

T1.1.4 - Stato dei fatti ed assi di sviluppo e di adattamento dei porti nel quadro GECT (Corsica)

10/2018

***Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de
la Corse-du-Sud***

**PORTO DI COMMERCIO D 'AJACCIO,
PROGETTO EUROPEO GEECCTT - ILES**

**RELAZIONE SUGLI SCAMBI MARITTIMI
INTERNAZIONALI**

Corsica Sardegna

VERSIONE 1.2

PATRICE SALINI

A FAVORE DI



Le economie insulari corsa e sarda

Isole sorelle, isole sconnesse

Corsica e Sardegna sono spesso indicate come isole gemelle. Se l'espressione riflette la vicinanza geografica delle due isole, non riflette in alcun modo - tranne forse (?) riferendosi al XIV secolo - la vicinanza politica ed economica. La debolezza degli scambi di persone e beni e servizi tra le due economie insulari non è un recente "incidente". Corsica e Sardegna non sono, e questo per secoli, nella stessa sfera politico-economica e non hanno strutturato le relazioni che avrebbero suggerito la loro vicinanza geografica e - almeno in parte - la loro vicinanza culturale. La nostra isola, le economie sarda e corsa, così vicine tra loro, sono in realtà disgiunte. Uno può vivere senza l'altro.

Questa osservazione generale - che evidenzia il basso livello di scambi al di fuori del periodo estivo - è inoltre la base di ripetute domande sui mezzi per sviluppare un legame più stretto.

Gli ordini di grandezza durante il cosiddetto periodo di traffico in acque basse (ad esempio novembre) sono limitati a 7.500 passeggeri al mese e circa 4.000 tonnellate scambiate (oltre il 90% importato in Corsica).

Ordine approssimativo degli scambi tra la Sardegna e la Corsica durante il periodo di bassa marea^[1]

| viaggiatori | | Merci (tonnellate) | |
|---------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| Porti corsi | Inserito e lasciato | Voci in Corsica | Gite in Corsica |
| Bonifacio | 5000 | 1250 | 250 |
| Porto Vecchio | 2000 | 150 | 15 |
| Propriano | 200 | 1650 | 20 |
| Ajaccio | 350 | 1200 | |

Una diversa impostazione geografica

L'altro importante elemento di differenziazione riguarda la geografia fisica e umana. Le "sorelle" sono molto meno simili di quanto si pensi in fretta. Innanzitutto le due isole hanno dimensioni piuttosto diverse. La Sardegna (24.090 km²) è quindi tre volte più grande della Corsica (8.680 km²). Inoltre, la Corsica è un'isola di montagna, con poche grandi pianure, così come la Sardegna ha ampie pianure e vasti altopiani. Per citare solo alcuni esempi, la vetta più alta della Sardegna (Gennargentu) ha picchi a 1834 m, mentre la Corsica ha 120 picchi a oltre 2000 m. Le pianure sarde rappresentano circa il 50% della superficie totale della Corsica o il 18% di quella della Sardegna. In Corsica, la grande pianura orientale rappresenta un'area del 13% circa dell'area della Corsica.

Questa differenza geografica si traduce meccanicamente in termini di superficie coltivabile, condizioni di circolazione tra micro-regioni (Corsica) o province (Sardegna) e distribuzione geografica della popolazione. Inoltre, la natura geologica dell'isola ha permesso alla Sardegna di sviluppare una forte attività estrattiva (ed estrattiva) e quindi un'industria pesante. Si stima che la percentuale di mine nel PIL sardo sia stata del 17% nel 1951.[\[2\]](#)

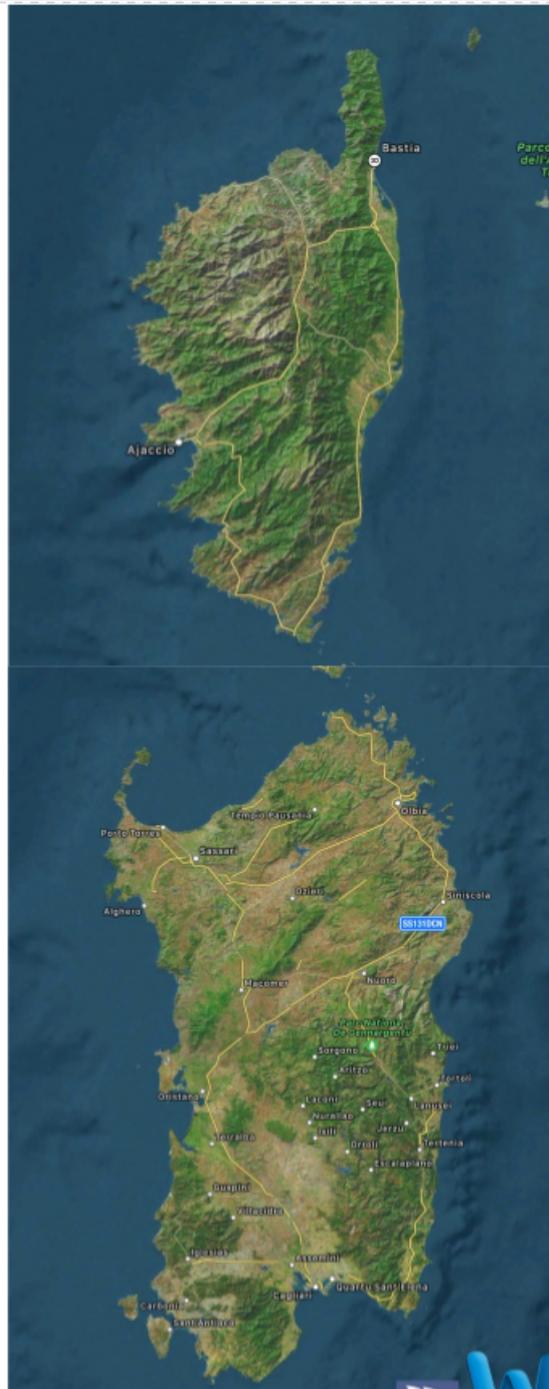
Per testimoniare l'effetto di questa disparità geografica, e non solo quella delle politiche pubbliche, possiamo prendere l'esempio della questione del servizio marittimo delle due isole. Le alte frequenze di servizio della Sardegna concentrate su una testa di ponte ferroviaria esistono dalla fine del XIX secolo[\[3\]](#), mentre, secondo Denis Gavini, all'epoca il commercio sardo era più debole di quello della Corsica. Tuttavia, lo sviluppo delle comunicazioni interne dell'isola è direttamente collegato sia alla volontà politica che allo sforzo finanziario compiuto, ma anche - soprattutto - alla geografia dell'isola.

La Corsica ha sviluppato una rete a scartamento metrico a binario singolo, il cui obiettivo principale era quello di collegare Ajaccio a Bastia, seguire la costa orientale da Bastia a Bonifacio e collegare Ajaccio a Propriano. Al suo apice, nel 1935 con il servizio a Porto Vecchio, la rete raggiunse la massima estensione a 360 km. In totale, dopo il danno di guerra, c'è solo una rete di 229 km (U Trinighellu). La Sardegna ha seguito uno sviluppo tecnicamente diverso e potrebbe essere precedente; rimane una rete di 1.038 km di lunghezza, di cui 430 km sono una pista ordinaria e circa 608 km sono una pista stretta (950 mm), gestita da due compagnie. Sebbene la rete (essenzialmente a scartamento ridotto) abbia subito la chiusura delle linee, rimane presente in tutte le province. Al suo apice la rete ferroviaria pubblica sarda raggiunse la massima estensione con 1.366 km di linee (di cui 417 a scartamento normale e 949 a scartamento ridotto).

