Dicembre 2017	Cagliari-Elmas	CAG	2.862
	Olbia-Costa Smeralda	OLB	188.6
	Alghero-Fertilia	AHO	7.6

Statistiche trasporto merci 2017 (Fonte: Assaeroporti)

La rete stradale regionale

La complessità del disegno morfologico ha condizionato la progressiva configurazione della rete trasportistica regionale. Lo sviluppo della principale rete stradale regionale (2015) è di 9.047 km, con 2.936 km di strade statali e 6.000 km di strade provinciali. A queste si aggiungono 3.981 km di strade comunali extraurbane. Non sono presenti tronchi autostradali. L'analisi della densità territoriale della dotazione infrastrutturale evidenzia una copertura limitata rispetto alla media nazionale.

Le principali infrastrutture viarie sono:

- Superstrada SS131 "Carlo Felice" (230 km), attraversa l'isola da sud a nord in senso longitudinale collegando Cagliari con Sassari e Porto Torres, con passaggi intermedi vicino a Oristano e Macomer;
- Superstrada SS131 DCN "Diramazione Centrale Nuorese" (148 Km), consente di raggiungere Olbia passando per Nuoro e Siniscola;
- Superstrada SS291 della Nurra (34Km) e Superstrada SS597 del Logudoro (68Km), che collegano Alghero e Olbia via Sassari;
- Superstrada SS130 Iglesiente (56 Km), si sviluppa nella parte sud occidentale dell'isola e collega Cagliari con Iglesias;
- Superstrada Nuova SS125 "Nuova Orientale Sarda" (84 Km), si sviluppa nella parte sud orientale e collega Cagliari con Tortolì-Arbatax.

Le dorsali Cagliari-Oristano-Sassari-Porto Torres e Alghero-Sassari-Olbia-Golfo Aranci fanno parte del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

La rete stradale della Regione Sardegna (principali arterie)

6. Modalità e strumenti di governance della ZES

In attuazione della L. n. 123/2017, il presente Piano definisce il sistema di governance della ZES al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati nel rispetto della normativa nazionale e regionale e delle prerogative dei singoli livelli amministrativi coinvolti, attraverso la più ampia semplificazione dei processi decisionali da attuare.

Il Comitato di Indirizzo della ZES

Il Comitato di indirizzo è composto, ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 91/2017, dal Presidente dell'Autorità Portuale, che lo presiede, da un rappresentante della Regione, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il numero massimo dei componenti del Comitato di indirizzo non può essere superiore a cinque.

Il Comitato svolge le attività di indirizzo previste dal DPCM n. 12/2018 nel rispetto del Piano di Sviluppo Strategico e degli ambiti di competenza della Regione e delle Amministrazioni locali convolte.

Il Comitato di indirizzo si avvale del Segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali, di cui al D. Lgs. 30/03/2001, n. 165, il quale può stipulare accordi o convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari.

Il Comitato deve assicurare:

- la gestione degli strumenti che garantiscono la piena operatività delle imprese insediate nella ZES;
- l'utilizzo di servizi sia economici sia tecnologici nell'ambito ZES;
- l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.

Il coordinamento regionale della ZES

Al fine di assicurare un efficace sostegno allo sviluppo della ZES, la Regione Sarda, a seguito dell'approvazione del presente Piano, intende istituire una apposita *Cabina di regia*, quale soggetto istituzionale di coordinamento tra i livelli locale, regionale e nazionale coinvolti, avente ruolo consultivo a supporto del Comitato di Indirizzo.

Il gruppo di lavoro sarà composto da un numero massimo di 10 componenti, indicati:

- dai rappresentanti dei Consorzi Industriali provinciali le cui aree di competenza ricadono nella ZES;
- dai rappresentanti delle associazioni imprenditoriali di riferimento all'interno della ZES;
- dagli Assessori regionali sui quali ricade la specifica competenza in materia di ZES, già coinvolti nella fase di predisposizione del presente Piano.

Con l'approvazione di un regolamento interno, a seguito della sua costituzione, sarà disciplinata l'attività della Cabina di regia al fine di garantire lo stretto raccordo con le attività del Comitato di Indirizzo.

In linea con quanto stabilito dal D.L. n. 91/2017, la Regione promuoverà specifici protocolli di intesa o accordi con i soggetti istituzionali capaci di supportarla nell'attrazione degli investimenti nelle aree ZES, in una logica di integrazione di tutti gli interventi preposti alla promozione e al rafforzamento del sistema produttivo regionale. Saranno inoltre sottoscritti appositi accordi con:

- le Prefetture territorialmente competenti, per attivare azioni di monitoraggio dei profili di legalità con riguardo all'insediamento di nuove imprese nelle aree ZES, volte a prevenire fenomeni di infiltrazione della criminalità e a garantire un adeguato livello di sicurezza e protezione degli investimenti da realizzare;

- le organizzazioni datoriali territoriali, per valorizzare gli interventi destinati a garantire un incremento degli occupati nelle aree ZES;
- gli Enti Locali interessati, per sostenere la semplificazione delle procedure amministrative nelle fasi di insediamento delle imprese nelle aree ZES.

7. Semplificazioni e agevolazioni

Le misure di semplificazione per le iniziative imprenditoriali nella ZES della Sardegna

La Regione Sarda ha adottato nell'ultimo decennio un insieme organico di misure di semplificazione, a partire dal "procedimento unico" e dall'organizzazione del SUAPE, illustrate nel paragrafo seguente, che costituiscono una base importante per la specifica semplificazione amministrativa entro le aree della ZES della Sardegna.

A seguito della "Legge di Semplificazione" regionale n.24 del 2016, infatti, la Regione Sarda può apportare annualmente tutte le ulteriori e necessarie semplificazioni, normative e amministrative, che si rendono necessarie per favorire, nello specifico, l'attuazione degli interventi e investimenti nella ZES.

Quale prima iniziativa si intende attribuire alla struttura regionale che rappresenta unitariamente la RAS nelle conferenze di servizi l'ulteriore ruolo di rappresentante unico della ZES, ai fini dell'espletamento dei compiti di semplificazione e snellimento procedurale. Ciò presuppone che la Giunta regionale qualifichi come di "interesse regionale" gli interventi localizzati nella Zona Economica Speciale, in modo che la suddetta struttura regionale possa esercitare le funzioni amministrative connesse ai procedimenti insediativi in area ZES, in particolare per le iniziative produttive di particolare rilievo, o caratterizzate da procedimenti autorizzativi complessi.

In tal modo si intende far sì che le funzioni amministrative connesse ai procedimenti insediativi delle iniziative produttive in area ZES, in considerazione della loro strategicità, possano contare su un'autorità procedente unica a livello regionale, assoggettata al procedimento unico SUAPE, a cui spetti il compito di assicurare il più rapido ed efficiente iter dei procedimenti amministrativi e autorizzativi, che saranno così conclusi con l'adozione di un provvedimento autorizzatorio unico regionale, favorendo il rapido avvio delle iniziative e il più efficiente utilizzo degli investimenti.

Nel contempo, la forte correlazione con il SUAPE e il suo Coordinamento regionale, istituito presso l'Assessorato dell'Industria della Regione, favorirà un rapporto corretto e lineare con gli enti coinvolti a vario titolo nei procedimenti amministrativi, anche attraverso specifici accordi con i diversi soggetti pubblici e con gli Enti terzi. In tal modo si andrà conformando per la ZES un sistema puntuale di semplificazioni amministrative che, comunque incardinate all'interno del sistema SUAPE, avranno il vantaggio di poter contare su un unico soggetto regionale procedente, responsabile dell'intero procedimento.

Il Coordinamento regionale degli Sportelli Unici per le Attività Produttive SUAP e la L.R. 3/2008

La Regione Sarda si è posta da anni all'avanguardia nel percorso di semplificazione amministrativa per le imprese e i cittadini, attraverso una metodologia partecipativa che dal 2008 in poi si evolve e si rafforza. Il Coordinamento regionale dei SUAP (2008), atto a garantire una corretta e uniforme applicazione del procedimento amministrativo semplificato, introdotto con la legge regionale n.3 dell' 8 marzo dello stesso anno, ha rappresentato il punto di forza di tale percorso virtuoso.

La predetta legge aveva previsto un procedimento innovativo e semplificato per le pratiche di impresa nel territorio regionale, con la finalità di sostenere la politica economica di sviluppo e ridurre i tempi di risposta della Pubblica Amministrazione. Al tempo i SUAP sardi erano ancora pochi, nonostante a livello nazionale fossero stati istituiti sin dal 1998 con il D.Lgs. n° 112. Tra le principali cause dello scarso sviluppo ed efficienza dei SUAP in Sardegna vi erano la difficoltà di coinvolgimento delle Amministrazioni che intervenivano nel procedimento unico, la frammentazione degli accordi a livello locale, l'insufficienza delle risorse sia umane che strumentali, nonché la difficoltà di offrire un'uniforme ed efficiente applicazione della normativa su tutto il territorio regionale. A ciò si aggiungeva il fatto che le imprese continuavano a rivolgersi alle singole amministrazioni senza tener conto dell'esistenza e del ruolo dei SUAP. Il forte ruolo del Coordinamento regionale nei confronti dei SUAP, l'azione di revisione dei procedimenti con tutti gli enti terzi coinvolti, unitamente alla sottoscrizione di specifici accordi hanno in breve tempo portato all'istituzione del SUAP nella totalità dei Comuni.

La legge regionale 3/2008 art.1, commi 16-32, prevedendo l'autocertificazione come modello esclusivo per l'avvio delle attività produttive, ha inoltre potuto imprimere un forte impulso alla riduzione dei tempi delle pratiche burocratiche, introducendo una modello di semplificazione in materia di SUAP che può essere considerato precursore in ambito nazionale.

Per favorire la velocità nell'interazione tra le PP.AA. competenti nel procedimento unico e le imprese, e al contempo abbattere i costi legati alla stampa e all'inoltro cartaceo dell'intera documentazione necessaria per l'avvio di impresa, la Regione ha realizzato e messo gratuitamente a disposizione degli imprenditori e di tutti gli Enti coinvolti una piattaforma informatica per l'invio, la gestione e il monitoraggio delle pratiche, consentendo alle amministrazioni di adempiere all'obbligo dell'invio telematico delle pratiche in vigore dal 2011 (D.P.R. 160/2010). In breve tempo la totalità dei Comuni e degli enti terzi ha aderito all'utilizzo di tale software, divenuto l'unico mezzo per la trasmissione delle pratiche. Alla piattaforma si sono aggiunti altri strumenti di supporto a favore degli imprenditori e degli operatori pubblici, tra cui un portale unico regionale dedicato alle imprese (www.sardegnasuap.it, entro il quale verrà sviluppata una sezione multilingue dedicata alla ZES), una intranet dedicata agli operatori, una modulistica unica regionale costantemente aggiornata, un help desk telefonico e via mail.

Ulteriore strumento, finalizzato a favorire la fruibilità del potenziale tecnologico offerto dalla piattaforma gestionale della pratica, è stata l'attivazione gratuita della TS-CNS (tessera sanitaria – carta nazionale dei servizi) per tutti gli imprenditori e cittadini attraverso uno sportello dedicato. Tale strumento ha consentito una drastica riduzione dei costi, avvicinando anche le micro imprese ai vantaggi offerti dalla nuova amministrazione digitale.

L'efficienza e l'esperienza positiva della piattaforma SUAP ha indotto i portatori di interesse e gli operatori a richiedere il riutilizzo del sistema procedurale-informativo per la gestione delle pratiche di competenza dello Sportello Unico per l'Edilizia privata (SUE), prima in via sperimentale e poi consolidata. Conclusa la fase di sperimentazione nel 2015, l'accesso al sistema regionale SUE è stato esteso a tutti i Comuni.

Il modello organizzativo

A sostegno di una innovazione organizzativa di tale portata, la Regione Sarda ha messo in campo un sistema di iniziative di "governance multilivello", che nel tempo si sono sviluppate sino alla forma attuale, con l'Ufficio Regionale SUAP coordinato dal "Servizio Semplificazione Amministrativa per le imprese, Coordinamento Sportelli Unici, Affari Generali" dell'Assessorato dell'Industria. L'Ufficio Regionale SUAP è costituito dal Coordinamento Regionale SUAP, da un'area dedicata ai SUAP comunali e da un'area dedicata alle Imprese. Un servizio quotidiano di assistenza tecnica telefonica e via mail su problematiche amministrative ed informatiche è garantito tutti i giorni lavorativi a cittadini, imprenditori, tecnici e operatori della P.A. E' inoltre possibile dietro appuntamento un confronto diretto per le problematiche più complesse.

Tale organizzazione è stata rafforzata con la creazione della rete dei referenti regionali SUAP, dislocati presso i diversi Assessorati della Regione Sardegna e competenti nella normativa di settore. La rete così costituita ha consentito di offrire un servizio di supporto consulenziale specialistico in favore degli imprenditori e degli operatori pubblici, che consente una uniforme applicazione delle normative di settore.

Azioni positive a sostegno e rafforzamento dell'attività d'impresa

Nel Programma Regionale di Sviluppo (PRS) 2014-2019, in linea con la programmazione dei Fondi strutturali 2014-2020, costituiscono elementi portanti dell'azione di governo la semplificazione, la riduzione e standardizzazione dei procedimenti e della tempistica della burocrazia connessa, ovvero degli adempimenti e dei controlli amministrativi.

Per tale motivo, e con l'obiettivo di esprimere pienamente il potenziale delle imprese, sempre ostacolato da oneri regolamentari e procedure burocratiche spesso superflue ed inefficienti, con la Delibera della Giunta Regionale del 25 giugno 2014, n. 23/5 sono stati istituiti:

- il Tavolo permanente per la semplificazione normativa, finalizzato a ridurre i costi e gli oneri gravanti su cittadini ed imprese, rimuovendo gli aggravi del procedimento derivanti dalla normazione e verificando preliminarmente le ricadute sul territorio delle semplificazioni proposte;

- il Nucleo tecnico per la semplificazione delle norme e delle procedure, per un monitoraggio costante di tutta la normativa regionale, al fine di individuare le leggi superate, implicitamente abrogate e, tra quelle vigenti, quelle sulle quali è possibile apportare correttivi di semplificazione ed eliminare i possibili aggravi procedurali e amministrativi e le inutili sovrapposizioni di competenze.

Il punto di riferimento del Nucleo tecnico per la semplificazione è rappresentato dal Coordinamento regionale SUAP.

E' stato dunque creato un sistema organizzato di strumenti, sia tecnici che normativi, capaci di favorire il diffondersi di una cultura della semplificazione incentrata su: valutazione sistematica e preventiva delle norme, dei procedimenti e dei loro effetti su imprese e cittadini; pianificazione e programmazione delle strategie e delle azioni per la semplificazione amministrativa; consultazione delle parti economiche,

sociali e istituzionali; riduzione dei tempi dei procedimenti e degli oneri amministrativi a carico di imprese e cittadini; compensazione degli oneri aggiuntivi per imprese e cittadini derivanti da nuove norme e/o regolamentazione con una equivalente riduzione in termini di norme, procedure, tempi, costi, capitali da versare/pagare, documenti da produrre.

La semplificazione normativa e amministrativa: un percorso che continua: la L.R. 24/2016, il SUAPE e il DDL 542/2018

Nell'ottobre 2016 la Regione Sarda ha approvato le "Norme sulla qualità della regolazione e di semplificazione dei procedimenti amministrativi" (Legge 24) che hanno introdotto un percorso continuativo e strutturato attraverso nuovi istituti di programmazione delle attività di semplificazione: una legge annuale, strumenti per il miglioramento della qualità della regolazione, norme sul procedimento amministrativo, l'istituto del taglia-leggi con l'abrogazione espressa di oltre 300 leggi regionali e le prime significative misure di semplificazione in alcuni settori speciali.

Con tale legge è stato istituito, tra le prime Regioni in Italia, lo Sportello unico per le attività produttive e per l'attività edilizia (SUAPE), attribuendo a un ufficio unico le competenze esercitate dallo Sportello unico per le attività produttive (SUAP) e le competenze relative all'edilizia privata (SUE).

La seconda legge di Semplificazione, al settembre 2018 in fase di consultazione presso le Commissioni consiliari, introduce ulteriori importanti e innovativi automatismi, volti a superare l'eventuale inerzia delle Amministrazioni, oltre ad aggiustamenti migliorativi alla luce dell'esperienza concreta di applicazione degli interventi di semplificazione. Appaiono di significativa utilità le nuove proposte in materia di indennizzo da ritardo nella conclusione del procedimento e gli strumenti volti a stabilizzare e uniformare gli importi dei diritti di istruttoria, differenziandoli in base ai tempi medi di conclusione del procedimento da parte del SUAPE, con la previsione del diritto al rimborso integrale agli interessati in caso di procedimenti conclusi in ritardo, nonchè di premialità peragli enti locali più virtuosi.

Le proposte di semplificazione confluite nella L.R. 24 e nel DDL 542 sono frutto di un'intensa attività di ascolto e coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini, attraverso consultazioni pubbliche nella piattaforma *Sardegnapiusemplice*, che consente di segnalare le principali complicazioni burocratiche e di proporre i suggerimenti per superarle. Il testo del DDL è stato pubblicato sul sito *Sardegna ParteciPA* per la più ampia consultazione anche sull'articolato e ha raccolto ulteriori segnalazioni da parte di Ordini professionali e Associazioni di categoria.

Formazione continua e software all'avanguardia per flessibilità e interoperabilità

Per la buona riuscita del percorso di semplificazione è stato creato in Sardegna un articolato sistema di formazione e assistenza tecnica, erogate a ciclo continuo e rivolte agli enti a vario titolo coinvolti dal cambiamento, sia in prima linea presso i SUAPE comunali che in back office, presso gli enti terzi competenti per materia (ASL, province, uffici regionali etc). Tali attività, avviate con la formazione e

l'assistenza di base per gli operatori della PA sulle procedure, le modalità operative e organizzative introdotte dalla riforma, si sono sviluppate ed evolute nel tempo: oltre agli interventi di formazione di base, sono stati via via introdotti interventi finalizzati all'inclusione nel sistema di nuove procedure e modalità operative, introdotte da cambiamenti normativi a livello regionale o nazionale.

Il sistema informatico, utilizzato dalla totalità dei comuni della regione e dalla totalità degli enti terzi per la gestione delle pratiche edilizie e produttive di competenza di tutti i cittadini e delle imprese, vede accreditati circa 130 mila cittadini, 67 mila persone giuridiche, 7.200 uffici – tra operatori di SUAP e enti terzi, per la gestione di circa 80 mila pratiche l'anno. Tale sistema impone un continuo aggiornamento, soprattutto in termini di interoperabilità con altri sistemi utilizzati per le attività di backoffice e di alimentazione e mappatura di dati e catasti. Per tale ragione il Portale *SardegnaImpresa*, governato e gestito dal Coordinamento Regionale, ha in atto una importante riprogettazione, al fine di renderlo maggiormente flessibile e interoperabile. Il sistema garantisce per i comuni anche gli adempimenti in materia di trattamento dei dati e di conservazione a norma, nonché di disaster ricovery e di esposizione di open data geo-referenziati, fondamentali per l'attività di promozione d'impresa e di programmazione e valorizzazione delle risorse del territorio.

La struttura modulare del sistema, che consente una ampia versatilità di utilizzo anche per la presentazione di pratiche complesse, trasversali e con una pluralità di titoli amministrativi da acquisire contestualmente, è stata adottata e concessa in riuso a diverse regioni e comuni nel territorio nazionale, quali ad esempio Friuli Venezia Giulia, Calabria, Sicilia, Comune di Civitavecchia. La modulistica unificata nazionale adottata dal Dipartimento della Funzione Pubblica e siglata in Conferenza unificata per le principali attività commerciali, artigianali e edilizie, in attuazione delle specifiche previsioni dei decreti attuativi della cd riforma Madia (decreti legislativi n. 126 e 222 del 2016) riprende la medesima struttura modulare. La modulistica attuale è compilabile attraverso una procedura guidata e semplificata su form on line disponibile sul portale, che consente di effettuare verifiche automatiche di completezza e correttezza di compilazione evitando di ripetere più volte l'inserimento delle stesse informazioni che si duplicano in più moduli.

Il sistema di gestione del cambiamento introdotto dalla Regione Sardegna con la Legge Regionale 3 del 2008 presso i SUAP e tutti gli attori a vario titolo interessati, ha ottenuto importanti riconoscimenti: nel 2009 la DG Impresa della Commissione Europea ha invitato la Regione Sardegna a presentare la propria attività di coordinamento degli Sportelli Unici per le Attività Produttive, quale esempio di buona pratica a livello europeo, e l'attività della Regione Sarda in materia SUAP ha ottenuto il premio "Comunicazione e innovazione" - COMPA Milano 23 ottobre 2008; una menzione come *best practice* di snellimento amministrativo nel maggio 2009 nell'ambito dell'European Enterprise Awards, e il premio "Lavoriamo insieme" nell'ambito della semplificazione per i cittadini e le imprese conferito dal Ministero della Pubblica Amministrazione in occasione del Forum PA 2009; è stata riconosciuta come Best practice nell'Osservatorio E-Government 2012 del Politecnico di Milano. L'intervento SUAP ha ottenuto anche la menzione nello Small Business Act 2013 – Le iniziative a sostegno delle PMI adottate in Italia nel 2012 e nel dicembre 2013 il Premio SMAU "Campioni del Riuso".

Il rappresentante unico regionale nelle Conferenze di servizi

La Regione Sarda intende dare attuazione alle previsioni dei commi 6 e 7 dell'articolo 14 ter della legge n. 241/1990 in materia di modalità di individuazione e designazione del rappresentante unico regionale, quale soggetto abilitato a esprimere in maniera univoca e vincolante la posizione delle strutture organizzative dell'Amministrazione regionale convocate a partecipare ad una conferenza di servizi. Sono in corso di definizione la costituzione di una struttura apposita per la verifica degli interessi coinvolti nelle conferenze di servizi, al fine dell'adeguato coinvolgimento delle strutture regionali competenti a rilasciare autorizzazioni, pareri, nulla osta o atti di assenso comunque denominati richiesti dalla normativa vigente.

Nello specifico, si sta prevedendo che, quando l'Amministrazione regionale è autorità procedente, la conferenza di servizi è indetta da una specifica struttura incardinata nell'organizzazione dell'amministrazione regionale, alla quale sono attribuiti i compiti di:

1) individuare il rappresentante unico regionale nelle conferenze di servizi simultanee, quando le strutture organizzative dell'Amministrazione regionale sono convocate da una pubblica amministrazione statale o locale;

2) indire, gestire, coordinare e concludere le conferenze di servizi nelle quali l'Amministrazione regionale è autorità procedente.

In quest'ultimo caso la struttura in questione gestisce, coordina e conclude la conferenza di servizi anche con gli atti finali previsti dalla normativa vigente nei casi di adozione, per esempio, del provvedimento autorizzatorio unico regionale in materia ambientale, o di rilascio dell'Autorizzazione Unica in materia di impianti per la produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.

7.1. Quadro generale del sistema di sostegno alle imprese

La Regione Autonoma della Sardegna, in attuazione della *Strategia 2 "Creare opportunità di lavoro favorendo la competitività delle imprese"* del Programma Regionale di Sviluppo (PRS) 2014-2019, ha definito un sistema di strumenti agevolativi destinato sia al rafforzamento del tessuto produttivo regionale, attraverso l'incremento del suo livello di competitività, innovazione e sostenibilità, favorendo la nascita di nuove imprese specializzate e innovative, sia all'attrazione di investimenti esterni, attraverso la localizzazione sul territorio regionale di imprese italiane ed estere.
La strategia perseguita è quella di favorire la crescita e il consolidamento del sistema produttivo regionale stimolando la contaminazione tra settori tradizionali e settori innovativi, mediante un approccio intersettoriale indirizzato al consolidamento delle filiere produttive che hanno già raggiunto un livello di eccellenza, contribuendo alla loro crescita dimensionale e all'incremento del livello di specializzazione e di innovazione di processo e di prodotto, e al tempo stesso garantendo il sostegno alla nascita di nuove iniziative.
La Regione Sarda, attraverso l'approccio strategico al tema della competitività nell'ambito della programmazione unitaria delle risorse di fonte europea, nazionale e regionale (deliberazione della Giunta regionale n. 46/8 del 22.9.2015), ha individuato 5 macro aree di intervento, con riferimento a

tematismi trasversali o a specifici settori: sistema regionale dello sviluppo tecnologico e dell'innovazione; internazionalizzazione e attrazione di investimenti esterni; sistema regionale delle imprese e delle reti di impresa; investimenti per il turismo sostenibile; sistema regionale delle imprese culturali e creative.
All'interno di tali ambiti si intende utilizzare gli strumenti agevolativi a disposizione per privilegiare gli investimenti attivati dalle imprese che operano nelle aree della ZES e da quelle che decideranno di insediarsi al loro interno.
La capacità di attrazione di investimenti della ZES è legata alle peculiarità del sistema di agevolazioni messe a disposizione e attivabili, ma è fortemente influenzata dalla contestuale disponibilità di infrastrutture materiali e digitali distribuite sul territorio regionale e dalla qualità istituzionale in termini di certezza e rapidità di attuazione dei processi amministrativi connessi al tema delle competitività.
A tale proposito, la Regione Sarda con l'avvio del ciclo di programmazione unitaria 2014-2020 ha introdotto una riorganizzazione del quadro generale del sistema di sostegno allo sviluppo delle attività economiche (deliberazione della Giunta regionale n. 52/19 del 28.10.2015), al fine di soddisfare le principali esigenze emerse dai periodi programmatori precedenti e indirizzata a:

- modulare le procedure in funzione della natura dell'impresa, qualificata sulla base della dimensione e del mercato di riferimento e della tipologia di intervento proposto;
- ridurre la discontinuità nell'attivazione delle procedure di aiuto;
- valorizzare la qualità progettuale introducendo meccanismi utili a migliorare la fattibilità finanziaria delle proposte;
- ridurre i tempi di istruttoria e di erogazione delle agevolazioni con la semplificazione, la standardizzazione e l'informatizzazione delle procedure.

La base giuridica per l'intervento pubblico in favore dei soggetti economici è costituita dalla normativa europea, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato o in via residuale del principio dell'investitore che opera in un'economia di mercato. Sono privilegiati gli aiuti in esenzione attuati in forma di regime, prevedendo l'utilizzo del *de minimis* nei soli casi non ricompresi dai regolamenti in esenzione, o quale alternativa di vantaggio per il beneficiario/destinatario.
Le tipologie di intervento introdotte sono ricomprese in una delle fasce di seguito elencate, definite sulla base della dimensione finanziaria dell'intervento.

Tipologia intervento	Dimensione finanziaria (euro)	Macro tipologia spese ammissibili	Esempio di tipologia strumento
Tipo 0	fino a 15.000,00	Aiuti a catalogo o in forma automatica	Bonus assunzionale, voucher per servizi, interventi micro imprese per l'introduzione di macchinari innovativi
Tipo 1	15.000,00 – 150.000,00	Investimenti produttivi, servizi reali, formazione, aiuti specifici	Costituzione nuove imprese (ad esempio: auto imprenditorialità, piani internazionalizzazione)
Tipo 2	200.000,00 – 800.000,00	Investimenti produttivi, servizi reali, formazione, aiuti specifici	Progetti di sviluppo locale integrati
Tipo 3	1.5000.000,00 – 5.000.000,00	Investimenti produttivi, servizi reali, formazione, aiuti specifici, sviluppo sperimentale	Progetti integrati
Tipo 4	5.000.000,00 – 20.000.000,00	Investimenti produttivi, servizi reali, formazione, aiuti specifici, innovazione anche con il coinvolgimento di organismi di ricerca	Approccio negoziale integrato
INNOVAZIONE	fino a 5.000.000,00	Studi di fattibilità, ricerca industriale e sviluppo sperimentale, collaborazione con organismi di ricerca	Giovani ricercatori, cluster, distretti, grandi imprese

Tabella 29 - Classificazione delle tipologie di intervento approvate con DGR n. 52/19 del 28.10.2015.

Con la DGR n. 49/11 del 13.9.2016, inoltre, la Giunta regionale ha approvato le *"Linee guida per il sostegno all'impresa"*, quali direttive procedurali e operative rivolte alle strutture regionali, che costituiscono lo strumento per disciplinare, indirizzare e coordinare l'attuazione delle operazioni aventi per oggetto aiuti di stato alle imprese, assicurando altresì la necessaria uniformità nelle procedure attuative per favorire il rispetto degli adempimenti previsti dalla Commissione Europea, con particolare riferimento alla definizione della strumentazione operativa, delle procedure, dei beneficiari e destinatari, dei soggetti di supporto coinvolti e delle sinergie e delle integrazioni con altri strumenti della programmazione nazionale e comunitaria.
Le modalità procedurali previste dalla *Linee guida* sono sintetizzate nello schema di seguito riportato.

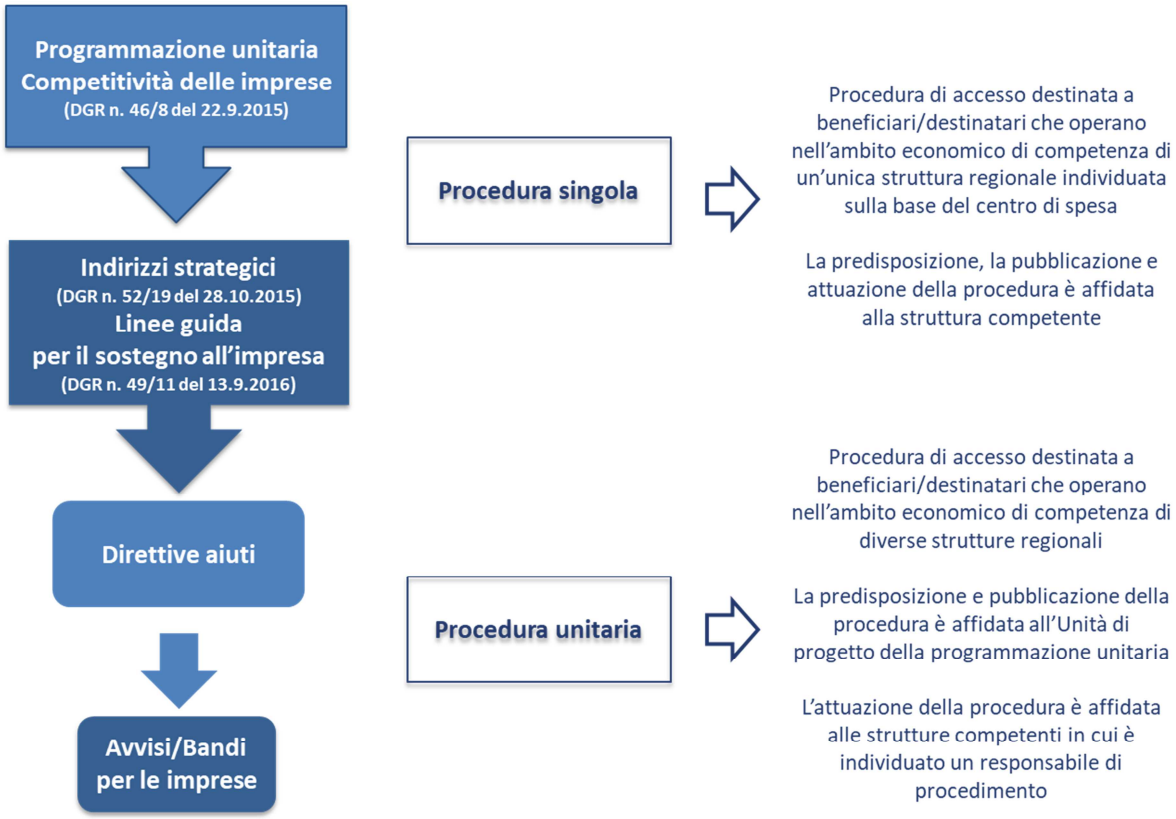


Figura 5 - Modalità procedurali previste dalle "Linee guida per il sostegno all'impresa" approvate con DGR n. 49/11 del 13.9.2016

L'esperienza maturata nell'ultimo periodo di programmazione ha consentito di adeguare gli strumenti per la selezione delle proposte alla dimensione dei progetti, alla capacità organizzativa dei proponenti e alla tipologia di fabbisogno espresso.