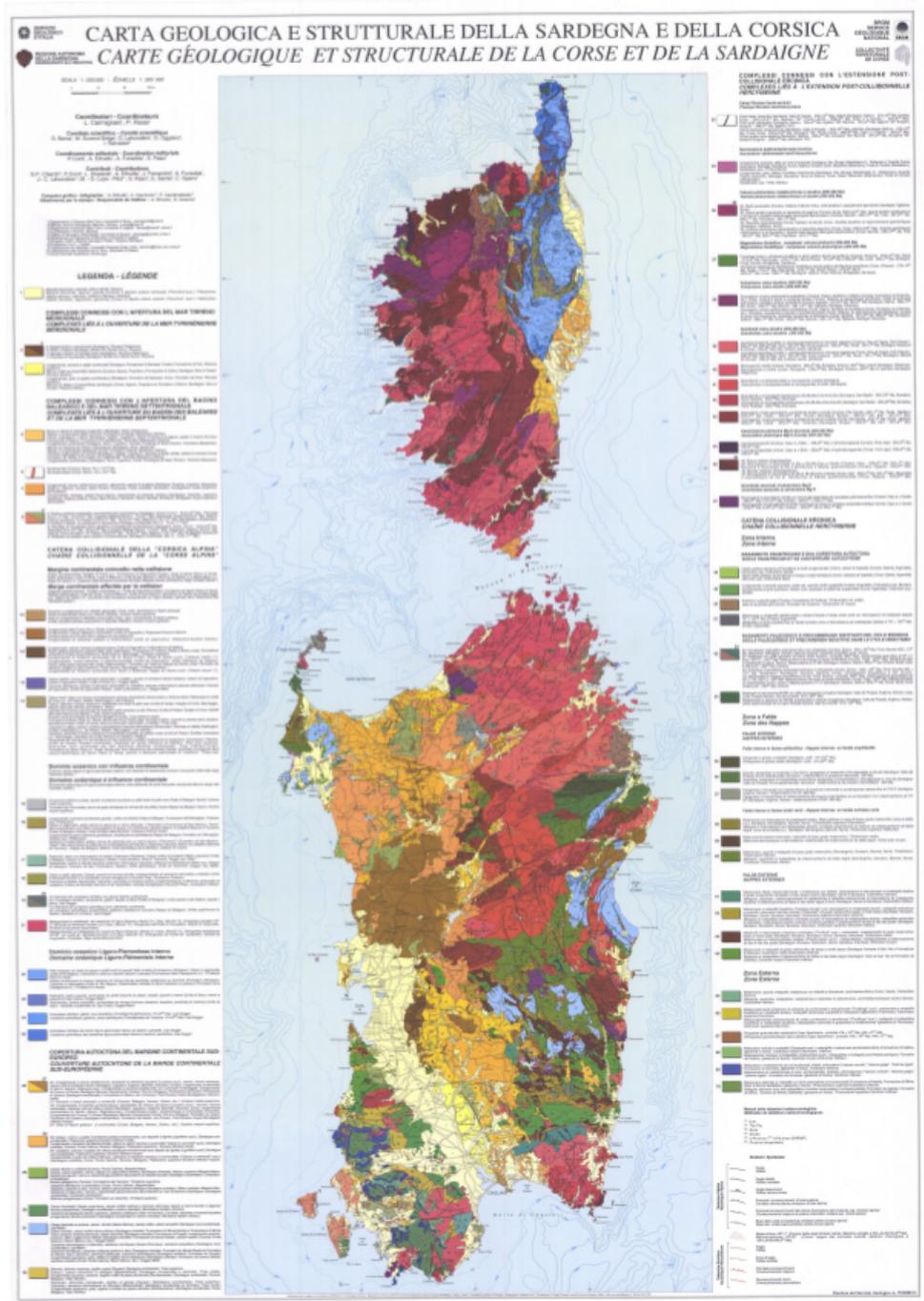
Le attuali reti ferroviarie in Sardegna e Corsica: un riflesso di politiche e vincoli geografici



Reti stradali corse e sarde - piano sorgente (Apple)



Mappa delle strade principali in Corsica e Sardegna (fonte Apple Plan)



Queste due economie vicine sono quindi - al di là di certe somiglianze sociologiche - ampiamente diverse, a volte divergenti e quantomeno disconnesse. Tuttavia, queste

L'esame - il confronto - delle economie corsa e sarda non può quindi essere disturbato oggi dal pregiudizio della prossimità. Se questo esiste, oggi è un potenziale, un futuro forse, in nessun caso una realtà economica, in un contesto istituzionale attualmente diverso (vecchia autonomia sarda[4] vs stato "speciale" della Corsica).

Uso del suolo

Per completare questa panoramica geografica, è interessante confrontare l'uso di suoli e terreni.

Naturalmente, queste situazioni derivano sia dalla geografia fisica (rilievo, suolo, ecc.) Ma anche dal cambiamento demografico (vedi sotto).

Dati sull'uso del suolo - Fonte Eurostat (dati per il 2015)

| % dell'area dell'isola | Corsica | Sardegna |
|------------------------|---------|----------|
| Area artificiale | 1.5 | 4 |
| Area coltivata | 1.9 | 11.6 |
| Area boschiva | 42.2 | 30.2 |

La differenza geografica sopra menzionata si riflette quindi perfettamente nei dati di base sull'uso del suolo. Il rapporto sull'area coltivata è piuttosto rivelatore e sarà correlato alla struttura dei saldi commerciali delle due isole.

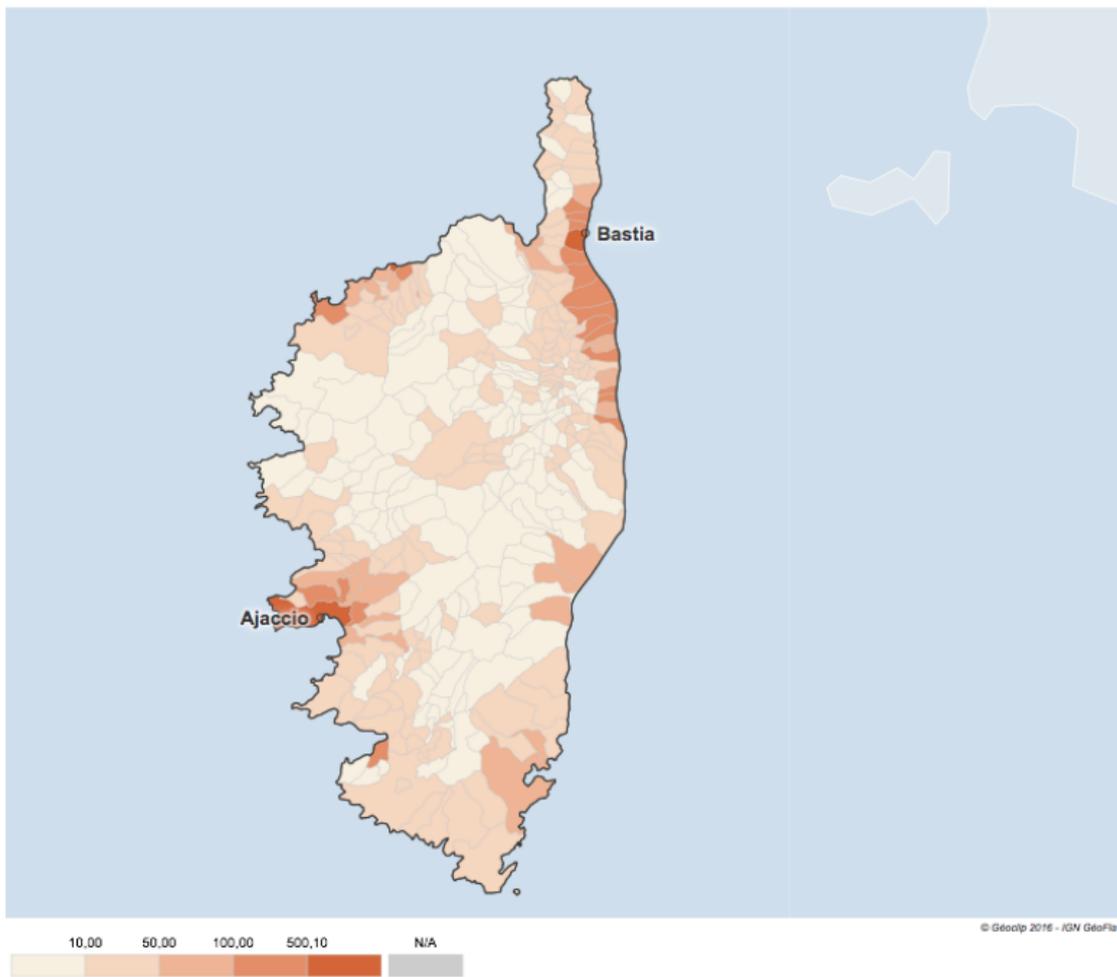
Rimane la struttura urbana. Innanzitutto, va notato che la dimensione delle città e degli agglomerati "grandi" delle due isole non ha nulla in comune.

In effetti, la popolazione urbana corsa è raggruppata in due principali centri agglomerati equivalenti (di circa 100.000 abitanti ciascuno), di cui il 60% a 2/3 della popolazione è urbana. I centri secondari riuniscono popolazioni che raramente superano i 10.000 abitanti (come Porto Vecchio). Al contrario, la Sardegna ha una rete di grandi città, di cui la principale, Cagliari, forma un agglomerato di oltre 430.000 abitanti.