La concreta attuazione della strategia regionale dedicata all'aumento della competitività delle imprese, anche nel caso degli interventi da realizzare nelle aree ricomprese nella ZES della Regione Sardegna, sarà garantita in stretta collaborazione con il Governo centrale attraverso il ricorso alle misure agevolative sia di competenza regionale che di diretta gestione nazionale, nel rispetto di quanto previsto all'art. 6, comma 1, lettera g, del DPCM 12/2018, in riferimento alle risorse finanziare attualmente a disposizione: *"l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, non a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge"*.

Gli interventi di agevolazione, previsti per lo sviluppo delle imprese già operative nelle aree ZES e per favorire l'insediamento di nuove imprese, si collocano, nel rispetto delle condizioni stabilite dall'art. 5 del D.L. n. 91/2017[13], all'interno di un sistema di sostegno allo sviluppo dell'attività d'impresa, costituito dai seguenti principali strumenti:

[13] 1. Le imprese beneficiarie devono mantenere la loro attività nell'area ZES per almeno 7 anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti.
2. Le imprese beneficiarie non devono essere in stato di liquidazione o di scioglimento.

- Contratti di sviluppo;
- Credito di imposta;
- Accordi per l'Innovazione;
- L. 181/89 per le Aree di crisi industriale (complessa e non complessa);
- Zone Franche Urbane (ZFU);
- procedure di sostegno attivate a valere sul POR FESR 2014-2020 (Asse III - Competitività del sistema produttivo e Asse I - Ricerca scientifica, Sviluppo tecnologico e Innovazione).

Il quadro dei principali strumenti di agevolazione proposti include anche quelli finanziati a livello nazionale e cofinanziati con risorse regionali, al fine di massimizzare i possibili interventi di sostegno alle imprese già presenti o che intendono insediarsi all'interno delle aree ZES, con particolare riferimento ai grandi progetti di investimento capaci di generare e accompagnare lo sviluppo di altre imprese (PMI) in una logica di filiera.

Si riportano di seguito, a titolo esemplificativo, le azioni e le risorse programmate nell'ambito del POR FESR Sardegna 2014-2020 per sostenere l'aumento della competitività delle imprese.

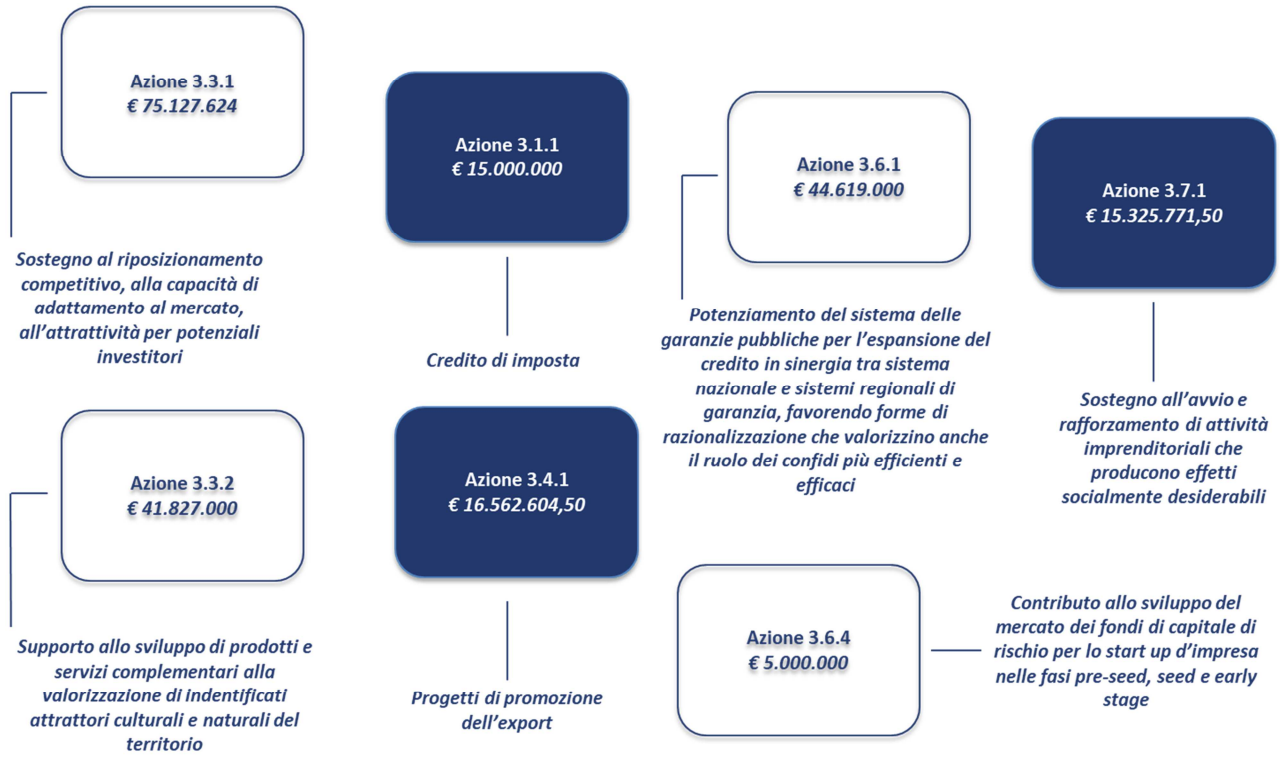


Figura 6 - POR FESR 2014-2020. Asse III - Competitività del sistema produttivo. Risorse a disposizione per le imprese per singola azione (ultima rimodulazione finanziaria approvata con DGR n. 15/13 del 27.3.2018).

Figura 7 - POR FESR 2014-2020. Asse I - Ricerca scientifica, Sviluppo tecnologico e Innovazione. Principali risorse a disposizione per le imprese per la ricerca e l'innovazione (ultima rimodulazione finanziaria approvata con DGR n. 12/11 del 6.3.2018).

Uno dei punti qualificanti dell'azione condotta dalla Regione Sarda nel periodo di programmazione e gestione dei fondi comunitari 2007-2013 è costituito dal ricorso agli Strumenti di Ingegneria Finanziaria (SIF), che hanno dimostrato come è possibile associare alla flessibilità d'utilizzo la capacità di ottenere un determinato effetto leva, che corrisponde alla possibilità di attivare una maggiore quantità di interventi a parità di risorse finanziare impegnate, anche coinvolgendo capitali privati, e garantendo contestualmente un proficuo effetto *revolving* attraverso la rotatività delle risorse inizialmente investite.

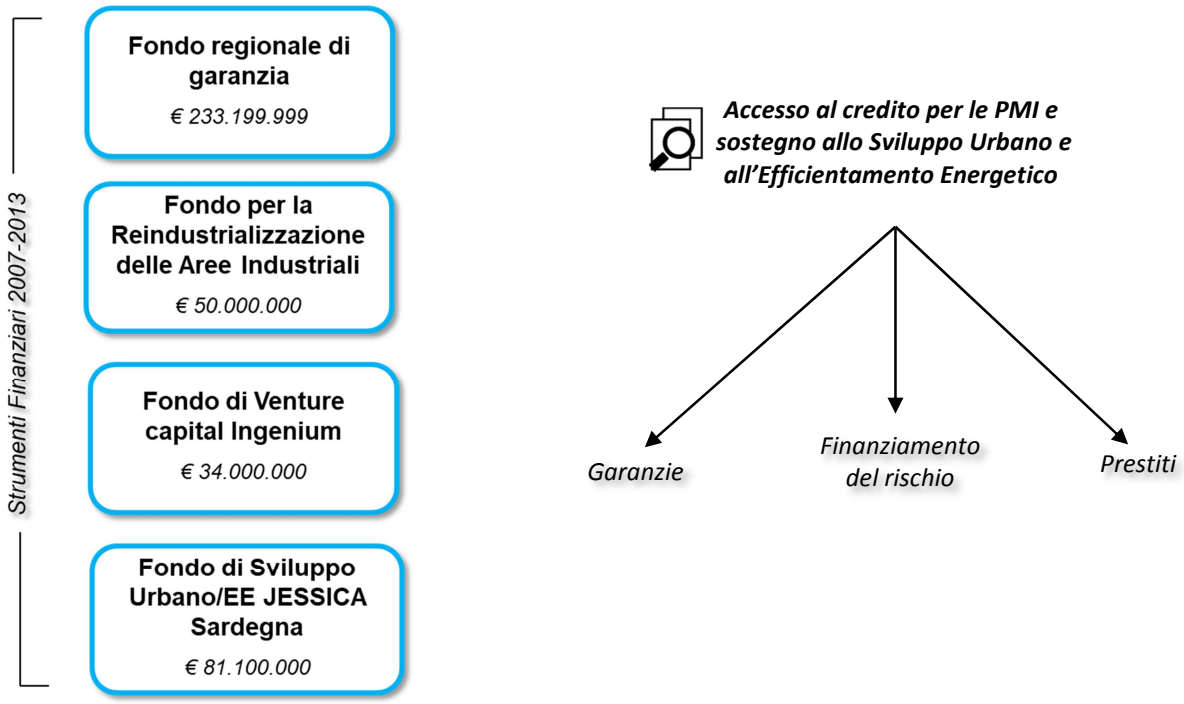


Figura 8 - Strumenti di Ingegneria Finanziaria (SIF) attivati a valere sul POR FESR 20007-2013.

Alla luce dell'esperienza maturata, nel ciclo di programmazione 2014-2020 la Regione Sardegna, nel rispetto di quanto stabilito dal Regolamento (UE) n. 1303/2013, ha deciso di sostenere le imprese attraverso l'utilizzo congiunto delle sovvenzioni e degli Strumenti Finanziari (SF), che costituiscono l'evoluzione dei precedenti SIF.

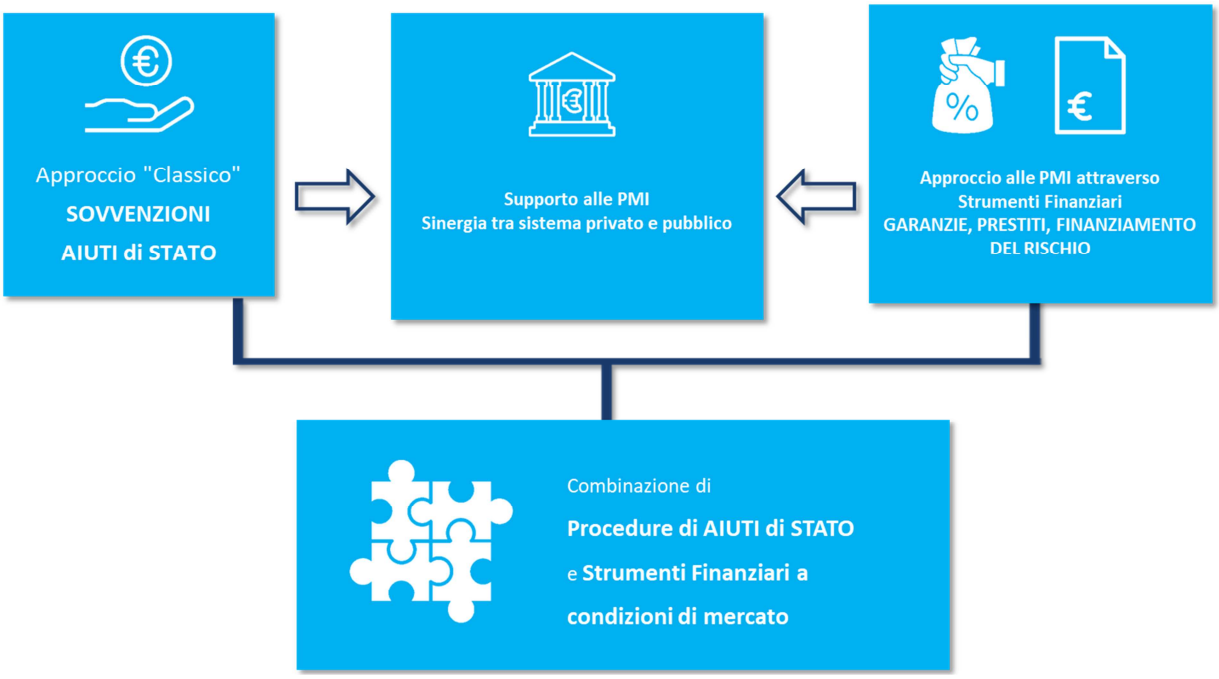


Figura 9 - Programmazione unitaria 2014-2020: modalità di sostegno all'attività di impresa.

Presso la Regione Sarda sono attualmente operativi il Fondo di Competitività delle imprese, il Fondo di garanzia per le PMI, il Fondo per il microcredito, il Fondo di finanza inclusiva e il Fondo Social Impact Investing, finanziati con il POR FESR 2014-2020, il POR FSE 2014-2020 e con risorse regionali. I prodotti finanziari previsti sono le *garanzie*, i *prestiti* e il *capitale di rischio*. La strategia di sviluppo e la governance degli Strumenti Finanziari, per garantire una maggiore efficacia nel loro impiego e un approccio unitario in ambito regionale, è stata affidata ad un Comitato per gli investimenti unitario (deliberazione della Giunta regionale n. 36/22 del 25.7.2017).

Gli strumenti di agevolazione cofinanziati con risorse regionali

I Contratti di Sviluppo

Il *Contratto di Sviluppo*, introdotto nel sistema degli incentivi alle imprese con il DL 112/2008, operativo dal 2011, costituisce il principale strumento agevolativo promosso a livello nazionale per sostenere i programmi di investimento strategici e innovativi di grandi dimensioni indirizzati al rafforzamento della struttura produttiva regionale, anche attraverso investimenti esteri. I programmi di sviluppo possono essere presentati e realizzati da una o più imprese, italiane o estere, anche in forma congiunta attraverso il ricorso al contratto di rete. La gestione dei Contratti di Sviluppo è affidata a Invitalia S.p.A., l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, che opera sotto le

direttive e il controllo del Ministero dello Sviluppo Economico. L'importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili alle agevolazioni non deve essere inferiore a 20 milioni di euro. Nel caso delle sole attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli, la proposta progettuale deve avere un valore minimo di 7,5 milioni di euro. La normativa che regola lo strumento ha subito nel tempo sostanziali modifiche volte a garantire una maggiore celerità delle procedure di accesso e una migliore risposta alle esigenze manifestate dal tessuto produttivo nazionale.

La normativa che regola lo strumento attualmente in vigore per il periodo di programmazione 2014-2020 è il Decreto del Ministro dello sviluppo economico del 9 dicembre 2014 e s.m.i., che consente di finanziare tre tipologie di programmi di sviluppo:

- *industriali*, che comprendono le attività di trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli;
- per la *tutela ambientale*;
- per le *attività turistiche*, che possono comprendere anche lo sviluppo di attività commerciali, nel limite del 20% dell'importo complessivo del piano di investimenti.

I destinatari delle agevolazioni sono: il *soggetto proponente*, che promuove il programma di sviluppo ed è responsabile della sua coerenza tecnica ed economica; le *imprese aderenti*, eventuali altre imprese che realizzano progetti di investimento nell'ambito del programma; i *soggetti partecipanti* ad eventuali progetti di ricerca, sviluppo e innovazione.

Le agevolazioni possono essere concesse in 4 forme, anche combinate:

- finanziamento agevolato (massimo 75% delle spese ammissibili);
- contributo in conto interessi;
- contributo in conto impianti;
- contributo diretto alla spesa;

Nel rispetto dei limiti normativi in materia di aiuti di Stato, l'entità delle agevolazioni è determinata sulla base della tipologia di progetto, della dimensione di impresa e della localizzazione dell'iniziativa, nell'ambito della procedura negoziale attivata. Dalla data di ammissione alle agevolazioni i programmi di sviluppo devono essere avviati entro il termine massimo di sei mesi e conclusi entro 36 mesi.

A valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 (Deliberazione CIPE n. 25/2016), con decreto ministeriale 9 maggio 2017, come modificato dal decreto ministeriale del 5 marzo 2018, è stata costituita una riserva di 340,73 milioni di euro per il finanziamento degli Accordi di sviluppo e degli Accordi di programma. Le suddette risorse potranno essere utilizzate nel rispetto dei vincoli territoriali indicati nel Piano operativo "Imprese e competitività FSC 2014-2020". Le Regioni interessate dai programmi di investimento, anche attraverso la sottoscrizione di specifici Accordi di Programma possono cofinanziare i Contratti di Sviluppo.