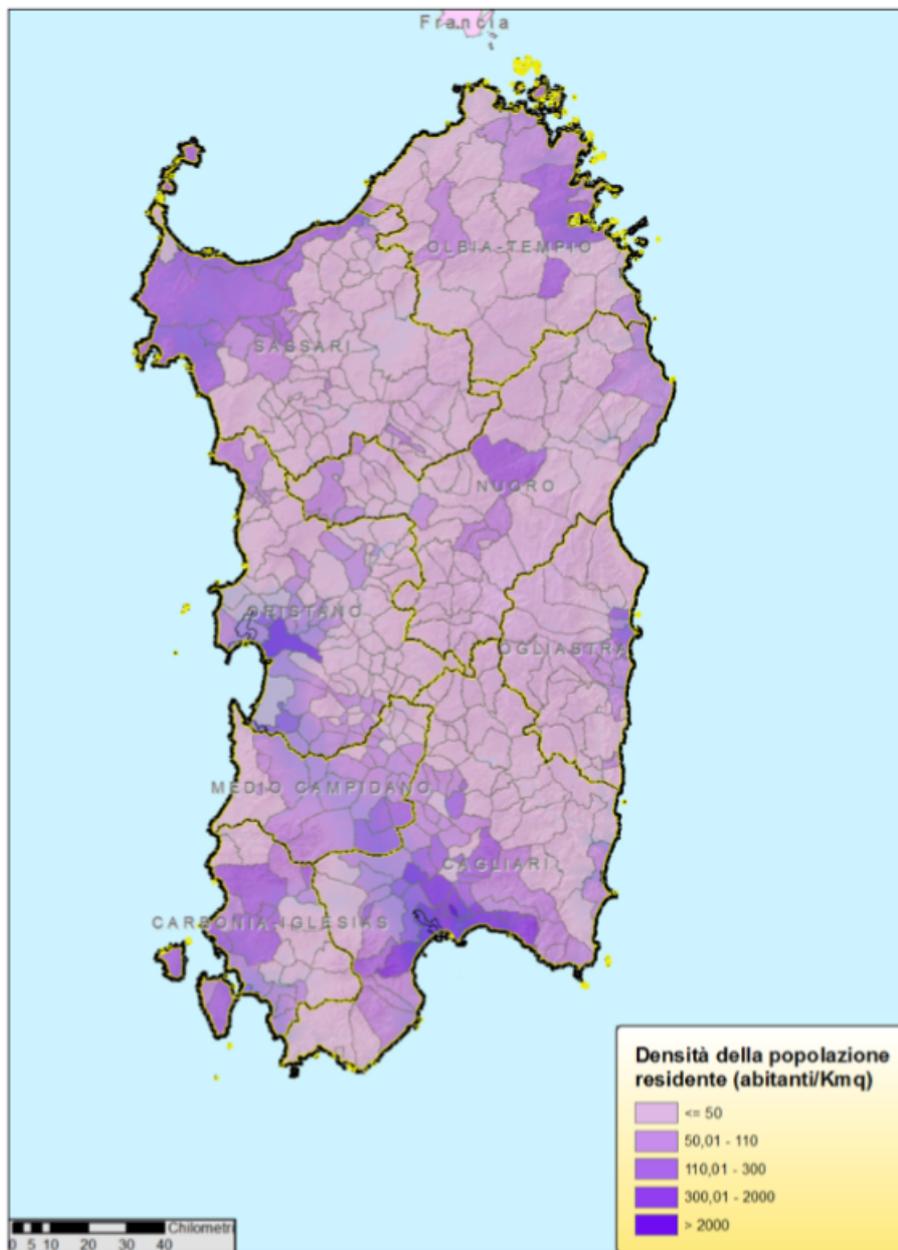
Questa realtà urbana non altera completamente la disparità di densità tra le aree costiere e l'interno, anche se questo è inferiore in Sardegna.

Mappa della densità di popolazione in Corsica (popolazione residente) - Dati INSEE 2015

densité moyenne de population, 2015 (hab/km²) - Source : Insee, Populations légales



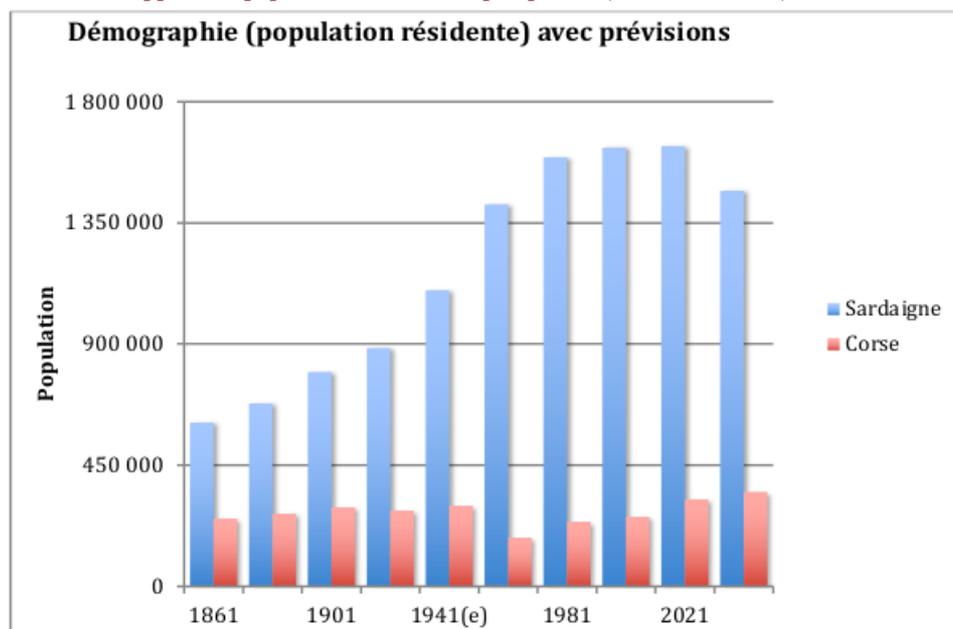
Mapa della densità di popolazione in Sardegna - Censimento Fonte Istat 2011



Demografia: opposti e convergenze

Lo sviluppo demografico a lungo termine delle due isole è sostanzialmente diverso. Se la popolazione sarda era, a metà del XIX secolo circa due volte e mezzo più grande di quella della Corsica, la situazione risulta attualmente molto diversa, al termine di una significativa progressione della popolazione sarda quando quella della Corsica diminuì .

Sviluppo della popolazione dal 1861 e prospettive (dati Insee e Istat)

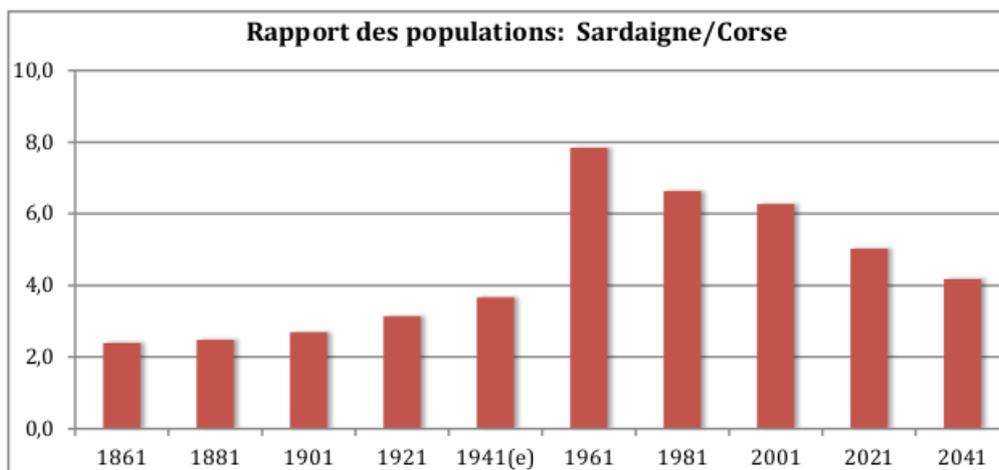


Source : Données Insee, Istat et estimations.

Fonte: dati Insee, Istat e stime.

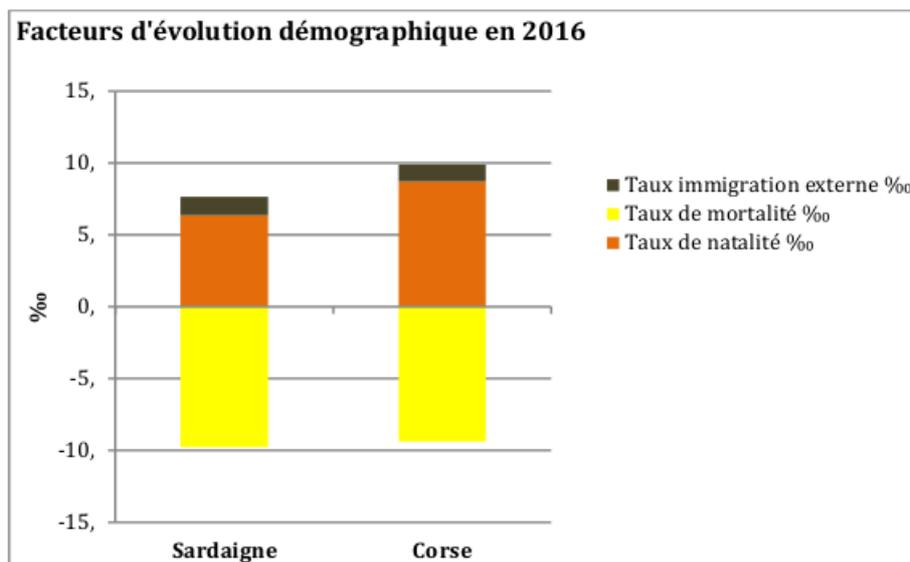
In totale, il rapporto di popolazione passò da 2,5 nel 19 ° secolo, all'epoca in cui la Sardegna era meno densamente popolata della Corsica, a 3,5 sulla soglia della seconda guerra mondiale, e infine un massimo di 7,8 nel 1981. Da allora, i due dati demografici sembrano divergere di nuovo, la Corsica sperimenta una crescita mentre la Sardegna sperimenta una stagnazione, quindi dovrebbe sperimentare una regressione.

Rapporto tra le popolazioni della Sardegna e della Corsica (dati Istat e Insee)



In effetti, le attuali componenti del cambiamento demografico differiscono essenzialmente a causa del più alto tasso di natalità in Corsica (mentre questo in realtà consente solo la stagnazione della popolazione esclusa l'immigrazione). E in effetti, questa piccola differenza - di circa 2,3 ‰ - allo stesso tasso di migrazione netta porta la Sardegna a vedere la sua popolazione diminuire del 2 ‰ all'anno, mentre la popolazione corsa continua a crescere.

Tendenze demografiche nel 2016: scomposizione dei fattori - fonte INSEE e Istat



Source : Données Insee, Istat et estimations.

Fonte: dati Insee, Istat e stime.

L'immigrazione in Corsica - che mangia come in Sardegna sia dall'immigrazione straniera, sia dalle migrazioni nette verso le isole continentali - si traduce tuttavia in una popolazione straniera più elevata in proporzione in Corsica (circa il 10% contro circa 3% in Sardegna). La metà è composta da marocchini, ma tende a diventare più europea (portoghese).

Le prospettive demografiche delle due isole sono pertanto divergenti, ma si prevede una graduale convergenza delle densità di popolazione. [5]. Le previsioni demografiche portano a una previsione generale di un aumento della percentuale di anziani (entrambi di età superiore a 65 anni, ma anche di 80 anni) e di una riduzione della percentuale di giovani. Questo movimento può essere modificato dalla natura dell'immigrazione, a seconda che si tratti o meno di famiglie, lavoratori o pensionati.

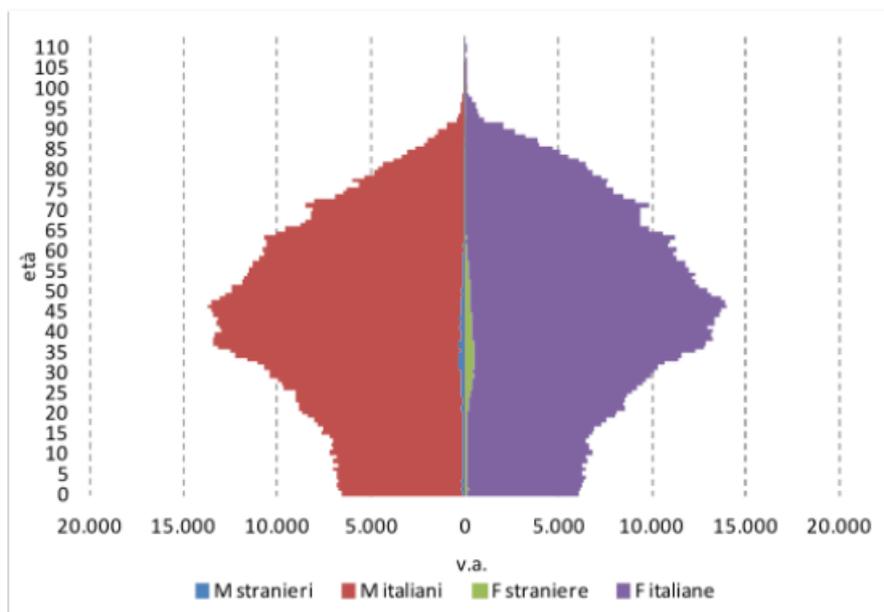
Demografia corsa: scenario centrale dell'INSEE - Fonte rapporto SCRAE gennaio 2013

| Scénario central INSEE | 2007 | 2020 | 2030 | 2040 | 2050 | Evolution | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-----|
| Nombre d'habitants (milliers) | 299 | 325 | 339 | 351 | 363 | 21% | |
| plus de 80 ans | 16,8 | 28,1 | 36,2 | 44,1 | 51,9 | 208% | 99% |
| 60 ans - 80 ans | 60,1 | 74,3 | 83,4 | 92,4 | 101,2 | 68% | |
| 20 ans - 60 ans | 158,8 | 160,5 | 157,8 | 155,1 | 152,4 | -4% | |
| moins de 20 ans | 63,3 | 63,0 | 61,2 | 59,4 | 57,7 | -9% | |
| Age moyen | 42,2 | | | 48,9 | | | |
| % plus de 80 ans | 5,6% | 8,7% | 10,7% | 12,6% | 14,3% | | |
| % 60 ans - 80 ans | 20,1% | 22,9% | 24,6% | 26,3% | 27,9% | | |
| % 20 ans - 60 ans | 53,1% | 49,4% | 46,5% | 44,2% | 42,0% | | |
| % moins de 20 ans | 21,2% | 19,4% | 18,0% | 16,9% | 15,9% | | |

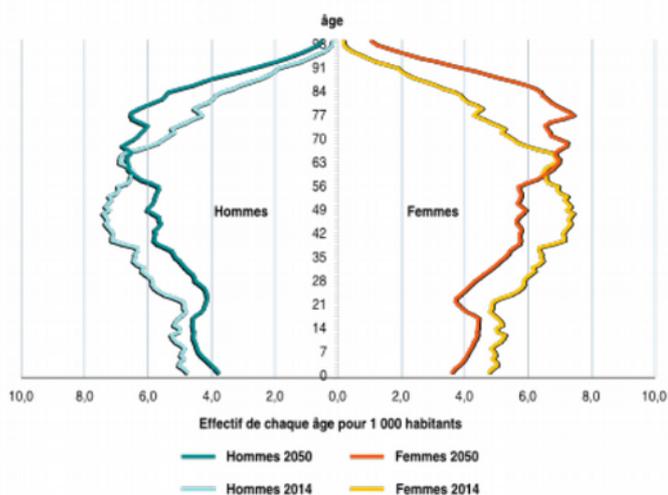
Previsioni demografiche per la Sardegna - Scenario mediano Fonte ISTAT (2018)

| % | 2020 | 2050 |
|------------------|-------|-------|
| Oltre 85 anni | 3,7% | 7,3% |
| Più di 65 anni | 23,1% | 34,1% |
| Tra 15 e 64 anni | 63,8% | 53,9% |
| Meno di 15 anni | 13,1% | 12% |

Piramide dell'età per la Sardegna nel 2011 - Fonte Istat. Numeri in valori assoluti



Piramide dell'età per la Corsica in numero di ogni età superiore a 1.000 abitanti - Fonte Insee



Source : Insee, Omphale 2017 scénario central

Possiamo quindi aspettarci, secondo le previsioni, strutture demografiche abbastanza vicine a medio termine.

Economie e loro strutture

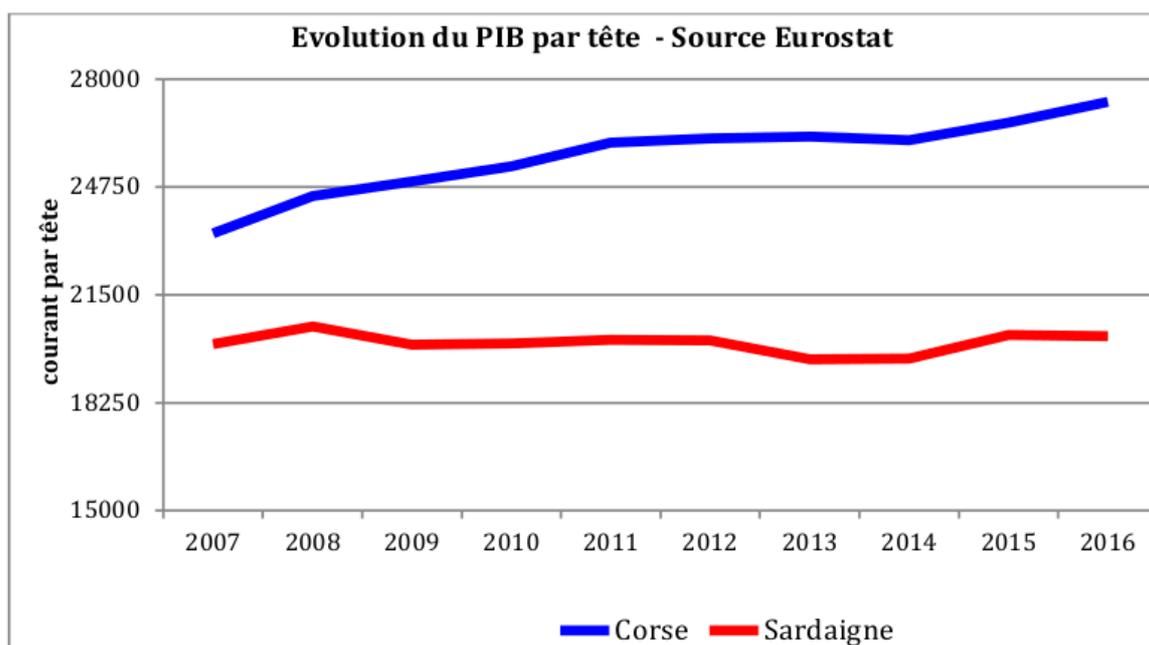
Il risparmio

La differenza di dimensioni e popolazione delle due isole porta a una prima grande differenziazione. La Sardegna ha un PIL che è circa 3,7 volte quello della Corsica, o più di **€ 33 miliardi rispetto a € 9 miliardi nel 2016**. Questa differenza da sola ha diverse implicazioni pratiche, anche se solo in termini di densità dell'apparato produttivo, diversità dei produttori ed eventualmente intensità della concorrenza. Ha anche - almeno teoricamente - conseguenze in termini di capacità di esportazione o attrattiva, allo stesso modo in cui la differenza nei tassi di disoccupazione tra le due isole contribuisce a rendere attraente la Corsica.

La Sardegna viene regolarmente presentata come "meno ricca" della Corsica. Uno degli indicatori utilizzati è naturalmente il PIL pro capite che mette in relazione il valore aggiunto prodotto con il numero di residenti.