La Regione Sarda, in particolare, con la deliberazione della Giunta regionale n. 36/22 del 25.7.2017, ha messo a disposizione 25 milioni di euro per il cofinanziamento di tale strumento di agevolazione nel caso di proposte progettuali che partecipano alla procedura nazionale e che sono valutate di particolare e significativo interesse strategico nel perseguimento delle politiche di sviluppo regionali. Ad oggi sono già stati sottoscritti 2 Accordi di Programma cofinanziati con risorse regionali per complessivi 13 milioni di euro.

Il Credito di Imposta per gli investimenti

La Legge di Stabilità 2016 (L. n. 208/2015 e s.m.i.) ha introdotto un *credito di imposta* per gli anni dal 2016 al 2019 a favore delle imprese che acquistano, anche in leasing, beni strumentali nuovi inseriti in un progetto di investimento iniziale e destinati a strutture produttive localizzate in Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Con il D.L. n. 243/2016, convertito con modificazioni dalla L. n. 18/2007, tale disciplina è stata oggetto di ulteriori modifiche e integrazioni che hanno aumentato il tiraggio finanziario dello strumento. Con il decreto ministeriale 29 luglio 2016, modificato dal DM 9 agosto 2017, al credito di imposta sono stati assegnati, in fase di prima applicazione, 161,8 milioni di euro a valere sull'Asse III - Competitività PMI del PON Imprese e competitività 2014-2020, di cui 38,8 milioni destinati alle regioni "in transizione" (Abruzzo, Molise e Sardegna). Le risorse a disposizione si suddividono tra: oneri totali di intervento previsti dalla L. n. 208/2015, con 617 milioni di euro per ciascuno degli anni 20016 al 2019, e oneri di intervento a valere sui programmi FESR (sia PON sia POR), con 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2019.
Il sopra richiamato decreto legge ha stabilito importanti modifiche quali:
- l'innalzamento delle aliquote del credito d'imposta nella misura massima consentita dalla Carta di aiuti a finalità regionale 2014-2020, dal 10% al 25% per le grandi imprese, dal 15% al 35% per le medie e dal 20% al 45% per le piccole imprese;
- il calcolo del credito d'imposta sulla base dell'ammontare complessivo dei costi sostenuti;
- l'aumento dell'ammontare massimo agevolabile per ciascun progetto di investimento (3 milioni di euro per le piccole imprese, 10 milioni per le medie imprese e 15 milioni per le grandi imprese);
- la cumulabilità del credito d'imposta con altri aiuti di Stato e con gli aiuti *de minimis*, nei limiti dell'intensità o dell'importo di aiuti più elevati consentiti dalla normativa europea.
Il credito di imposta riguarda gli investimenti realizzati a decorrere dal 1.1.2016 e fino al 31.12.2019 connessi ad un progetto di investimento iniziale rivolto a:
- creazione di un nuovo stabilimento;
- ampliamento della capacità produttiva di uno stabilimento esistente;
- diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di uno stabilimento esistente.
Il credito d'imposta è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni. Per gli investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni (non sono comprese le spese di manutenzione).
L'intensità dell'aiuto corrisponde al 45% delle spese ammissibili per le piccole imprese, al 35% per le medie imprese e al 25% per le grandi. Per fruire del credito d'imposta, i soggetti interessati devono presentare una specifica comunicazione all'Agenzia delle Entrate.
La Regione Sarda ha valutato positivamente la possibilità di utilizzare tale strumento, attivando, con una dotazione di 15 milioni di euro in fase di prima applicazione (DGR n. 40/23 del 1.9.2017), una specifica azione nel POR FESR 2014-2020 (Azione 3.1.1) per sostenere la competitività del sistema imprenditoriale regionale mediante il ricorso al credito di imposta.
Il D.L. n. 91/2017, dedicato ai benefici fiscali ed alle semplificazioni in relazione agli investimenti effettuati all'interno delle ZES, precisa che il credito di imposta è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31.12.2020 nel limite massimo di 50 milioni di euro per ciascun

progetto di investimento. **Con l'istituzione della ZES, pertanto, in Sardegna sarà possibile effettuare investimenti fino all'importo di 50 milioni di euro, massimale più elevato di quanto ordinariamente previsto per tale strumento di agevolazione.**

Gli Accordi per l'innovazione

L'*Accordo per l'innovazione* è uno strumento rivolto alle imprese, di qualsiasi dimensione, con almeno due bilanci approvati, che esercitano attività industriali, agroindustriali, artigiane o di servizi nonché attività di ricerca e che intendono sostenere interventi di rilevante impatto tecnologico, realizzati attraverso uno o più progetti, in grado di incidere sulla capacità produttiva e di salvaguardare e accrescere l'impatto occupazionale. Le imprese possono presentare progetti anche in forma congiunta, tra loro e/o con Organismi di ricerca, fino a un numero massimo di cinque soggetti coinvolti, ricorrendo al contratto di rete o ad altre forme contrattuali di collaborazione quali l'accordo di partenariato e il consorzio.
Sono finanziabili i progetti di *ricerca industriale* e di *sviluppo sperimentale* per la realizzazione di nuovi prodotti, processi o servizi o per il miglioramento di prodotti, processi o servizi esistenti, tramite lo sviluppo di una o più delle tecnologie identificate dal Programma quadro 2014-2020 dell'Unione europea "Horizon 2020" destinato alla ricerca e all'innovazione:

- Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC)
- Nanotecnologie
- Materiali avanzati
- Biotecnologie
- Fabbricazione e trasformazione avanzate
- Spazio
- Tecnologie volte a realizzare gli obiettivi della priorità "Sfide per la società"

I progetti di ricerca e sviluppo devono prevedere spese e costi ammissibili non inferiori a 5 milioni di euro e non superiori a 40 milioni e avere una durata non superiore a 36 mesi, con avvio successivo alla proposta progettuale. Le agevolazioni sono previste in due forme:
- un contributo diretto alla spesa, per una percentuale minima del 20% dei costi e delle spese ammissibili, a cui si può aggiungere una quota variabile definita in relazione alle risorse finanziarie regionali disponibili;
- un finanziamento agevolato, nel limite del 20 % dei costi e delle spese ammissibili, a cui si può aggiungere una quota variabile definita in relazione alle risorse finanziarie regionali disponibili, nel caso in cui sia previsto dall'Accordo.

Nel caso in cui il MISE utilizzasse le risorse dei programmi cofinanziati con Fondi Strutturali o della relativa programmazione nazionale, ovvero l'Accordo fosse cofinanziato con risorse gestite a livello centralizzato dalle istituzioni, dalle agenzie, dalle imprese comuni o da altri organismi dell'Unione europea, la misura del contributo diretto alla spesa può essere aumentata in modo da massimizzare le agevolazioni concedibili nei limiti delle norme in materia di aiuti di Stato vigenti. In tali casi il Ministero può procedere alla definizione dell'Accordo per l'innovazione anche in assenza del cofinanziamento delle regioni e delle province autonome, purchè l'iniziativa proposta riguardi lo sviluppo di tecnologie nell'ambito delle traiettorie tecnologiche individuate dalla Strategia nazionale di specializzazione intelligente e con la conseguente riduzione delle agevolazioni derivante dal mancato cofinanziamento regionale.
L'accesso alle agevolazioni previste dal DM 24 maggio 2017 è stabilito attraverso "l'Accordo per l'innovazione", da sottoscriversi fra il MISE, le Regioni, le province autonome interessate e/o il soggetto proponente.

Per l'attivazione della procedura negoziale, diretta alla costruzione dell'Accordo, i proponenti devono presentare al MISE un progetto industriale. Il MISE avvia una fase di interlocuzione con le regioni e le province autonome e valuta la validità strategica dell'iniziativa proposta analizzando i seguenti elementi:

- rilevanza dell'iniziativa sotto il profilo degli sviluppi tecnologici e del grado di innovatività dei risultati attesi;
- interesse industriale alla realizzazione dell'iniziativa in termini di capacità di favorire l'innovazione di specifici settori o comparti economici;
- effetti diretti e indiretti sul livello occupazionale del settore produttivo e/o del territorio di riferimento;
- valenza nazionale degli interventi sotto il profilo delle ricadute multiregionali dell'iniziativa;
- eventuale capacità di attrarre investimenti esteri, anche tramite il consolidamento e l'espansione di imprese estere già presenti nel territorio nazionale;
- capacità di rafforzare la presenza di prodotti italiani in segmenti di mercato caratterizzati da una forte competizione internazionale.

Gli interventi per il rilancio delle Aree di Crisi Industriale

L'intervento di cui alla L. n. 181/89 è finalizzato al rilancio delle attività industriali, alla salvaguardia dei livelli occupazionali, al sostegno dei programmi di investimento e allo sviluppo imprenditoriale delle aree colpite da crisi industriale e di settore. La riforma della disciplina degli interventi di reindustrializzazione delle aree di crisi (D.L. n. 83/2012), ha previsto l'applicazione del regime di aiuto di cui alla L. n. 181/89 sia nelle *aree di crisi complessa*, sia nelle aree di crisi industriali comunque contraddistinte da un possibile significativo impatto sullo sviluppo dei territori interessati e sul livello di occupazione, denominate *aree di crisi non complessa*. Sono previste agevolazioni nella forma del *contributo in conto impianti*, dell'eventuale *contributo diretto alla spesa* e del *finanziamento agevolato*, alle condizioni e entro i limiti delle intensità massime di aiuto previste dal Regolamento (UE) n. 651/2014. Sono ammissibili alle agevolazioni le iniziative che prevedono la realizzazione di programmi di investimento produttivo e/o programmi di investimento per la tutela ambientale, eventualmente abbinati a progetti per l'innovazione dell'organizzazione, con spese ammissibili non inferiori a 1,5 milioni di euro, e che comportano un incremento degli occupati dell'unità produttiva oggetto del programma di investimento.

Il finanziamento agevolato non può superare il 50% degli investimenti ammissibili, mentre il contributo in conto impianti e l'eventuale contributo diretto alla spesa sono complessivamente di importo non inferiore al 3% della spesa ammissibile. Il loro importo complessivo massimo è comunque determinato, in relazione all'ammontare del finanziamento agevolato, nei limiti delle intensità massime di aiuto previste dal Regolamento (UE) n. 651/2014 e la restituzione deve avvenire in massimo 10 anni, a cui si aggiunge un periodo di preammortamento non superiore ai 3 anni. Se il finanziamento è a fonto perduto, il contributo diretto alla spesa non può essere superiore al 25% dell'investimento. L'ammontare del contributo concesso dipende dalla localizzazione e dalle dimensioni dell'impresa a cui è concesso il sostegno, oltre che dalla tipologia del regime di aiuto richiesto. Nel caso in cui l'impresa partecipasse al capitale, le tre tipologie di agevolazioni non possono comunque superare il 75% dell'investimento complessivo. I destinatari degli interventi sono le piccole, medie o grandi imprese, nella forma giuridica di società di capitali, incluse le società cooperative e consortili, già costituite alla

data di presentazione della domanda di agevolazioni. Possono presentare domanda anche le Start up, non essendo la misura collegata a preesistenti dati contabili.
I settori ammissibili alle agevolazioni sono: manifatturiero; estrattivo di minerali da cave e miniere; produttivo di energia o di tutela ambientale; dei servizi alle imprese; dello sviluppo dell'offerta turistica attraverso il potenziamento e il miglioramento della qualità dell'offerta ricettiva.
Gli adempimenti tecnici e amministrativi riguardanti l'istruttoria delle domande di accesso alle agevolazioni, la concessione e l'erogazione dei contributi sono affidati al soggetto gestore "Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.a." (Invitalia).
Con il Decreto ministeriale 7 giugno 2017 sono state assegnate e ripartite tra le diverse tipologie le risorse del Fondo per la crescita sostenibile agli interventi di riconversione e riqualificazione produttiva di aree interessate da situazioni di crisi industriali di cui alla L. n. 181/89, che in totale ammontano a circa 69, 83 milioni di euro.
Gli interventi finalizzati al rilancio delle aree di crisi industriale previsti dalla L. n. 181/89 possono accrescere l'attrattività delle eventuali aree inserite nella ZES e costituiscono uno strumento agevolativo a disposizione degli investitori che desiderano rilanciare aree già industrializzate.

Gli interventi per le Aree di Crisi complessa

Le *aree di crisi industriale complessa* sono inserite in territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale, con un significativo impatto sulla politica industriale nazionale, non risolvibili con risorse e strumenti di sola competenza regionale. La complessità deriva da due principali fattori:
- la crisi di una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto;
- la grave crisi di uno specifico settore industriale con elevata specializzazione sul territorio.

Il MISE attua politiche e programmi per la reindustrializzazione e riconversione dei settori colpiti dalla crisi attraverso la stipula di appositi Accordi di Programma per l'adozione dei Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI). Tali Progetti sono destinati a investimenti produttivi, anche innovativi, alla riqualificazione delle aree interessate, alla formazione del capitale umano, alla riconversione di aree industriali dismesse, al recupero ambientale ed efficientamento energetico dei siti e alla realizzazione di infrastrutture funzionali agli interventi, anche mediante il cofinanziamento regionale e con l'utilizzo dei regimi d'aiuto disponibili.
In Sardegna sono state riconosciute due aree di crisi complessa:
- area di Portovesme, unitamente ai SLL di Carbonia, Iglesias e Teulada, istituita con decreto ministeriale 13 settembre 2016, per la quale con il successivo decreto ministeriale 8 febbraio 2017 è stato costituito il relativo Gruppo di Coordinamento e Controllo, con il compito di definire e attuare il PRRI;
- area di Porto Torres, istituita con decreto ministeriale del 7 ottobre 2016, per la quale con il DM 8 febbraio 2017 è stato costituito il Gruppo di Coordinamento e Controllo.

Con l'approvazione della deliberazione della Giunta regionale n. 20/1 del 20.4.2018, la Regione Sarda ha presentato al MISE l'istanza di riconoscimento della situazione di "Crisi Industriale Complessa" anche per il Polo industriale di Ottana.

Gli interventi per le Aree di Crisi non complessa

Le *aree di crisi non complessa* sono state individuate dal MISE con il decreto direttoriale 19 dicembre 2016. La loro selezione, in coerenza con il D.M. 4 agosto 2016 che definisce i criteri basati sui Sistemi Locali del Lavoro (SLL), è stata effettuata attraverso uno *screening* dei SLL secondo i seguenti dati:

- popolazione;
- superficie totale del Sistema locale;
- numero unità locali manifatturiere;
- numero addetti imprese manifatturiere;
- superficie con destinazione industriale (aree PIP – insediamenti produttivi – agglomerati industriali).

La scelta tecnica dei parametri e della relativa pesatura ha tenuto conto delle seguenti motivazioni:

- gli interventi per le situazioni di crisi industriale non complessa devono determinare un impatto significativo in termini di sviluppo e occupazione nei territori interessati;
- l'approccio selettivo comporta l'individuazione, in tale ambito, di aree territoriali che seppure in difficoltà, presentano un tessuto industriale in grado di esprimere una domanda di agevolazione in linea con le finalità del decreto ministeriale;
- la "pesatura" dei SLL è stata effettuata sia in termini di addetti di settore che di superficie di area industriale. Tuttavia, considerato che non tutti gli addetti del settore manifatturiero sono concentrati nelle aree di insediamento produttivo, si è ritenuto di dare un punteggio maggiore ai parametri relativi agli addetti piuttosto che a quello relativo alla superficie.

La griglia di valutazione dei SLL è stata articolata secondo i parametri:

- rapporto numero addetti imprese manifatturiere/totale addetti;
- rapporto numero addetti/popolazione SLL;
- rapporto superficie industriale SLL/superficie industriale totale;
- performance export SLL /PE_Q – rilevazione Istat) per la valutazione del grado di apertura e di qualità del tessuto industriale.

Con la deliberazione della Giunta regionale n. 59/1 del 3.11.2016 è stato approvato l'elenco dei territori da ammettere alle agevolazioni previste per le aree di crisi industriale non complesse, che ricadono all'interno dei SLL che interessano i comuni di Fonni, Macomer, Nuoro, Thiesi, Cagliari, Nurri, Olbia, Carbonia, Iglesias, Sanluri e Villacidro e ricomprendono anche territori inclusi nella ZES.

Incentivi all'occupazione

Il Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali e la Regione Sarda concedono degli incentivi di natura contributiva ed economica per favorire l'inserimento lavorativo di lavoratori svantaggiati e soggetti percettori di ammortizzatori sociali in deroga.