Questo calcolo si traduce in effetti in una differenza di circa il 25% tra i due indicatori (la Sardegna avrebbe un PIL pro capite del 75% di quello che è in Corsica). Questo divario tende ad allargarsi, mentre la popolazione corsa sta crescendo e la popolazione sarda sta ristagnando.

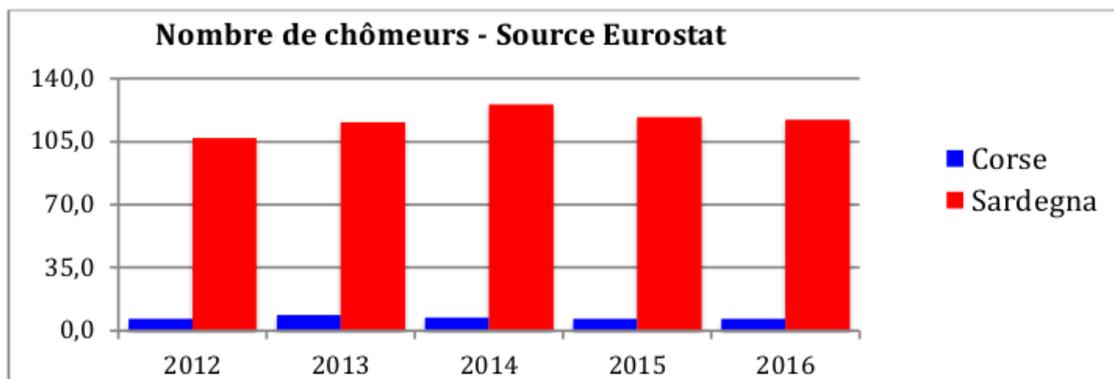
Evolution del PIL pro capite: un divario crescente - fonte INSEE e Istat



Tuttavia, questo indicatore merita di essere discusso.

- I primi elementi da prendere in considerazione sono il numero di lavoratori, il tasso di partecipazione e la disoccupazione. Ovviamente, il numero di lavoratori segnalati alla popolazione è vicino - dell'ordine del 42% in Sardegna e del 45% in Corsica -. Tuttavia, la percentuale di lavoratori dipendenti (posti di lavoro) è più alta in Corsica (circa l'86%) rispetto alla Sardegna (81%). Inoltre, il numero di disoccupati è molto diverso e raggiungerebbe in Sardegna un livello di 17 volte quello della Corsica, per una popolazione di solo 2,7 volte. Ciò spiega in gran parte la differenza del PIL pro capite, ma non è l'unico fattore.

Disoccupazione - fonte INSEE e Istat



- Un altro elemento da tenere in considerazione riguarda la struttura stessa dell'occupazione e, indirettamente, quella del reddito disponibile localmente. In quest'area, la quota assunta dai lavori amministrativi, spesso evidenziata come particolarità corsa, non è molto diversa da un'isola all'altra. Siamo circa il 30-32% delle persone occupate, e quindi circa il 40% degli impiegati. La questione del reddito disponibile localmente è più difficile da sollevare. Copre il duplice ruolo del turismo e quello del reddito dei residenti parziali. È difficile fornire una spiegazione precisa di questa domanda, considerando che pochi fattori suggeriscono una differenza significativa.
- Resta quindi la questione del livello generale dei prezzi. Si può effettivamente prevedere che la stima in euro del PIL rifletta le differenze negli standard del potere d'acquisto, derivanti da differenze salariali e di prezzo. È un dato di fatto che il livello dei salari è inferiore in Sardegna, così come il reddito disponibile netto pro capite. Resta da chiedersi quale sia il livello generale dei prezzi [\[6\]](#). In assenza di indagini comparative su "mazzi" di prodotti identici, è difficile fornire una stima precisa delle differenze di costo della vita. Tuttavia, l'esperienza delle pratiche nel settore delle costruzioni sembra supportare l'idea di un vantaggio competitivo per i materiali da costruzione sardi. Alcuni parlano nell'estremo sud di una differenza dal 20

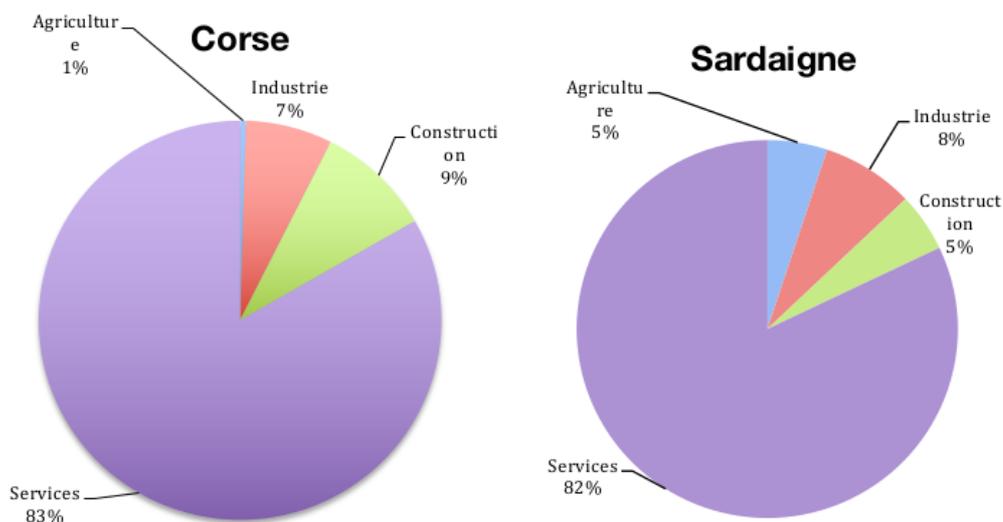
al 30% e del 40% per il cemento[7]. Tuttavia, nulla indica che i prodotti sono sempre strettamente comparabili. E le indagini condotte in Italia sui prezzi al consumo evidenziano alti livelli di prezzo in Sardegna a causa della mancanza di concorrenza. Ma questo fenomeno non influirebbe su tutti i prodotti (come pane, olio, caffè, meno costosi in Sardegna) e avrebbe disparità secondo le province[8] (Cagliari sarebbe più economica di Sassari per esempio). Tuttavia, il principio di una differenza di prezzo tra le due isole dovrebbe essere mantenuto, se non altro a causa delle dimensioni dei loro mercati e dell'esistenza di un settore produttivo più ampio e diversificato in Sardegna. Questo divario si riscontra, notevolmente amplificato a causa delle diverse dinamiche demografiche, nei prezzi degli immobili, che sono in media superiori del 50% in Corsica.

Strutture economiche

La natura stessa della struttura delle attività è ampiamente descrittiva del tessuto produttivo e della direzione dell'economia.

Sembra che, oltre alla differenza di dimensioni delle 2 economie (rapporto dell'ordine da 1 a 3 o 4), la distribuzione del valore aggiunto prodotto sia molto comparabile. In effetti, l'unica differenza significativa riguarda il maggior posto di agricoltura in Sardegna e di costruzione in Corsica. Questa differenza è in parte dovuta ai fattori geografici sopra menzionati, ma anche a dinamiche specifiche.

La ripartizione per settore del valore aggiunto corso e sardo nel 2015 - Fonte Insee e Istat



Le differenze sono tutt'altro che trascurabili poiché la quota di agricoltura - anche se il dato corso per il 2015 è particolarmente basso e quindi potrebbe essere rivalutato - è quasi quattro volte quella che è in Corsica. È quindi dimostrato che - senza andare

in questo ordine di grandezza, il peso dell'agricoltura sarda non è proporzionato a quello dell'agricoltura corsa (in valore assoluto e in base agli anni da 15 a 40 volte maggiori !).

Al contrario, il peso nell'economia corsa del settore delle costruzioni è quasi doppio. Questo è il risultato sia dell'urbanizzazione che dei lavori pubblici (PEI), ma ovviamente anche dinamiche demografiche della Corsica. In termini assoluti, il ramo corso rappresenta praticamente la metà di quello della Sardegna, il che è notevole, per un'economia da 3 a 4 volte meno importante. A titolo indicativo, il numero di permessi di costruzione è di circa 5000 all'anno in Sardegna contro 4000 in Corsica. Un divario che riflette la differenza nelle dinamiche demografiche.

È quindi dal doppio angolo di ordini di grandezza dei valori aggiunti prodotti e della loro dinamica differenziale che possiamo guardare alle due economie vicine. La potenza agricola - più forte - della Sardegna, le dinamiche della costruzione corsa, le diverse dinamiche dell'occupazione e le differenze nel livello di reddito per abitante, costituiscono fattori favorevoli alla strutturazione dei flussi commerciali e migrazioni - alternate o permanenti -. Tuttavia, questi dati devono essere inseriti in un contesto particolare: la Sardegna e la Corsica appartengono a due distinti universi economici strutturati, i cui scambi rimangono organizzati su base nazionale, anche dopo l'istituzione del mercato unico.

Gli scambi insulari

L'analisi - e il confronto - degli scambi delle due isole non è facile. Non abbiamo gli stessi dati in Corsica e in Sardegna: i sistemi statistici sono meno regionalizzati in Francia che in Italia. Dobbiamo quindi affidarci in parte all'analisi dei dati marittimi globali per la Corsica e dei supplementi qualitativi raccolti dall'indagine[9].