Possono presentare domanda di contributo i datori di lavoro che abbiano sede operativa nel territorio della Regione Sardegna, allo scopo di ottenere una serie di misure e di incentivi finalizzati all'assunzione di:

- soggetti non percettori di ammortizzatori sociali (cassa integrazione, mobilità, indennità di disoccupazione), iscritti nelle ex liste del collocamento ordinario dei Centri Servizi per il Lavoro delle Province di residenza ed inoccupati/disoccupati da almeno 6 mesi;

- soggetti percettori di ammortizzatori, quali lavoratori provenienti da aziende in situazione di crisi e destinatarie di trattamenti di CIGO/CIGS (Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria e Straordinaria); lavoratori in mobilità; lavoratori percettori del trattamento di disoccupazione o dell'indennità di disoccupazione speciale edile.

Per tutti i soggetti il datore di lavoro potrà usufruire dei seguenti incentivi finalizzati:

- all'assunzione, quali ad esempio incentivi economici diretti, sgravi contributivi, sostegno al reddito;
- all'utilizzazo di percorsi formativi strettamente collegati con il piano di reimpiego del lavoratore;
- all'autoimpiego, per avviare un'attività autonoma o associarsi in cooperativa.

Agli incentivi regionali si aggiungono altri due importanti strumenti previsti dalla normativa nazionale. Il primo è l'*incentivo occupazione Mezzogiorno*, attivo dal 1.1.2018 per l'intero anno che, in continuità con l'incentivo occupazione Sud del 2017, riguarda le seguenti categorie:

- lavoratori e lavoratrici di età compresa tra i 16 anni e 34 anni di età;
- lavoratori e lavoratrici con 35 anni di età e oltre, privi di impiego regolarmente retribuito per almeno sei mesi.

Lo strumento è gestito dall'INPS e ne possono fruire le regioni Abruzzo, Molise, Sardegna, Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Sono previsti sgravi dei contributi a carico dei datori di lavoro privati, mediante conguaglio sui contributi INPS.

Il secondo è l'*incentivo strutturale all'occupazione giovanile stabile* previsto dalla Legge di Bilancio 2018 a decorrere dal 1.1.2018, e promuove l'occupazione giovanile stabile spettante ai datori di lavoro privati per:

- assunzioni a tempo indeterminato;
- trasformazioni da tempo determinato a tempo indeterminato, purché il lavoratore sia in possesso del requisito anagrafico alla data della trasformazione;
- prosecuzione di contratto di apprendistato, purché il lavoratore non abbia compiuto 30 di età alla data della conferma in servizio.

Le principali procedure di aiuto alle imprese

Si riportano di seguito le principali procedure si sostegno alle imprese attivate a valere sulle risorse dell'Asse III – Competitività del sistema produttivo del POR FESR Sardegna 2014-2020.

Azione 3.3.1 – Sostegno al riposizionamento competitivo, alla capacità di adattamento al mercato, all'attrattività per potenziali investitori, dei sistemi imprenditoriali vitali delimitati territorialmente

Bando "Aumento della competitività attraverso aiuti alle imprese in fase di avviamento o sviluppo"

Tipologia intervento T1-T2

Soggetti beneficiari: imprese micro e piccole da costituire o costituite che rispettano i parametri previsti dalla base giuridica utilizzata

Finalità procedura: favorire la creazione e lo sviluppo di nuove micro e piccole imprese, attraverso la realizzazione di Piani di sviluppo orientati a sostenere l'avvio di nuove imprese o lo sviluppo delle imprese in fase di avviamento.

Oggetto del Bando: sostegno ai Piani di sviluppo d'impresa formati da: Investimenti produttivi (IP), Servizi (S), Formazione (F), Capitale circolante (CC). Il sostegno è garantito attraverso il contributo a

fondo perduto. In determinate condizioni al contributo può essere associato un finanziamento pubblico a condizioni di mercato. Dotazione finanziaria: euro 13.000.0000.

Bando "Competitività per le MPMI"

Tipologia intervento T1

Soggetti beneficiari: imprese micro, piccole e medie operanti da almeno 2 anni che rispettano i parametri previsti dalla base giuridica utilizzata

Finalità procedura: favorire l'aumento della competitività delle MPMI operative, attraverso la realizzazione di Piani di sviluppo orientati a sostenere il riposizionamento competitivo o la capacità di adattamento al mercato.

Oggetto del Bando: sostegno ai Piani di sviluppo d'impresa formati da: Investimenti produttivi (IP), Servizi (S) e partecipazione a fiere (FM), Formazione (F), Capitale circolante (CC). Il sostegno è garantito attraverso il contributo a fondo perduto. In determinate condizioni al contributo può essere associato un finanziamento pubblico a condizioni di mercato. Dotazione finanziaria: euro 10.000.000

Bando "Aiuti alle imprese per la competitività"

Tipologia intervento T2

Soggetti beneficiari: imprese micro, piccole e medie operanti da almeno 2 anni che rispettano i parametri previsti dalla base giuridica utilizzata

Finalità procedura: favorire l'aumento della competitività delle MPMI operative, attraverso la realizzazione di Piani di sviluppo orientati a sostenere il riposizionamento competitivo o la capacità di adattamento al mercato.

Oggetto del Bando: sostegno ai Piani di sviluppo d'impresa formati da: Investimenti produttivi (IP), Servizi (S), Formazione (F), Capitale circolante (CC). Il sostegno è garantito attraverso il contributo a fondo perduto. In determinate condizioni al contributo può essere associato un finanziamento pubblico a condizioni di mercato. Dotazione finanziaria: euro 17.000.000

Bando "Piccole e medie imprese efficienti. Miglioramento dell'efficienza energetica nelle PMI nel territorio della Sardegna"

Tipologia intervento T1

Soggetti beneficiari: piccole e medie Imprese operative da almeno 2 anni

Finalità procedura: promuovere la diffusione della diagnosi energetica e l'implementazione di Sistemi di Gestione dell'Energia (SGE) nelle PMI della Sardegna al fine di migliorare la loro competitività attraverso interventi di efficienza energetica

Oggetto del Bando: sostegno ai Piani di sviluppo d'impresa formati da: Investimenti produttivi (IP) e Servizi (S). Dotazione finanziaria: euro 2.458.800

Bando "ScrabbleLAB. Residenze Artistico-Creative in Sardegna"

Tipologia intervento T1

Soggetti beneficiari: imprese del settore culturale e creativo

Finalità procedura: sostegno alle imprese culturali e creative per la realizzazione di progetti di Residenze artistico-creative in Sardegna

Oggetto del Bando: realizzazione di progetti di Residenza artistico-creativa quali esperienze di rinnovamento dei processi culturali, della qualità sociale, della partecipazione, della mobilità e del confronto artistico internazionale, nonché di incremento dell'accesso all'offerta culturale e della qualificazione della domanda.
Dotazione finanziaria: euro 1.000.000

Azione 3.4.1 – Progetti di promozione dell'export (destinati a imprese e loro forme aggregate individuate su base territoriale o settoriale)

Bando "Promozione nei Mercati Esteri in favore di partenariati misti" - I e II Avviso

Tipologia intervento T2
Soggetti beneficiari: raggruppamenti di imprese aderenti a un piano presentato dalle Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative a livello regionale (di cui all'art. 2 della L.R.19/1986 relativamente alle confederazioni delle imprese artigiane e commerciali; all'art. 7 comma 23 della L.R. 3/2008 concernente le organizzazioni professionali delle imprese agricole; relativamente alle organizzazioni industriali vengono prese in considerazione, per analogia, quelle rispondenti ai requisiti di cui all'art. 2 della L.R.19/1986), da Camere di Commercio operanti nell'ambito del territorio regionale o da Consorzi di tutela dei prodotti DOP/IGP della Sardegna definiti all'articolo 3, punto 2, del Reg. (UE) n. 1151/2012 e riconosciuti dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali ai sensi dell'articolo 14, comma 15 della legge 21 dicembre 1999, n. 526 e i Consorzi di Tutela dei vini DOP/IGP della Sardegna indicati all'articolo 95 del Reg. (UE) n. 1308/2013 e incaricati dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, ai sensi dell'art. 17 del D.lgs. 61/2010 o che abbiamo avviato la procedura di adeguamento ai sensi del medesimo articolo e ss.mm.ii
Finalità procedura: favorire e sostenere l'internazionalizzazione delle MPMI regionali nei mercati internazionali, attraverso la realizzazione di proposte progettuali presentate e coordinate da partenariati
Oggetto del Bando:sostegno ai Piani di internazionalizzazione formati da spese per Servizi.
Dotazione finanziaria: I Avviso euro 2.000.000 - II Avviso euro 1.500.000

Bando "Promozione nei Mercati Esteri delle PMI in forma aggregata" - I e II Avviso

Tipologia intervento T2
Soggetti beneficiari: micro, piccole e medie imprese in forma aggregata
Finalità procedura: aumento della competitività attraverso aiuti per piani di internazionalizzazione presentati da aggregazioni di imprese operanti in Sardegna
Oggetto del Bando: azioni di supporto all'internazionalizzazione delle aggregazioni di imprese che incrementano la propensione all'export promuovendo l'ingresso e il consolidamento sui mercati internazionali delle produzioni di eccellenza regionale all'estero, articolate all'interno di Piani di internazionalizzazione formati da spese per Servizi.
Dotazione finanziaria: I Avviso euro 2.500.000 - II Avviso euro 2.500.000

Bando "Promozione nei Mercati Esteri delle PMI in forma singola" - I e II Avviso

Tipologia intervento T1
Soggetti beneficiari: micro, piccole e medie imprese in forma singola

Finalità procedura: aumento della competitività attraverso aiuti per piani di internazionalizzazione presentati da imprese singole operanti in Sardegna
Oggetto del Bando: azioni di supporto all'internazionalizzazione delle imprese che incrementano la propensione all'export promuovendo l'ingresso e il consolidamento sui mercati internazionali delle produzioni di eccellenza regionale all'estero, articolate all'interno di Piani di internazionalizzazione formati da spese per Servizi
Dotazione finanziaria: I Avviso euro 2.000.000 - II Avviso euro 3.500.000

Bando "ICE Export Lab Sardegna" - I e II edizione
Tipologia intervento T1
Soggetti beneficiari: piccole e medie imprese, Consorzi, Reti di impresa e ATI aventi sede operativa in Sardegna
Finalità procedura: favorire l'aumento della competitività delle imprese attraverso la formazione di Export manager
Oggetto del Bando: azioni di supporto all'internazionalizzazione delle imprese attraverso un percorso formativo finalizzato a sviluppare le conoscenze e le competenze tecnico-manageriali per accrescere competitività sui mercati esteri
Dotazione finanziaria: I Avviso euro 1.000.000 – II Avviso euro 2.413.332,00

Bando "IdentityLAB. Sostegno finanziario alle imprese operanti nel settore culturale e creativo per lo sviluppo di progetti di internazionalizzazione nei mercati interessati ai beni, servizi e prodotti culturali e creativi della Sardegna" - I e II Avviso
Tipologia intervento T1
Soggetti beneficiari: micro, piccole e medie imprese del settore culturale e creativo
Finalità procedura: favorire l'aumento della competitività delle micro, piccole e medie imprese del settore culturale e creativo
Oggetto del Bando: promozione di progetti culturali finalizzati a sostenere servizi e prodotti legati alle espressioni artistiche della cultura identitaria, al paesaggio e ai luoghi fortemente connotati in chiave storica e identitaria e ai beni culturali della Sardegna attraverso: partecipazione ad eventi artistici o culturali, spettacoli, festival, mostre ed altre attività culturali analoghe; organizzazione di missioni incoming di buyer stranieri; attività di promozione delle espressioni artistiche della cultura identitaria; realizzazione di prodotti e servizi legati alle espressioni artistiche della cultura identitaria (scrittura, editing, produzione, distribuzione, digitalizzazione e pubblicazione, traduzioni)
Dotazione finanziaria: I Avviso euro 900.000 – II Avviso euro 900.000

Bando "LiberLAB. Sostegno finanziario alle imprese editoriali per progetti di internazionalizzazione nei mercati interessati alla lingua e alla cultura sarda"
Tipologia intervento T1
Soggetti beneficiari: micro, piccole e medie imprese del settore dell'editoria
Finalità procedura: favorire l'aumento della competitività delle micro, piccole e medie imprese del settore dell'editoria

Oggetto del Bando: promozione di progetti culturali finalizzati a realizzare programmi integrati di sviluppo internazionale e collaborazioni con le realtà estere del mercato editoriale. I progetti devono definire in modo chiaro un percorso strutturato di internazionalizzazione, finalizzato allo sviluppo della competitività delle imprese dell'editoria localizzate in Sardegna, alla razionalizzazione dei costi e allo scambio di conoscenze e competenze
Dotazione finanziaria: euro 900.000

Azione 3.3.2 – Supporto allo sviluppo di prodotti e servizi complementari alla valorizzazione di identificati attrattori culturali e naturali del territorio, anche attraverso l'integrazione tra imprese delle filiere culturali, turistiche, sportive, creative e dello spettacolo, e delle filiere dei prodotti tradizionali e tipici

Bando "Domos de sa cultura. Sostegno finanziario alle imprese operanti nel settore culturale e creativo per progetti mirati alla valorizzazione degli elementi ed espressioni del patrimonio culturale immateriale della Sardegna"
Tipologia intervento T1
Soggetti beneficiari: imprese del settore culturale e creativo in forma singola o associata
Finalità procedura: favorire l'aumento della competitività delle imprese del settore culturale e creativo
Oggetto del Bando: promozione di progetti culturali finalizzati alla valorizzazione degli elementi ed espressioni del patrimonio culturale immateriale della Sardegna "in tutte le sue forme, compresi i costumi e l'artigianato del folklore tradizionale
Dotazione finanziaria: euro 1.000.000

Azione 3.7.1 – Sostegno all'avvio e rafforzamento di attività imprenditoriali che producono effetti socialmente desiderabili e beni pubblici non prodotti dal mercato

Bando "Culture LAB. Sostegno finanziario alle imprese del settore culturale e creativo per lo sviluppo di progetti culturali innovativi"
Tipologia intervento T1
Soggetti beneficiari: imprese del settore culturale
Finalità procedura: favorire l'aumento della competitività delle imprese del settore culturale
Oggetto del Bando: sostegno alla realizzazione di progetti culturali innovativi atti a valorizzare i beni culturali della Sardegna, rafforzando la fruizione degli stessi e incrementando le attività economiche ad essi connesse
Dotazione finanziaria: euro 1.675.680

Bando "CULTURE Voucher. Voucher per l'acquisto di servizi reali rivolti alle imprese operanti nel settore culturale"
Tipologia intervento T0
Soggetti beneficiari: imprese del settore culturale
Finalità procedura: favorire l'aumento della competitività delle imprese del settore culturale attraverso l'erogazione di aiuti per l'acquisto di servizi avanzati di consulenza e di sostegno all'innovazione
Oggetto del Bando: sostegno all'avvio e al rafforzamento di attività imprenditoriali che producono effetti socialmente desiderabili e beni pubblici non prodotti dal mercato, quali tipicamente sono quelli

relativi all'erogazione di servizi culturali e di valorizzazione del patrimonio culturale. Dotazione finanziaria: euro 2.000.000

Il Contratto di Investimento (T4)

Il *Contratto di Investimento* è uno strumento di incentivazione negoziale, introdotto nella Regione Sardegna con la deliberazione della Giunta regionale n. 6/29 del 31.1.2017, le cui Direttive di attuazione sono state approvate in via definitiva con la deliberazione della Giunta regionale n. 13/20 del 13.3.2018. Lo strumento è finalizzato ad attrarre nuovi investimenti esterni, a rafforzare la struttura produttiva e a sostenere la competitività dei sistemi produttivi locali e delle filiere. Il soggetto proponente è l'impresa[14], in forma individuale o in forma congiunta mediante ricorso al contratto di rete.

Lo strumento prevede l'erogazione di un aiuto in forma di sovvenzione non rimborsabile a fondo perduto, anche in combinazione con il finanziamento regionale del Fondo di Competitività delle imprese. In caso di combinazione tra aiuto e finanziamento sono attivate due distinte operazioni ai sensi dell'art. 37, commi 7, 8 e 9, del Regolamento (UE) n. 1303/2014. Gli aiuti sono concessi sulla base di quanto stabilito dal Regolamento (UE) n. 651/2014, articoli 14, 17, 18, 25, 31, 53, 55.