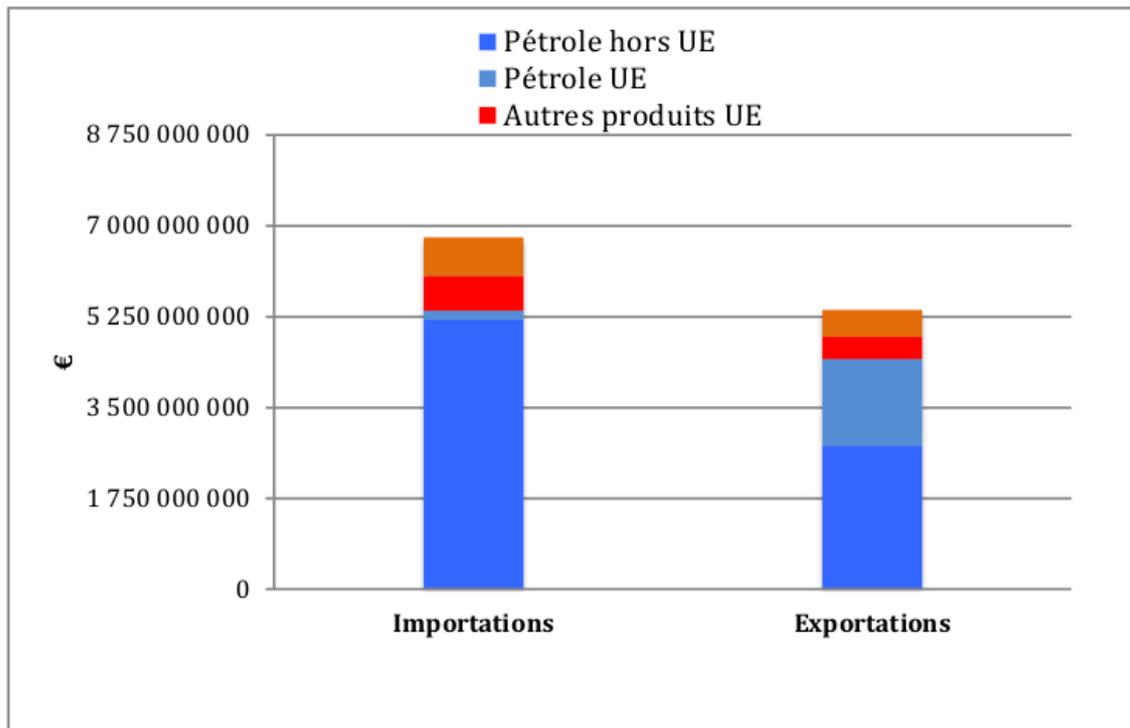
Entrambe le isole hanno tassi di copertura che riflettono uno squilibrio nel commercio dell'isola. Ma questo - che sembra essere migliorato negli ultimi quarant'anni per la Sardegna - si è notevolmente deteriorato in Corsica. Tuttavia, la natura stessa delle importazioni è piuttosto diversa nelle due isole. Jean François Ferrandi collega quelli della Sardegna alla domanda dell'industria e quello della Corsica all'economia residenziale e turistica. Questa differenza di struttura tiene di nuovo alla larga le "isole sorelle".

- Commercio sardo (commercio estero):

I dati doganali italiani consentono un'analisi del commercio estero sardo.

Nel 2017, le importazioni sono state pari a 6.772 milioni di euro rispetto a 5.380 milioni di euro delle esportazioni. Queste due cifre fluttuano sia a causa delle fluttuazioni dei prezzi che della competitività dei prodotti. Particolare attenzione deve essere presa in considerazione delle dimensioni dei flussi di petrolio (grezzi e possibilmente raffinati) legati all'attività di raffinazione dell'isola.

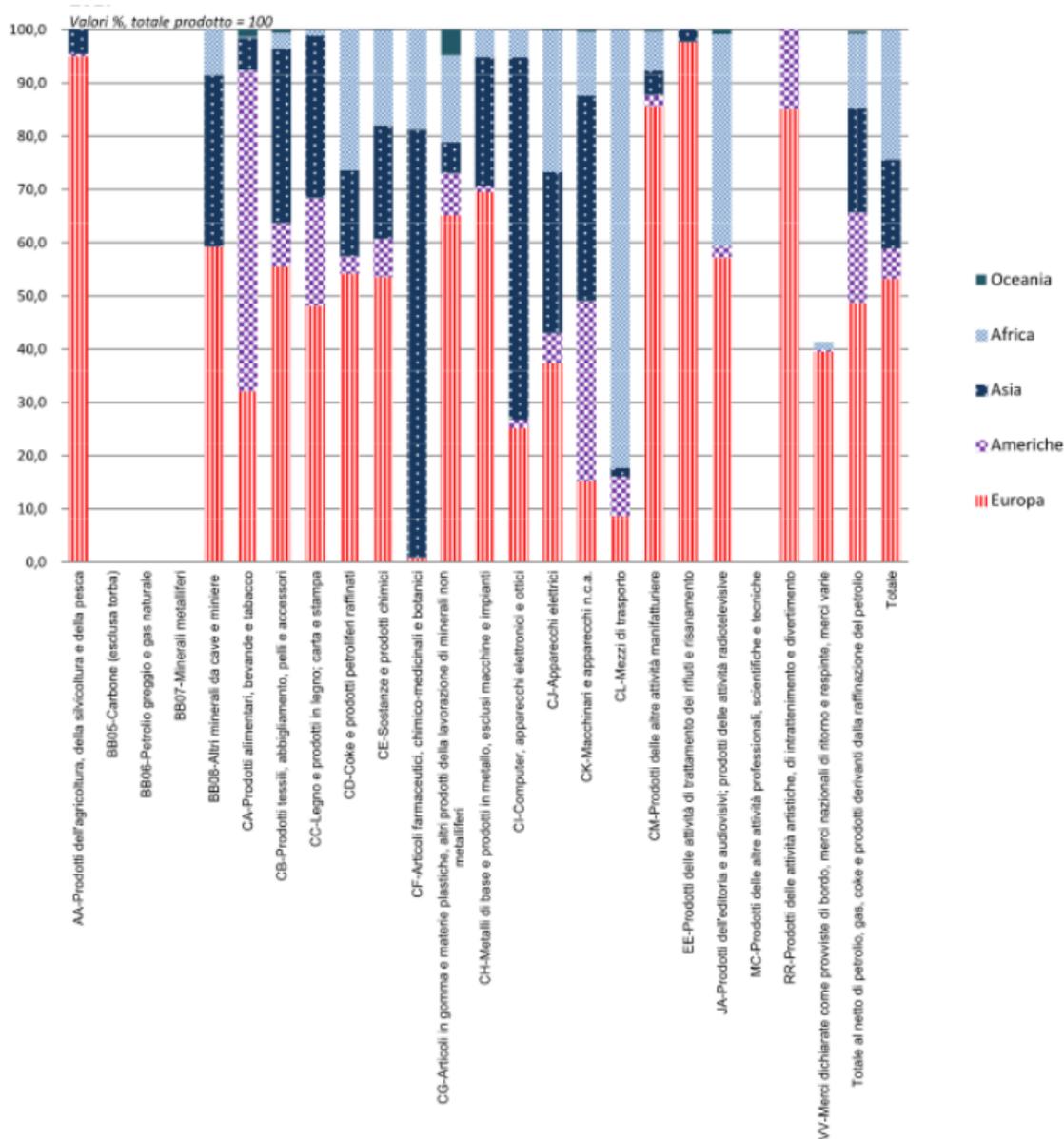
Le statistiche del commercio estero mostrano una quota di petrolio e prodotti petroliferi che rappresenta circa l'80% delle importazioni e delle esportazioni di valore.



Questa specificità sarda - poiché grandi flussi in termini di valore sono sia catturati che emessi da impianti di raffinazione, non dovrebbe mascherare il volume degli scambi esclusi i prodotti petroliferi, il cui tasso di copertura in valore è del 67%. Inoltre, la Sardegna mantiene flussi che sono direttamente collegati all'esistenza di un apparato industriale diversificato. (Ad esempio, importiamo minerali metallurgici) e ovviamente ha molti mercati distanti significativi.

Possiamo così parlare di una vera apertura al mondo anche per i prodotti alimentari.

Distribuzione delle esportazioni sarde per prodotto e per continente di destinazione (distribuzione per ciascun prodotto) - Istat per l'anno 2017



Il commercio estero con l'Europa merita un'attenzione particolare.

La Sardegna sembra essere un esportatore strutturale di prodotti di cava (e trattamento dei rifiuti), ma ha un saldo strutturalmente di deficit esclusi i prodotti petroliferi. Pertanto, nel settore dei prodotti alimentari e agricoli, l'equilibrio è molto negativo. L'isola importa quasi 150 milioni di euro di prodotti agricoli (compresi

pesca e silvicoltura), rispetto ai 12-13 milioni di euro di esportazioni. I prodotti alimentari rappresentano un volume delle importazioni di oltre 84 milioni di euro, rispetto a meno di 58 milioni di euro di esportazioni.

Pertanto non lo siamo, sebbene la potenza agricola sarda non sia collegata a quella della Corsica, in presenza di una "potenza esportatrice", al contrario. Estenderemo questa analisi a quella dei cosiddetti flussi di cabotaggio marittimo.