Il Progetto di Sviluppo deve essere finalizzato a:

- realizzare nuove iniziative produttive nel territorio regionale, caratterizzate da un alto livello di innovazione tecnologica od operanti in settori in forte sviluppo e ad alto valore aggiunto o con un significativo incremento occupazionale;
- sviluppare l'integrazione dei sistemi e delle filiere produttive presenti o in via di costituzione che abbiano potenzialità di sviluppo sul territorio regionale, allo scopo di creare e/o favorire il potenziamento innovativo, la realizzazione di servizi annessi a specifiche unità di produzione/servizio, la messa a sistema e la condivisione di specifiche funzioni e servizi o di strutture e infrastrutture complementari e la valorizzazione del patrimonio culturale.

Il Progetto di Sviluppo, coerente con la "Smart Specialization Strategy" (S3) della Regione Sarda o con specifici programmi finanziati con risorse dedicate, deve essere ricompreso in uno dei seguenti ambiti:

a. *industriale*, relativo all'ambito tecnologico-produttivo e finalizzato alla produzione di beni e/o servizi, può comprendere attività di sviluppo sperimentale, servizi e formazione;

b. *turistico-ricettivo*, finalizzato allo sviluppo dell'offerta turistica con il potenziamento e il miglioramento della qualità dell'offerta, dei servizi annessi per una migliore fruizione del prodotto turistico, consiste in un investimento che può comprendere servizi e formazione;

c. *culturale*, finalizzato alla creazione o alla riqualificazione di infrastrutture e del patrimonio culturale regionale a fini turistici, comprende le spese indicate dall'art. 53 del Regolamento (UE) n. 651/2014;

[14] Ai fini della classificazione delle imprese in impresa di "micro", "piccola", "media" o "grande" dimensione si applicano i criteri indicati nell'allegato I del Regolamento (UE) n. 651/2014).

d. *sportivo-ricreativo*, finalizzato alla creazione o alla riqualificazione di infrastrutture sportive o di infrastrutture che offrono servizi ricreativi a fini turistici, comprende le spese indicate dall'art. 53 del Regolamento (UE) n. 651/2014.

L'importo complessivo delle proposte progettuali varia tra:

- euro 5.000.000 ed euro 20.000.000 per gli ambiti a) e b);
- euro 1.000.000 e euro 2.500.000 per gli ambiti c) e d).

Per i Progetti di Sviluppo attuativi di specifici programmi finanziati con risorse dedicate, ovvero ricompresi nelle aree di crisi industriale complessa e non complessa che ricadono negli ambiti a) e b), l'importo minimo della soglia di accesso allo strumento può essere ridotto fino a euro 1.500.000.

Qualora il Progetto di Sviluppo sia realizzato da più imprese in forma congiunta tramite lo strumento del contratto di rete, il limite minimo delle spese e dei costi ammissibili è applicato con riferimento agli investimenti della rete.

Il Progetto può comprendere, secondo i limiti e le intensità di aiuto stabilite dal Regolamento (UE) n. 651/2014, le spese e i costi sostenuti per investimenti materiali e immateriali per investimenti produttivi; innovazione; formazione; servizi (solo per le PMI) e spese di funzionamento (solo per gli investimenti agevolabili ai sensi degli artt. 53 e 55 per gli ambiti cultura e conservazione del patrimonio e infrastrutture sportive e ricreative multifunzionali).

Il Progetto di Sviluppo, da realizzarsi nell'ambito di unità produttive localizzate nel territorio regionale, deve essere coperto dal punto di vista finanziario con risorse pubbliche e private. Per la parte pubblica con: una sovvenzione a fondo perduto (contributo) nella misura massima stabilita in fase negoziale sul valore delle spese ammesse a conclusione dell'attività istruttoria; un finanziamento pubblico diretto a condizioni di mercato, attraverso il Fondo Competitività, in combinazione fino al 35% del valore dell'investimento o in alternativa alla sovvenzione.

L'intervento del Fondo Competitività (secondo le modalità e i criteri stabiliti per l'accesso al Fondo) può riguardare anche interventi non ammessi alle agevolazioni del Contratto di Investimento in fase istruttoria o esclusi in fase negoziale.

I Progetti di Sviluppo possono riguardare tutte le attività economiche, ad eccezione di quelle esplicitamente escluse dal Regolamento (UE) n. 651/2014 e dalle disposizioni attuative approvate.

La chiusura dei lavori del Progetto deve avvenire entro 48 mesi dalla data di stipula del Contratto di Investimento. Soggetto proponente è l'impresa, in forma individuale o in forma congiunta mediante ricorso al contratto di rete.

Il Progetto di Sviluppo di tipo industriale deve riguardare una iniziativa imprenditoriale finalizzata alla produzione di beni e/o servizi avente ad oggetto:

a. la creazione di una nuova unità produttiva;
b. l'ampliamento della capacità di una unità produttiva esistente;
c. la diversificazione di una unità produttiva esistente.

Il Progetto di Sviluppo di tipo *turistico-ricettivo* deve riguardare una iniziativa imprenditoriale finalizzata allo sviluppo dell'offerta turistica attraverso il potenziamento e il miglioramento della qualità dell'offerta ricettiva e, eventualmente, delle attività integrative, dei servizi annessi e delle attività commerciali strettamente connesse e funzionali al potenziamento dell'offerta turistica. Sono ammissibili:

a. la creazione di una nuova unità produttiva;
b. l'ampliamento della capacità di una unità produttiva esistente;

c. la diversificazione di una unità produttiva esistente.

Il Progetto di Sviluppo di tipo *culturale e per la conservazione del patrimonio* ha ad oggetto un'iniziativa imprenditoriale finalizzata all'ammodernamento, alla conservazione e/o al miglioramento di infrastrutture culturali, e/o un'iniziativa finalizzata alla tutela, alla conservazione e/o alla riqualificazione del patrimonio culturale materiale e immateriale regionale, e può riguardare:

a. musei, archivi, biblioteche, centri o spazi culturali e artistici, teatri, sale cinematografiche, teatri lirici, sale da concerto, altre organizzazioni del settore dello spettacolo dal vivo, cineteche e altre analoghe infrastrutture, organizzazioni e istituzioni culturali e artistiche;

b. il patrimonio materiale della Regione Sardegna comprendente il patrimonio culturale mobile e immobile e siti archeologici, monumenti, siti ed edifici storici; il patrimonio naturale collegato direttamente al patrimonio culturale o riconosciuto formalmente come patrimonio naturale o culturale dalle autorità pubbliche competenti.

Le tipologie di investimento ammissibile sono relative a:

a. costruzione, ammodernamento, acquisizione, conservazione o miglioramento di infrastrutture culturali a condizione che le stesse siano utilizzate a fini culturali per almeno l'80% del tempo o della loro capacità;

b. attività finalizzate alla tutela, alla conservazione, al restauro e alla riqualificazione del patrimonio culturale materiale regionale;

c. attività necessarie per rendere il patrimonio culturale meglio accessibile al pubblico.

Il Progetto di Sviluppo di tipo *sportivo-ricreativo* ha ad oggetto una iniziativa imprenditoriale finalizzata alla creazione o all'ammodernamento di infrastrutture sportive o di infrastrutture ricreative multifunzionali.

Sono considerate infrastrutture sportive, a mero titolo esemplificativo: palazzetti dello sport, arene, stadi, campi sportivi, piscine. Sono considerate infrastrutture ricreative multifunzionali quelle che offrono, unitariamente, servizi culturali e ricreativi, quali a titolo esemplificativo: marine locali e mediateche. Non rientrano in questa categoria gli alberghi e i parchi di divertimento.

La Regione Sarda ha già destinato 30 milioni di euro al finanziamento di tale strumento agevolativo attraverso l'impiego di risorse regionali e comunitarie e intende assegnarne ulteriori risorse per sostenere anche nelle aree ZES i grandi investimenti capaci di valorizzare il ruolo delle PMI.

8. Soggetti pubblici e privati coinvolti

Ai fini dell'elaborazione del presente Piano di Sviluppo Strategico, secondo quanto espressamente richiamato agli articoli 5 e 6 del DPCM n. 12 del 25 gennaio 2018, la Regione Sarda, attraverso l'attività di coordinamento svolta dal Centro Regionale di Programmazione e dagli Assessorati dell'Industria, degli Enti Locali e dei Trasporti, con il supporto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna a partire dalla fine del 2017 ha avviato un percorso di confronto e di concertazione con le Amministrazioni locali interessate territorialmente dal processo di perimetrazione delle aree retroportuali da inserire nella ZES a rete dei Consorzi Industriali di Cagliari, Portovesme, Oristano, Porto Torres, Olbia e Tortolì.
Le consultazioni finali, effettuate nel mese di luglio 2018, come riepilogato nella tabella 30 di seguito riportata, sono state precedute dal convegno *"Economia del mare. Opportunità di sviluppo per il territorio"*, tenutosi il 6 luglio a Cagliari, durante il quale i relatori intervenuti, provenienti principalmente dal sistema del credito e dal sistema delle associazioni di categoria interessate alla condivisione del percorso di costituzione della ZES, hanno potuto illustrare le prospettive, le opportunità e le potenziali ricadute per il sistema produttivo e per il sistema portuale della Sardegna.

Riferimenti consultazione	Data incontro	Sede incontro	Ambito territoriale	Amministrazioni locali coinvolte
Prot. 2563 del 19.7.2018	26 luglio 2018 ore 10.00	Consorzio Industriale di Portovesme	Consorzio Industriale Provinciale di Caronia Iglesias (SICIP)	Consorzio Industriale Provinciale di Caronia Iglesias (SICIP)
				Provincia Sud Sardegna
				Comune di Portoscuso
				Comune di S. Giovanni Suergiu
				Comune di Gonnesa
				Comune di Tratalias
				Comune di Carbonia
Prot. 2565 del 19.7.2018	26 luglio 2018 ore 15.00	Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del territorio Regione Sardegna	Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari (CACIP)	Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari (CACIP)
				Città Metropolitana di Cagliari
				Comune di Cagliari
				Comune di Assemini
				Comune di Capoterra
				Comune di Elmas
				Comune di Sarroch
				Comune di Sestu
				Comune di Uta
Prot. n. 2568 del 19.7.2018	27 luglio 2018 ore 11.00	Consorzio Industriale di Olbia	Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna (CIPNES)	Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna (CIPNES)
				Provincia di Sassari
				Comune di Olbia
				Comune di Monti
				Comune di Buddusò

Riferimenti consultazione	Data incontro	Sede incontro	Ambito territoriale	Amministrazioni locali coinvolte
Prot. n. 2574 del 19.7.2018	30 luglio 2018 ore 10.30	Palazzo Ducale Comune di Sassari	Consorzio Industriale Provinciale di Sassari (CIPS)	Consorzio Industriale Provinciale di Sassari (CIPS)
				Provincia di Sassari
				Comune di Sassari
				Comune di Porto Torres
				Comune di Alghero
Prot. n. 2575 del 19.7.2018	30 luglio 2018 ore 17.00	Consorzio Industriale Provinciale Oristanese	Consorzio Industriale Provinciale Oristanese	Consorzio Industriale Provinciale Oristanese
				Provincia di Oristano
				Comune di Oristano
				Comune di Santa Giusta
				Comune di Cabras
				Comune di Palmas Arborea
Prot. n. 2576 del 19.7.2018	31 luglio 2018 ore 10.30	Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del territorio Regione Sardegna	Consorzio Industriale Provinciale dell'Ogliastra	Consorzio Industriale Provinciale dell'Ogliastra
				Provincia di Nuoro
				Comune di Tortolì

Tabella 30 – Riepilogo consultazioni con le Amministrazioni locali coinvolte nell'elaborazione del Piano di Sviluppo strategico

Il percorso di condivisione si è concluso con l'acquisizione da parte dell'Amministrazione regionale delle proposte di perimetrazione della parte di ZES di propria competenza inviate da ciascun Consorzio Industriale coinvolto nell'attuazione del piano presente strategico.

9. Linee strategiche e punti di forza della ZES della Sardegna

9.1 Le ZES nel mondo, in Europa e il progetto per la Sardegna

Le zone economiche speciali sono oggi oltre quattromila nel mondo e si avviano in un futuro prossimo a toccare quota cinquemila assumendo varie configurazioni, quali parchi industriali e tecnologici, zone e porti franchi, città d'impresa (Enterprise Cities). Tali configurazioni hanno fra loro non molti aspetti in comune, e solo per grandi linee: essere zone fisicamente delimitate, essere gestite unitariamente, essere autorizzate a offrire incentivi specifici e procedure semplificate, a volte entro un'area doganale specifica.

Secondo l'Economist [15], l'euforia dei politici per le ZES rischia di alimentare la speranza in ricette facili, ovvero l'idea che basti fare un annuncio, delimitare un'area e e offrire tasse ridotte per creare sviluppo. In realtà sarebbero molti gli esempi di ZES fallite da cui trarre lezioni, ma l'attenzione, spesso anche della letteratura più tecnica, si sofferma prevalentemente sui casi di successo.

Un importante aspetto caratterizzante delle ZES è il livello di specialità rispetto al contesto istituzionale entro cui operano. A tale riguardo è possibile distinguere due categorie. Da un lato le ZES regolate da normative e sistemi di controllo separate e in larga parte eccezionali rispetto al contesto istituzionale e normativo di riferimento (ad es. riguardo il mercato del lavoro e le regole d'impresa). E' il caso delle ZES cinesi, che hanno rappresentato storicamente delle "porte aperte", così chiamate dal governo cinese (quali Shenzhen, Zhuhai, Shantou nel Guangdong e Xiamen nel Fujian) rispetto alla rigida pianificazione statale dell'economia. La più ampia ZES cinese e tra le prime in ambito mondiale è Shenzen, istituita circa 40 anni fa, che rappresenta un caso di sviluppo *greenfield*, in un'area passata da ventimila abitanti a oltre 12 milioni in tale lasso di tempo.

Una seconda categoria è composta da quelle ZES con un livello di specialità molto più limitato rispetto al contesto istituzionale di riferimento: è il caso delle ZES europee, che non possono derogare rispetto a soglie di aiuti regionali la cui geografia viene stabilita attraverso regole centralizzate comunitarie[16] . Come è noto, il paragrafo 3 dell'art. 107 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea stabilisce che possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno:

---

[15] The Economist (2015), "*Special Economic Zones: Not So Special*"; The Economist (2015). "*Special economic zones: Political priority, economic gamble*".

[16] L'unica eccezione alla regola comunitaria è rappresentata dal Porto Franco di Trieste (composto da tre Punti franchi commerciali e due industriali), il quale ha uno status di extra-territorialità doganale che deriva dal Trattato di Pace del 1947 e non può essere pertanto limitato dalle norme UE, potendo mantenere regimi speciali di esenzione dai dazi, di riduzione delle tasse e di controlli anche più favorevoli rispetto a quelli permessi dal Codice Doganale Comunitario.

a) misure destinate a favorire lo sviluppo economico delle regioni in cui il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure sia presente una grave forma di sottoccupazione, in considerazione della loro situazione strutturale, economica e sociale (nello specifico si tratta di aree il cui PIL pro capite è inferiore al 75% della media UE);

(…)

d) aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. In particolare, gli aiuti a finalità regionale hanno carattere eccezionale e si distinguono dalle altre categorie di aiuti pubblici in quanto riservati ad alcune regioni particolari ed aventi come obiettivo specifico lo sviluppo di tali aree.

La Sardegna, in base alla Carta degli aiuti a finalità regionale della CE approvata il 23.9.2016, rientra fra le aree in cui sono consentite le soglie di aiuti alle imprese di cui al livello 3 della tabella seguente, mentre altre ZES europee possono ricadere in soglie di aiuti più favorevoli (ad es. alcune delle 14 ZES polacche rientrano nel livello 1). Gli aiuti si calcolano entro il regime fiscale del paese di riferimento, che a sua volta può essere più o meno favorevole o attrattivo per le imprese nel contesto internazionale.