- **Scambi sardi attraverso il prisma degli scambi di cabotaggio marittimo.**

L'apprezzamento del commercio - in termini reali - richiederebbe di tenere conto, con le stesse unità di misura, di tutti i flussi che entrano e escono dall'isola, indipendentemente dal commercio estero - in senso doganale - d scambi di prodotti con il resto del territorio italiano (indipendentemente dalla loro origine).

Il fatto che siamo in presenza di isole facilita l'approccio, soprattutto perché le statistiche italiane si occupano di differenziare il traffico di cabotaggio (nazionale) dal traffico internazionale.

Il trasporto marittimo sardo è in realtà organizzato attorno a diversi poli importanti.

- Cagliari, porto della Capitale, dove le navi e i traghetti Ro-Ro toccano da un lato, e le navi portacontainer nel porto dedicato - dedicato in gran parte al trasbordo (oltre l'80%) -. Il suo volume di attività è di 6,4 milioni di tonnellate di cabotaggio nazionale e 6,7 milioni di tonnellate di merci internazionali. I due flussi sono strutturalmente orientati verso l'esportazione (nel senso di lasciare il territorio).
- Olbia, la cui attività è quasi esclusivamente orientata verso il Ro-Ro e i traghetti. Il commercio sembra equilibrato (4,4 milioni di tonnellate, 50% a tratta).
- Porto Torres, ora anche più focalizzato sui flussi di cabotaggio Ro-Ro, che elabora circa 2,3 milioni di tonnellate (di cui meno di 900.000 tonnellate spedite).
- Oristano, che è un porto industriale in gran parte orientato verso quello internazionale (1.200.000 tonnellate) e in gran parte esportatore, si è rivolto ben poco al cabotaggio. La ditta di cemento Vicat [\[10\]](#) si trova lì (CEMENTI CENTRO SUD Crushing Center).
- I porti di Porto Foxi (petrolio) e Portovesme (metallurgia) che sono i cosiddetti porti "industriali" che non trattano tutti molto poco (Portovesme) con merci varie. Questi porti sono strutturalmente aperti ai flussi internazionali.

Trasporto marittimo di merci costiere - principali porti della Sardegna - dati del 2015 - fonte Istat - Dati in migliaia di tonnellate

| Porti | 2015 | | | |
|--|--------------|---------------|---------------|--------------|
| | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Solde |
| Cagliari | 2 185 | 4 253 | 6 439 | 2 068 |
| Olbia | 2 135 | 2 254 | 4 389 | 119 |
| Oristano | 64 | 44 | 108 | -20 |
| <i>Porto Foxi (terminal pétrolier)</i> | 60 | 3 623 | 3 683 | 3563 |
| Porto Torres | 1 461 | 880 | 2 341 | -581 |
| Portovesme (métallurgie) | 188 | 95 | 283 | -93 |
| <i>Total</i> | <i>6 093</i> | <i>11 149</i> | <i>17 243</i> | <i>5 056</i> |
| <i>Hors Foxi et Portovesme</i> | <i>5 845</i> | <i>7 431</i> | <i>13 277</i> | <i>1 493</i> |

Trasporto marittimo internazionale di merci- principali porti della Sardegna - dati del 2015 - fonte Istat - Dati in migliaia di tonnellate

| Porti | 2015 | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Sbarchi | Imbarchi | Totale | Solde |
| Cagliari | 2 564 | 4 151 | 6 715 | 1 587 |
| Olbia | 17 | 70 | 87 | 53 |
| Oristano | 764 | 443 | 1 207 | -321 |
| <i>Porto Foxi (terminal pétrolier)</i> | <i>14 039</i> | <i>6 922</i> | <i>20 961</i> | <i>-7 117</i> |
| Porto Torres | 721 | 75 | 795 | -646 |
| Portovesme (métallurgie) | 766 | 184 | 950 | -582 |
| <i>Somme</i> | <i>18 871</i> | <i>11 845</i> | <i>30 715</i> | <i>-7 026</i> |
| <i>Hors Foxi et Portovesme</i> | <i>4 066</i> | <i>4 739</i> | <i>8 804</i> | <i>673</i> |

Se supponiamo che il commercio internazionale non sia preso in considerazione nel traffico di cabotaggio, la Sardegna avrebbe quindi **un bilancio delle esportazioni di circa 1,4 milioni di tonnellate con il resto dell'Italia**, senza che è possibile qualificare con precisione la struttura di input e output.

- **Commercio estero corso (dogana):**

Il volume complessivo del commercio estero (in senso doganale) della Corsica è molto basso. Sono infatti circa 510 milioni di euro (2017), rispetto ai 12 miliardi di euro nel commercio sardo. Il peso singolare dei settori di base (petrolio, minerali, cementi, ecc.) Non spiega tutto, e rafforza la sensazione da una parte di una debole apertura internazionale del commercio corso, e dall'altra di una forte ancoraggio nel continente francese. Questo scarso flusso è anche strutturalmente sbilanciato, le esportazioni corse si aggirano intorno ai 100 milioni di euro contro i 400 milioni di euro per le importazioni. Il commercio con l'Italia rappresenta circa 23 milioni di esportazioni e 91 milioni di importazioni.

Commercio estero corso nel 2017 - Dati doganali -

| EXPORTATIONS | | | IMPORTATIONS | | |
|-----------------|------------------|----------|-----------------|------------------|----------|
| pays principaux | millions d'euros | Part (1) | pays principaux | millions d'euros | Part (1) |
| Italie | 23 | 21,6 | Italie | 91 | 22,4 |
| Anguilla | 14 | 13,1 | Espagne | 65 | 16,1 |
| Etats-Unis | 12 | 11,4 | Allemagne | 44 | 10,9 |
| Chine | 8 | 7,2 | Malte | 43 | 10,6 |
| Tunisie | 6 | 5,9 | Pays-Bas | 27 | 6,6 |

Tuttavia, esiste una certa diversità nei paesi importatori, principalmente prodotti alimentari.

La struttura commerciale è estremamente diversificata e riguarda tutti i manufatti e i prodotti agroalimentari consumati in Corsica, ai quali vanno aggiunte alcune importazioni di petrolio che non transitano attraverso Fos. Per i prodotti agricoli, il bilancio - al di là di qualsiasi esportazione - rimane in deficit. È inoltre fortemente applicabile a carne e latticini.

- **Scambi di cabotaggio marittimo:**

La valutazione degli scambi di cabotaggio si scontra con le stesse difficoltà della Sardegna. Esiste tuttavia una statistica non esaustiva dei flussi marittimi, incluso tutto il trasporto Ro-Ro tra il continente e la Corsica, e quindi con il continente francese (il resto è considerato commercio estero). Il volume complessivo di questi scambi

nazionali rappresenta - per il solo Ro-Ro - circa 1,7 milioni di tonnellate, che è basso rispetto al volume sardo. Questi scambi sono altamente sbilanciati, con deflussi che coprono solo il 17-18% degli afflussi di tonnellaggio.

| | Marseille | Nice | Toulon | Savone | Livourne | Gènes | Porto Torres | Santa Teresa | Total | Somme France | Somme continent italien | Somme Sardaigne |
|----------------|-----------|------|--------|--------|----------|-------|--------------|--------------|-------|--------------|-------------------------|-----------------|
| Entrées | 1 065 | 18 | 160 | 26 | 132 | 6 | 25 | 20 | 1 452 | 1 243 | 164 | 45 |
| Sorties | 212 | 1 | 31 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 255 | 244 | 8 | 3 |
| Total | 1 277 | 19 | 191 | 28 | 134 | 10 | 26 | 12 | 1 697 | 1 487 | 172 | 38 |

Tali cifre devono tuttavia essere integrate da flussi di rinfuse, che sono incomplete. L'ORTC tiene conto di circa 130.000 tonnellate di cemento sfuso, oltre 400.000 tonnellate di idrocarburi e infine 25.000 tonnellate di gas. Le cifre effettive dovrebbero essere aumentate dal gas non identificato (circa 40.000 tonnellate) e dagli idrocarburi (alcuni dei quali a volte importati da EDF), una frazione di 215.000 tonnellate e dagli idrocarburi acquistati dagli impianti militari di Solenzara- Ventisieri.

In totale, quindi, i flussi corsi sarebbero costituiti da 240.000 tonnellate spedite fuori dalla Corsica sulla terraferma francese e circa 2 milioni di tonnellate che entrano in Corsica, una frazione variabile delle quali può essere importata direttamente senza attraversare la terraferma francese.