Livelli di aiuto alle imprese nella UE

Livelli (% PIL pro capite su media UE)	Grandi imprese	Medie imprese	Piccole imprese
1 – Zone 'A' (<45%)	**50%**	**60%**	**70%**
2 – Zone 'A' (45-60%)	**35%**	**45%**	**55%**
3 – Zone 'A' (60-75%)	**25%**	**35%**	**45%**
Zone scarsamente popolate	**15%**	**25%**	**35%**
Zone 'C'	**19%**	**20%**	**39%**

Tabella 31

All'interno della UE sono presenti oltre 90 fra ZES e Zone Franche. Le Zone Franche "classiche" rappresentano una sub-tipologia a se stante di zone economiche speciali, finalizzate a promuovere il commercio internazionale (extra UE nel caso dell'Europa) attraverso esoneri dei diritti di dogana, procedure doganali semplificate ed eventuali riduzioni delle imposte indirette. In Italia esistono, oltre al citato caso del Porto Franco di Trieste:

- la zona franca interclusa (ovvero perimetrata con punti di accesso) del Porto Franco di Venezia (*Venice Free Zone*), il cui regime di agevolazioni mira a facilitare le lavorazioni della merce stoccata;

- le zone franche non intercluse dei porti di Gioia Tauro e di Taranto, anche esse atte a favorire le lavorazioni in loco della merce importata e le successive esportazioni. Nel caso di Gioia Tauro si sono registrati problemi di operatività, anche perché l'area non è stata inserita nella lista ufficiale comunitaria delle Zone Franche, mentre nel frattempo la normativa comunitaria ha soppresso la possibilità di zone

franche non intercluse[17]. Nel caso di Taranto è stato applicato un modello di funzionamento di "deposito doganale", in interazione fra Dogana e Autorità Portuale.

In Sardegna, in attuazione dell'art. 1 del D.Lgs. n. 75/1998[18], la R.A.S. ha delimitato l'area della zona franca interclusa di Cagliari, che ha un piano operativo (approvato con delibera della G.R. 33/18 del 30.6.2015) e dovrà essere gestita dalla società appositamente costituita "Cagliari Free Zone".

E' stata inoltre approvata in via preliminare (delibera della G.R. n. 52/27 del 22.11.2017) la delimitazione territoriale e l'operatività della Zona Franca Interclusa di Portovesme, individuando quale soggetto gestore l'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sardegna e subordinando la definitiva approvazione al parere del Consiglio Regionale.

Infine, con la delibera 21/3 del 15.4.2016, la RAS ha disciplinato l'iter costitutivo di tutte le zone franche doganali sarde di cui al D.Lgs. n. 75/1998. Anche in questo caso si tratta di aree elettivamente destinate a depositi e lavorazioni in loco di merce da esportare fuori dalla UE, in regime fiscale e doganale di esenzione. Le imprese manifatturiere localizzate nelle zone franche possono sottoporre a trasformazione "sostanziale" le merci non provenienti dalla UE, da destinare a mercati extra UE, attraverso il cd regime di perfezionamento attivo.

Facilitazioni e agevolazioni

Le tipologie di facilitazioni e agevolazioni specifiche offerte dalle zone franche sono principalmente le seguenti:

- differimento dei dazi sui beni importati (in Europa il primo esempio è stato quello della zona aeroportuale *Shannon duty-free Processing Zone* in Irlanda);
- esenzione da dazi di importazione per materie prime e semilavorati trasformati in loco;
- esenzioni IVA su importazioni correlate ad esportazioni e servizi forniti in loco o esportati.

Una gamma molto più estesa di agevolazioni e facilitazioni può essere ritrovata nelle più ampie tipologie di zone economiche speciali:

- aiuti a ricerca e sviluppo
- aiuti a formazione dei dipendenti
- riduzione delle imposte sui redditi e sui profitti societari
- sgravi sulla tassazione immobiliare

---

[17] In base al Regolamento (UE) 2015/2446 del 28 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione al codice doganale dell'Unione.

[18] "*Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Sardegna concernenti l'istituzione di zone franche*". Al comma 1 il citato decreto legislativo prevede che: "*In attuazione dell'articolo 12 dello statuto speciale per la regione Sardegna approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3 , e successive modificazioni, sono istituite nella regione zone franche, secondo le disposizioni di cui ai regolamenti CEE n. 2913/1992 (Consiglio) e n. 2454/1993 (Commissione), nei porti di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres, Portovesme, Arbatax ed in altri porti ed aree industriali ad essi funzionalmente collegate o collegabili.*"

● incentivi all'occupazione

● disponibilità di aree per le imprese a prezzi ridotti

● procedure burocratiche semplificate

● servizi dedicati gratuiti: ricerca di aree e immobili, ricerca di personale, piani di formazione del personale

Anche il sistema normativo italiano permette una vasta tipologia di agevolazioni e facilitazioni [19]:

- contributo in conto capitale per la realizzazione degli investimenti iniziali connessi all'insediamento produttivo;
- agevolazioni doganali, mediante sospensione del pagamento dell'imposta sul valore aggiunto e dei dazi, con semplificazione delle procedure doganali;
- esenzione o riduzione di imposte locali relativi gravanti sugli immobili, tributi connessi allo smaltimento dei rifiuti, ai servizi indivisibili, ecc.;
- deroghe alle regolamentazioni sui contratti di lavoro;
- esenzioni o riduzione degli oneri sociali sulle retribuzioni;
- interventi infrastrutturali sul territorio interessato, al fine di migliorarne la competitività anche in termini di logistica e movimentazione merci;
- esenzione fiscale: abbattimento totale o riduzione dell'IRAP e dell'IRES (con provvedimenti legislativi ad hoc).

9.2 Punti di forza e di debolezza del sistema portuale sardo

Alcuni elementi di forza

● *Il cluster marittimo*

L'economia del mare rappresenta un elemento importante e strutturato per l'economia sarda. Essa produce un valore aggiunto di 1,6 mld€ (di cui 529 mln€ nella provincia di Cagliari), il 5,3% dell'economia regionale. In termini di occupazione, la blue economy conta in Sardegna 42.300 addetti. La Sardegna, con 611 imprese del cluster marittimo, è 7° in Italia (7% del totale nazionale).
Guardando ai rapporti con l'estero della regione, la quota di import-export via mare della regione è il 97% (in Italia è pari al 38%). Dopo un quinquennio in cui il trend è stato negativo, il 2017 con 11,3 mld€ ha fatto registrare un +32%.

● *Il porto di Cagliari*

La ADSP della Sardegna possiede Cagliari che rappresenta un porto abbastanza importante per l'Italia. Cagliari è un porto polifunzionale (tratta sia l'aspetto merci in ogni sua forma che passeggeri).

[19] Roberto De Luca, *Le Zone Economiche Speciali: caratteristiche, agevolazioni, opportunità e aspetti operativi*. Fondazione Nazionale dei Commercialisti, 2017.

Nel segmento merci prevalgono le rinfuse liquide, ma importanti sono anche le movimentazioni in container e il Ro-Ro (trasporto autoveicoli).
In particolare, Cagliari è:

- 2° in Italia per movimentazione rinfuse liquide (28 mln tonnellate);
- 3° per merci complessivamente movimentate (38 mln tonnellate);
- 8° per container (464 mila TEU).
- Ro-Ro, 12°in Italia con 4 mln di tonnellate, ma mostra buone performance (+59% sul 2012).

Fattori di debolezza

A oggi il maggiore elemento di debolezza del sistema portuale della Sardegna è rappresentato dall'eccessiva dipendenza dal settore Oil: per quanto riguarda il commercio estero, la regione ha una componente internazionale legata all'Oil pari all'88% del totale. Le Rinfuse liquide inoltre rappresentano ben il 58,9% del traffico merce regionale (da confrontare con il 37,4% per l'Italia). A questo è legata un'eccessiva dipendenza dell'economia dal settore energetico.
Ne conseguono relazioni internazionali sedimentate con Paesi e partner specifici. Anche in questo caso si rende necessaria un'ulteriore diversificazione attivabile con la ZES.

Le principali opportunità

● Il potenziale dei container

La movimentazione su container misura la componente manifatturiera del porto e la sua capacità di essere un punto di attrazione dei traffici e di grandi navi. Misura anche il potenziale logistico di un porto poiché il container contiene merce che può essere poi sottoposta a cicli di lavorazione per creare valore aggiunto.
Cagliari nel 2017 ha registrato un calo del 36% che si è concretizzato nella movimentazione di 424 mila TEUS dovuto alla cancellazione del porto da alcune rotte dei vettori internazionali. Diviene ancora più importante per l'economia del territorio «spingere» sulla lavorazione dei container movimentati. Si pensi che un container trasbordato vale 300 euro, uno lavorato vale 2.300 euro.
Il traffico di transhipment è sicuramente importante a Cagliari (l'80% del totale) ma è sulla lavorazione logistica del container che si dovrebbe puntare per dare più lavoro alle imprese, potenziare le infrastrutture del porto, che ha un importante terminal gestito da CICT del Gruppo Contship, importante multinazionale tedesca con casa madre ad Amburgo.
Nonostante le difficoltà registrate nel 2017, il porto è orientato a cogliere le opportunità del settore container, che si stima per quest'anno in crescita nel mondo.

● I RO-RO

Nel segmento del RO-RO l'Italia totalizza 107 milioni di tonnellate. Questo tipo di traffico è particolarmente sviluppato sul versante tirrenico della penisola, e il traffico con le isole maggiori è uno dei principali fattori di crescita. I porti sardi rappresentano il 9,9% del traffico nazionale e il 14% del Ro-Ro dell'arco tirrenico.

Per la Sardegna tale tipologia di traffico è in costante crescita, riportando un +48% dal 2013. In Italia vi sono armatori di eccellenza sul comparto (Grimaldi, Messina, GNV, Tirrenia etc..).

- Le Rinfuse Liquide: le opportunità insite nel GNL

Nato da una necessità ambientale e dai conseguenti obblighi normativi e recepite anche dall'Unione Europea, l'utilizzo del GNL per uso marittimo potrebbe diventare un'opportunità strategica per l'industria e la società. Da un punto di vista ambientale, l'utilizzo del GNL nel settore del trasporto marittimo può consentire di raggiungere gli obiettivi di riduzione dell'impatto ambientale derivante dalla presenza di zolfo (SOx) nei carburanti, in linea con le disposizioni previste dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO acronimo in inglese di International Maritime Organization)
L'attuale flotta mondiale di GNL-carrier, secondo lo Shipping Market Reports 2018 è pari a 490 navi, mentre il numero di navi alimentate a GNL è di circa 200 (fonte: LNG World Shipping).
Le prospettive sono sicuramente di crescita e secondo quanto stimato dal Quadro strategico nazionale al 2030: la domanda di bunker GNL dovrebbe aggirarsi su 1 milione di tonnellate all'anno; i punti di rifornimento per le navi che operano nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna dovrebbero essere 20; i mezzi navali alimentati a GNL di nuova costruzione dovrebbero ammontare a 35, mentre dovrebbero essere 25 quelli convertiti.
Le potenzialità sono interessanti così come notevole è lo sforzo che sta compiendo il nostro paese per sfruttarle a pieno. Di strada da percorrere ce n'è ancora tanta, ma i primi passi nella direzione giusta sono già stati compiuti.
Va in questa direzione, pertanto, la decisione del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che ha approvato all'unanimità il rilascio di una concessione demaniale marittima della durata di 50 anni in favore della Edison Spa per la realizzazione di un terminal per il gas naturale liquefatto nel porto industriale di Oristano. Si tratta di una decisione strategica che da il via ad una nuova politica energetica e ambientale dei porti della Sardegna, candidandoli come hub mediterraneo per il bunkeraggio ecosostenibile.

- I P.I.F.

All'interno del porto di Cagliari vi sono anche i P.I.F. : uffici periferici veterinari del Ministero della Salute riconosciuti e abilitati secondo le procedure comunitarie a effettuare controlli veterinari su animali vivi, prodotti di origine animale e mangimi provenienti da paesi terzi destinati al mercato comunitario o in transito verso altri paesi terzi. Aspetto che potrebbe ulteriormente incrementare gli scambi anche con i paesi Extra UE e favorire l'attrattività degli investimenti esteri.

L'analisi di SRM acquisita dalla ADSP del Mare di Sardegna e dalla R.A.S., basata anche su visite di studio nei porti effettuate da gruppi di ricerca, indica quale migliore strategia competitiva una combinazione di azioni e strategie che varia dalle basse tariffe portuali, vere calamite di attrazione di linee, alla produttività delle operazioni terminali e al valore logistico che si viene a creare da quando sbarca un carico fino alla partenza. Tale strategia può legarsi efficacemente alla presenza di zone economiche e doganali speciali presso i porti, permettendo cosi un più facile trasbordo verso un paese terzo e cosi favorendo i flussi export/import e gli investimenti esteri

9.3 La strategia di sviluppo della ZES della Sardegna

Da diverse analisi sulla esperienza delle ZES[20] emergono alcuni punti fermi che paiono accomunare i casi di maggiore successo nel mondo:

- una elevata integrazione della ZES con l'economia regionale / nazionale (è questo il caso ad es. della Corea del Sud);
- la competitività delle infrastrutture logistiche entro le rotte del commercio, quale fattore ancora più importante del sistema fiscale applicato ai trasporti marittimi;
- Il "bilanciamento" del grado di specialità della ZES, per evitare sia l'insufficiente differenziazione dal resto del territorio, sia all'estremo opposto la creazione di una sorta di "stato nello stato";
- la caratterizzazione dell'area interessata con una chiara vocazione economica riconoscibile dagli imprenditori.

Conseguentemente, sarebbe sbagliato pensare che lo sviluppo di una ZES possa precludere quello di altre aree entro la stessa regione: al contrario, una ZES funziona quando è in grado di attivare l'intera economia locale, viceversa l'impatto resterebbe circoscritto ad operazioni di traffico e trasporto commerciale senza interfacciarsi, con benefici reciproci, con l'industria e il sistema economico locale, e pertanto difficilmente una ZES varrebbe gli investimenti che vengono richiesti in infrastrutture per renderla competitiva. Dunque, il Piano strategico della ZES della Sardegna deve mirare necessariamente a conseguire un impatto regionale.

Riguardo lo scenario strategico del contesto mediterraneo, come sottolinea il Rapporto Svimez 2017 [21], nonostante i fallimenti del passato l'idea di fare del Mediterraneo un territorio "*hub*" logistico internazionale non è tramontata, e può essere rilanciata anche attraverso le future ZES, a patto di recuperare competitività rispetto ai porti del Nord Europa, perfezionando sulla scala regionale quel processo di incremento dei livelli di efficienza e dei volumi di traffico che si trova attualmente appena agli inizi, con la riforma delle istituzioni portuali.

Proprio perché i flussi marittimi contemporanei non sono legati alle rotte di minimo percorso quanto ad economie di scala gestite con logiche oligopolistiche, l'incremento di efficienza è indispensabile e non può essere limitato ai porti, ma deve interessare la logistica e le attività delle aree retroportuali e di quelle più interne collegate (*inland*). La geografia dei porti del Nord-Europa dimostra, del resto, che l'efficienza del cosidetto sistema *traslog* (trasporti - logistica) è in grado di compensare e superare gli svantaggi di costo derivanti da tratte più lunghe.

In tale ambito, tuttavia, occorre fare i conti a livello nazionale e regionale con il fatto che la moderna logistica richiede capacità organizzative sofisticate nelle quali purtroppo il nostro Paese non eccelle, essendo privo di grandi operatori nazionali e dovendosi affidare pertanto in larga misura a servizi esteri.

[20] Es. Douglas Zhihua Zeng, *Global Experiences with Special Economic Zones*, The World Bank 2015.

[21] SVIMEZ, *Rapporto 2017 sull'economia del Mezzogiorno*, Il Mulino 2017.

Per quanto riguarda specificamente il Mezzogiorno e le isole, il modello delle "filiere territoriali logistiche" (FTL) , sviluppato da Forte[22], prevede come *drivers* di sviluppo una serie di interventi sui moderni servizi logistici al fine di utilizzare porti e retroporti per attrarre e dinamizzare le funzioni produttive dei territori, puntando sulla identità, sui prodotti di eccellenza e sul massimo valore aggiunto. In particolare, funzioni come il controllo qualità, l'etichettamento, il confezionamento, il deposito, ma anche l'assemblaggio e la produzione su semilavorati, possono essere accentrate in aree portuali e retroportuali ai fini della riduzione dei costi, dell'efficienza e dell'attrazione di imprese orientate all'export. Per la Sardegna, il Rapporto Svimez 2012 individuò due possibili FTL: la FTL settentrionale "Sassari-Olbia" e la meridionale "Cagliari-Iglesias", entrambe basate sull'agroalimentare.

I possibili indirizzi strategici della futura ZES della Sardegna sono stati recentemente affrontati anche dalla Autorità di Sistema Portuale dell'isola[23], che ha posto in evidenza l'attuale scenario competitivo delle rotte mediterranee, caratterizzato da:

- una accresciuta competizione fra sponda Nord e sponda Sud, con l'avvento dei grandi porti del Nord Africa in Marocco (Tanger Med) ed Egitto (Port Said);

- una accresciuta competizione nell'asse Est-Ovest, grazie a porti come quello di Valencia in Spagna.

Il Piano della AdSP richiama la bassa remunerativitá del *transhipment* e la conseguente opportunità di perseguire l'integrazione di quest'ultimo con un traffico "gate", ovvero a destinazione finale o intermedia di lavorazione, come già nell'esperienza di porti di successo quale quello di Valencia, suggerendo la possibilità di cogliere con la istituzione della ZES una opportunità in questo senso.

Coerentemente con gli indirizzi strategici sopra richiamati, derivanti dalle esperienza delle ZES di successo e dal possibile ruolo della logistica marittima nello sviluppo locale, il Piano della AdSP esprime la consapevolezza di una rinnovata importanza strategica dei porti "*per l'accesso a un sistema più ampio, al fine di realizzare un nodo di interconnessione tra sistemi economici e realtà territoriali…*", verso un concetto di "*porto esteso*" e di "*porto factory*".

Dalle analisi sopra richiamate è possibile derivare, quali azioni strategiche per lo sviluppo della ZES della Sardegna:

- il recepimento e potenziamento del piano di sviluppo della AdSP entro il Piano stratregico della ZES, puntando: 1) a una infrastrutturazione in grado di valorizzare il sistema portuale della Sardegna, in interconnessione con aree retroportuali e più interne, ove i servizi logistici siano integrati con attività di manipolazione, lavorazione secondaria delle merci e produzione da semilavorati; 2) ad uno sviluppo competitivo dei servizi marittimi e logistici (es. con la dotazione di sistemi tecnologici di carico-scarico innovativi per il traffico Ro-Ro e ConRo);
- l'integrazione della ZES della Sardegna con le zone franche dell'isola, già istituite e in corso di realizzazione, per la creazione di un unico sistema di convenienze e il potenziamento degli scambi extra UE, quale particolarità specifica della Sardegna anche in chiave di mkt territoriale;

[22] Ennio Forte, *La rivoluzione logistica*. Quaderni Svimez, 2014.

[23] Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, *Piano Operativo triennale 2018-2020*. Cagliari 2018. A seguito del DL 169/2016, la nuova AdSP del Mare di Sardegna ha accorpato le due precedenti Autorità portuali esistenti nell'isola.

- un progetto di stimolo all'utilizzo dei servizi logistici della ZES da parte delle filiere produttive isolane, in particolare dell'agroalimentare;
- l'integrazione di uno sportello amministrativo unico della ZES entro il sistema regionale SUAP;
- la creazione presso l' AdSP di un servizio di agenzia per il marketing territoriale della ZES della Sardegna, in grado di svolgere un'opera di attrazione diretta degli attori economici sia al livello regionale che internazionale, utilizzando regole di interazione codificate con le realtà locali attraverso i Consorzi Industriali.
- una azione politico-amministrativa della R.A.S. orientata a ottenere un più ampio e semplice accesso alle opportunità di finanziamento comunitarie, quali quelle dello strumento CEF (C*onnecting Europe Facility*), anche modificando alcuni attuali requisiti ostativi (come la richiesta partecipazione ai progetti di almeno due Paesi membri e di un porto "core");
- la definizione di un piano regionale di formazione e valorizzazione delle risorse umane implicate nella logistica e nelle attività di impresa della ZES.

9.3.1 La ZES come strumento di Marketing Territoriale

La Zona Economica Speciale è uno strumento che può essere concepito in modi molteplici con diverse tipologie di agevolazioni, sia burocratiche, sia fiscali, sia sul costo del lavoro. In passato in Italia le iniziative volte alla creazione di un territorio delimitato dove insediare imprese e prevedere incentivi si sono spesso concluse in modo non positivo. Laddove il Governo ha previsto la concessione di risorse pubbliche per il finanziamento degli investimenti, le iniziative realizzate non hanno creato crescita poiché distribuite in modo frammentato e non coerente con le vocazioni produttive dell'area.

Porre al centro di una ZES l'area portuale, che viene considerata un punto di riferimento per gli investimenti industriali e di servizi, rappresenta un passo in avanti. Oltre al porto funzionante occorreranno un comitato di indirizzo competente, un piano di sviluppo convincente e investimenti incrementali di impresa rivolti a qualificare il territorio in termini di valore aggiunto.

Porre il Porto e quindi la logistica al centro di comando di un progetto territoriale è una scelta mai fatta in modo chiaro e strategica, che promettente a patto di potere e sapere attivare un sufficiente tessuto di imprese, un porto valido con terminalisti di eccellenza e interporti e/o aree retroportuali ben strutturati, un sistema burocratico fluido, un sistema logistico di prim'ordine e incentivi efficaci.

Occorre pertanto un'incisiva e permanente politica di *promozione* della Zona Speciale; essendo essa oltretutto considerata un strumento di *Marketing* Territoriale. L'investitore internazionale non arriva se non conosce la ZES in tutte le sue certezze e non recepisce i vantaggi localizzativi e finanziari di un territorio e del suo porto.

Infine la Sardegna, come richiamato in precedenza, vanta una particolarità unica: quella di poter costituire un sistema di convenienze a rete che integri le portualità della ZES con le Zone Franche della Sardegna dedicate agli scambi commerciali con i territori extra UE.

9.3.2 Il possibile impatto economico della ZES

In una penisola come l'Italia, i cui confini sono all'80% marini, quasi l'83% delle merci (in quantità) importate ed esportate dall'Italia verso Paesi extra-Ue transita via mare, a fronte del 4,4% che transita su strada. Secondo le analisi del Censis 24, i trasporti marittimi sono la branca del comparto con il più alto valore aggiunto e produttività: una branca alimentata a livello nazionale principalmente dai prodotti petroliferi (35,1%,), dal noleggio e leasing (10,4%) dal commercio all'ingrosso (9,4%) , dal magazzinaggio (6,2%) e dall'industria alimentare, bevande e tabacco (5,9%)[25].

Le ZES portuali sono per loro natura fortemente intrecciate con Ia "economia del mare", o blue economy: più direttamente con i settori della movimentazione delle merci, della cantieristica e della filiera della pesca, ma una ZES può creare nuovo valore aggiunto e incrementare i relativi moltiplicatori non solo nella blue economy, bensì in tutti quei settori produttivi interessati alla lavorazione ed esportazione delle merci.

Si stima che oltre il 3% delle imprese nazionali operi nella economia del mare, con un tasso di crescita del numero di imprese dell'8% nel quinquennio 2012-16 a fronte di una leggera flessione nel resto delle imprese[26] . Secondo la medesima fonte, il valore aggiunto di tale agglomerato di imprese incideva nel 2016 per circa il 3% del totale (nel 2013, secondo il dato Censis, il valore era 2,03%), con tassi di crescita doppi rispetto al resto dell'economia, mentre l'occupazione rappresentava il 3,5% del totale, anch'essa in aumento (di 3 punti percentuali nel periodo 2011-16) rispetto a una stagnazione dell'occupazione complessiva. Tali dati si riflettono in un export particolarmente dinamico: circa il 25% di crescita nel 2016 per il settore ittico e la cantieristica nel complesso, nonostante nei due ambiti si sia registrata una diminuzione del numero di imprese nel periodo 2011-2016.

Diversi sono i settori caratterizzati da interdipendenze settoriali che possono trovare nella blue economy una chiave di sviluppo: trasporti marittimi, cantieristica di manutenzione e costruzione, pesca e filiera alimentare, turismo marino, ricerca e valorizzazione ambientale. I settori della blue economy con il valore aggiunto più elevato risultano quelli dell'alloggio e ristorazione e della movimentazione merci e passeggeri. Al terzo posto si collocano le attività legate alla ricerca, regolamentazione e tutela ambientale. Solo quarta la filiera della cantieristica.

L'economia del mare assume un particolare rilievo anche prospettico in Sardegna, unica grande isola nazionale distante dalla piattaforma continentale. Per incidenza del numero di imprese di tale settore sul totale regionale, la Sardegna con il 5,7% si colloca al secondo posto in Italia dopo la Liguria. Sempre come incidenza del numero di imprese del settore la provincia di Olbia-Tempio si colloca al quinto posto fra le provincie italiane (con il 10,5%, dati 2016), subito dopo quella di Trieste, ed è al primo posto in Italia per incidenza degli occupati sul totale provinciale (15,5%). Anche l'Ogliastra si distingue per l'elevata incidenza dell'economia del mare (9,5% del V.A. provinciale e 11,8% degli occupati).

---

[24] Federazione del Mare – Censis, *V Rapporto sull'economia del mare, Cluster marittimo e sviluppo in Italia*. Roma 2015.

[25] Elaborazioni Censis su dati Istat 2011.

[26] CCIAA Latina, *Sesto rapporto sull'Economia del Mare*, 2017. In collaborazione con Unioncamere e con l'Istituto Guglielmo Tagliacarne.

Il moltiplicatore economico stimato della blue economy è pari nel complesso a 1,8 euro per ogni euro di V.A. direttamente prodotto. Nei diversi sottosettori i moltiplicatori più elevati si registrano nella movimentazione merci e persone e nella cantieristica, seguita dalle attività sportive e ricreative, mentre la filiera ittica e l'alloggio e ristorazione sono in coda, ma pur sempre con un valore dell'1,8%. Modesto, ma rilevante per altri aspetti, è il moltiplicatore del settore della ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (0,5)[27].

Il moltiplicatore del reddito del cluster marittimo, nella analisi condotta dal Censis a partire dal sistema Istat delle risorse e degli impieghi (tavole input output, dati 2013), risulta ancora più elevato, pari a 2,55, che diventano 3,03 se si include l'indotto e si esclude la componente degli organi istituzionali del comparto[28]. Il Censis ha anche elaborato degli "Indici regionali di intensità marittima" per misurare l'importanza e l'impatto locale delle economie o cluster produttivi marittimi. La regione con l'economia più vocata al mare risulta la Liguria, in quanto vanta attività rilevanti in tutte le branche del comparto: diportistica, consistenza armatoriale, portualità, trasporto marittimo, cantieristica.

La Sardegna, complessivamente, si colloca poco sopra l'indice medio italiano con 102,4, in posizione intermedia (al 10° posto fra le regioni italiane). Fra le branche del comparto l'isola si segnala per le attività diportistiche (al quinto posto fra le regioni, con un indice di 107,1). Nell'indice regionale relativo alla portualità e trasporto marittimo la Sardegna si colloca dopo le prime 5 regioni (prima in Italia è la regione Veneto), con un peso relativo analogo a quello dell'Emilia Romagna e della Calabria.

Inoltre, dalle analisi specificamente condotte da SRM per l'AdSP della Sardegna risulta che:

- l'isola attualmente gestisce 48,8 milioni di tonnellate di merce e il dato potrebbe portarsi a circa 50 milioni nel 2020 e a 54 milioni in uno scenario di base;
- lo studio di un panel di porti in cui è stata istituita una ZES (o una zona franca) ci porta a dire che il traffico portuale della Sardegna nel caso fosse istituita una ZES potrebbe crescere dell'8,4% annuo anziché dell'1,4% arrivando a oltre 57 milioni nel 2020 e a oltre 85 milioni nel 2025;
- dopo anni di economia regionale stagnante, la ZES potrebbe favorire una ripresa stabile (con uno **+0,3%-0,5% di base in più nella crescita del PIL**) con effetti ancora più positive nel caso in cui dovessero realizzarsi investimenti esteri consistenti, come spesso avviene in questi casi;
- l'export della Sardegna al 2017 è stato pari a circa 5 miliardi di euro. In uno scenario di base, considerando il tasso di crescita medio annuo degli ultimi dieci anni, nel 2020 si arriverebbe a 5,6 miliardi di euro e nel 2025 a 7,5 miliardi;

Al 2017 la Sardegna ha registrato 48,8 milioni di tonnellate di merce, crescendo negli ultimi anni del 13,8% **(1,4% medio annuo)**, e riducendosi del 1,8% nell'ultimo anno. In uno scenario di base, applicando il tasso medio annuo di crescita degli ultimi dieci anni, i porti della Sardegna arriverebbero a gestire nel 2020 50,2 milioni di tonnellate e nel 2025 53,8 milioni di tonnellate.

Secondo i dati Prometeia, un aumento del 10% degli investimenti nei porti genera un incremento aggiuntivo dello 0,2% nel Pil; l'istituzione di una ZES potrebbe dunque irrobustire e rendere più costante la ripresa economica in Sardegna. Inoltre, va considerato che secondo stime SRM 1 euro di investimento

[27] CCIAA Latina, *cit.*

[28] Federazione del Mare – Censis, *cit.*,

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.

Sempre in base ai dati Prometeia, il cluster marittimo sardo genera un valore aggiunto pari 450 milioni di euro sul territorio Nazionale. Un aumento del traffico portuale grazie all'istituzione di una ZES potrebbe aumentare ulteriormente tale effetto, fino a circa 800 milioni di euro generati a livello nazionale.

Prospettive sulla crescita del PIL in Sardegna (valori correnti) con e senza l'istituzione di una ZES (Tasso di crescita percentuale annuo e stima del tasso di crescita medio annuo per i prossimi 5 anni)

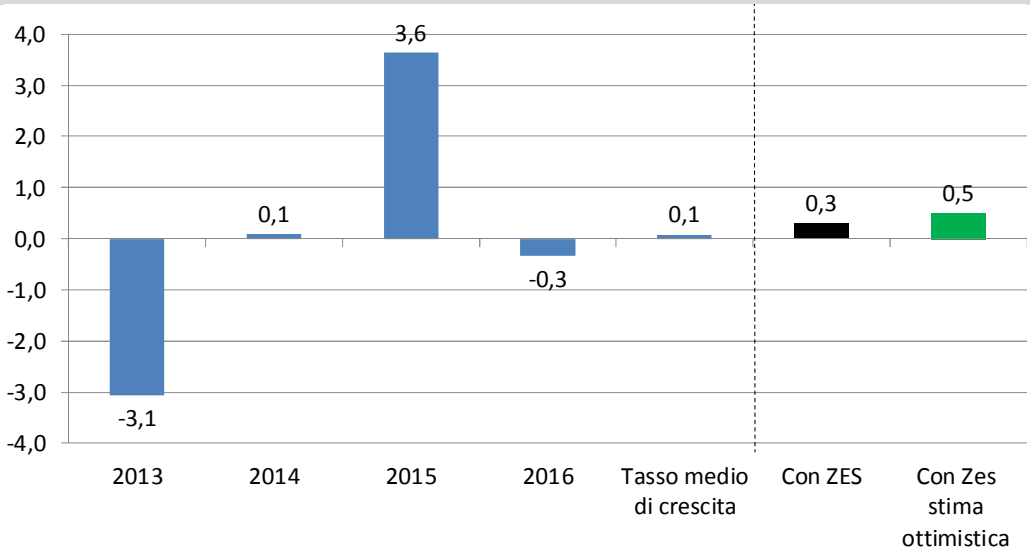


Grafico 23 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

L'export della Sardegna al 2017 è stato pari a circa 5 miliardi di euro: in uno scenario di base, considerando il tasso di crescita medio annuo degli ultimi dieci anni, nel 2020 si arriverebbe a 5,6 miliardi di euro e nel 2025 a 7,5 miliardi.

In base a uno studio della Banca Mondiale, le ZES possono portare ad un incremento aggiuntivo dell'export del 40% nell'arco in media di una decina di anni. Per cui nel caso in cui venisse istituita la ZES in Sardegna, tenendo conto di questo export aggiuntivo, si potrebbe arrivare a 6,1 miliardi nel 2020 e a 9,7 miliardi nel 2025. Inoltre il suddetto studio dimostra che nelle zone in cui sono state attivate le ZES si è avuta una consistente diversificazione settoriale. È il caso ad esempio dell'America Latina, dove prima dell'istituzione delle ZES venivano esportati prevalentemente prodotti agricoli, o del costa Rica dove a prevalere erano gli articoli del tessile, ai quali poi si sono aggiunti i prodotti dell'elettronica, anche escludendo le esportazioni investimento da parte di Intel. Esperienze simili si sono avute in Tunisia, Kenya e Filippine, dove le ZES hanno fortemente rivitalizzato le zone in cui sono state istituite.