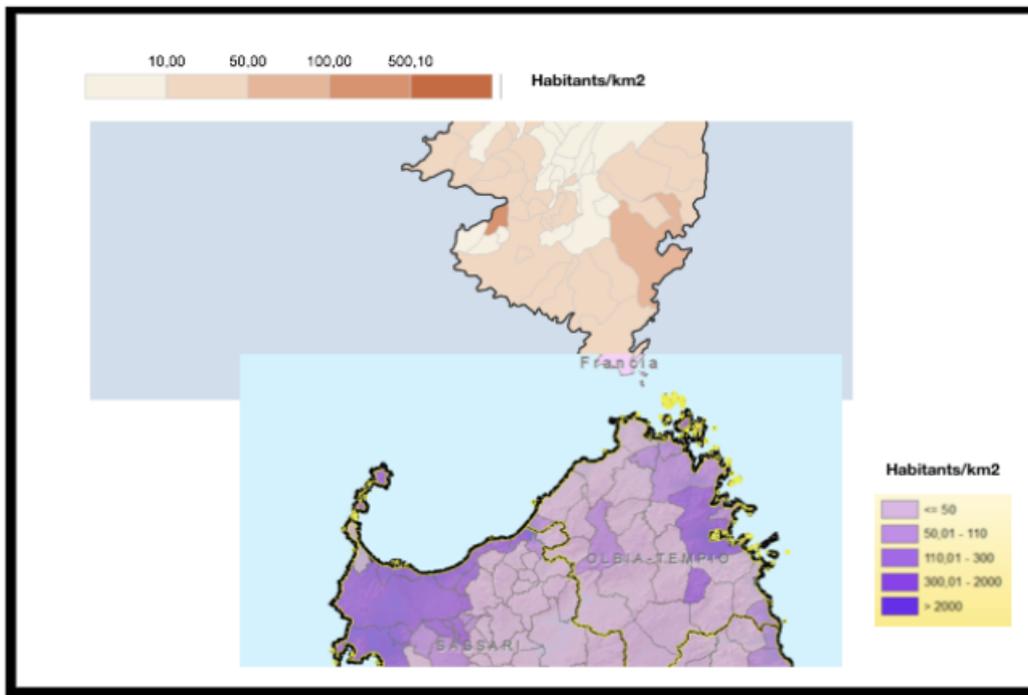
Il commercio corso-sardo - caratteristico dell'assenza di importanti collegamenti tra le due economie, sarebbe limitato a 45.000 tonnellate, fortemente squilibrato a danno della Corsica, su un totale di oltre 170.000 tonnellate per l'insieme Italia.

IL MERCATO CORSO-SARDO

Siamo stati in grado di dimostrare nel capitolo 1 che non esiste un mercato corso-sardo. Esistono solo pochi scambi di merci. La Corsica ha molti più collegamenti con la Liguria - via Livorno - che con la Sardegna. È vero che le geografie corse e sarde fanno sì che ci siano 12 km l'uno dall'altro due aree di insediamento permanente basso e la cui attività produttiva (al contrario di quella residenziale) è bassa. È anche vero che gli scambi con Livorno sono vecchi^[11]. "Al tempo della Rivoluzione francese - secondo lo stesso Miot nel 1796 - la maggior parte del commercio passò poi per Bastia e con l'Italia (Savona, Genova, Livorno) ¹²". La Corsery Valery Company fu creata nel 1840 per collegare Bastia a Livorno, e la Fraissinet Company, titolare del servizio postale nel 1873, servì Livorno senza sussidi.

L'entroterra delle foci di Bonifacio non è quindi molto denso, e di nuovo sbilanciato demograficamente e quindi economicamente tra le due isole.

Rappresentazione dell'entroterra delle Bocche di Bonifacio e densità della popolazione



In Sardegna, troviamo le grandi città del Nord a 1 ora (Olbia) a 1 h 45 (Sassari) su strada da Santa Teresa di Gallura. Ajaccio è più di 2,5 ore da Bonifacio, Porto-Vecchio 30 minuti. Pertanto, i poli sono distanti attraverso il passaggio marittimo (40 minuti di attraversamento più 1 ora di attesa) di circa mezza giornata di transito.

Inoltre, siamo stati in grado di dimostrare che il trasporto diretto da o verso Porto-Torres o Olbia (o Golfo-Aranci), non ha un tonnellaggio significativo e richiede tempi di trasporto significativi.

Da questo punto di vista la vicinanza è molto "debole".

Tuttavia, non è privo di interesse esaminare ulteriormente i principali settori generatori di scambi commerciali di ciascuna delle due isole, distinguendo tra "beni generali", in gran parte gestiti dal settore della distribuzione, e quello dei più diversi prodotti primari e semilavorati, in particolare sfusi.

Agricoltura e prodotti alimentari

L'agricoltura è, per molti aspetti, caratteristica delle diverse traiettorie seguite dalle due isole e, in particolare, del drammatico sviluppo della bilancia commerciale corsa (bilancia commerciale di tutte le origini e tutte le destinazioni al di fuori della Corsica). Strutturalmente, il principale declino dell'agricoltura corsa non si misura solo in termini di perdita di importanza nel PIL e nell'occupazione, ma anche in quella dell'area coltivata e produttiva. Tuttavia, le strutture produttive erano ancora abbastanza vicine nel 1960, sebbene il processo fosse in corso dal dopoguerra del 1914-1918.

Struttura della popolazione attiva nel 1960 - Fonte: Ferrandi (Jean-François), op. cit.

Actifs par secteur en 1960

| | Agriculture Pêche | Industrie, btp | Services |
|----------|----------------------|----------------|----------|
| Corse | 32,7% | 22,5%* | 44,8% |
| Sardegna | 37,2% | 30,8% | 31,9% |

* industrie, 9,5% et btp : 13%

Nel lungo periodo, il declino dell'agricoltura corsa è sorprendente. Come ricostituito Ferrandi, la regressione delle aree agricole mostra un declino generale, che colpisce sia le aree coltivate specifiche che i prati, e prima di tutto la coltivazione di cereali.

Historique des Surfaces cultivées en Corse (en hectares)

| | 1840 | 2003 | 2015 |
|--------------|---------|------|------|
| Céréales | 140 000 | 1675 | 1497 |
| Oliviers | 12 000 | 1313 | 2110 |
| Châtaigniers | 35 000 | 6530 | 1170 |
| Vignes | 18 000 | 7410 | 6580 |
| Prairie | 60 000 | 6880 | 7500 |

Varie mutazioni - come quella risultante dallo sviluppo delle viti nella pianura orientale dopo la fine della guerra algerina[12], o la definizione stessa della politica agricola comune - avrebbe potuto avere conseguenze negative sull'economia agricola corsa. JF Ferrandi spiega ad esempio le fluttuazioni nella produzione di vino e kiwi dovute da un lato all'azione dello Stato e del Somivac, poi alla PAC[13], in un contesto di apertura del mercato. Alla fine, l'economia agricola corsa non è sufficiente per un certo numero di prodotti (orticoltura, latte, prodotti lattiero-caseari, carne), in particolare in estate, ed è esportata solo per tre prodotti principali: vino, agrumi (clementine). e kiwi (giù nettamente). Oggi (2016) il reddito agricolo (esclusi i sussidi) è di circa 260 milioni di euro e risulta il 42% dall'industria vinicola e il 23% dalla vendita di frutta.

Strutturalmente, l'agricoltura corsa (che impiega meno di 5000 lavoratori a tempo indeterminato) rimane tuttavia globalmente dipendente dai sussidi europei, in particolare nel campo dell'allevamento. Pertanto, si può stimare che complessivamente in un'azienda agricola media i sussidi rappresentano il 50% del valore aggiunto, il 5% del valore della produzione, ma il 20% per le sole produzioni animali.

Abbiamo già sottolineato l'importanza dell'agricoltura sarda in un contesto geografico più favorevole. La popolazione impiegata in agricoltura rappresenta quasi 100.000 persone (tra cui ¼ di pastori). La politica condotta a favore del Mezzogiorno ha giovato all'isola (irrigazione) e varie produzioni sono state chiaramente favorite o incoraggiate. Tanto che il grano, ad esempio, veniva coltivato in Sardegna sulla terra - anche se talvolta ritenuto mediocre - ma irrigato. Da parte sua, il bestiame sardo - e in particolare le pecore - è diventato il più grande in Italia.

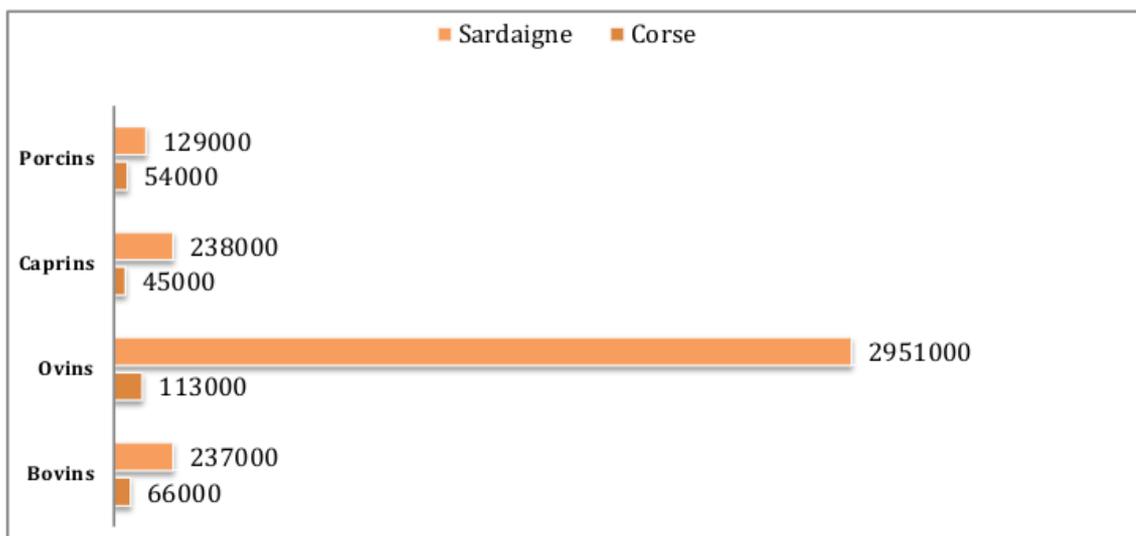
Historique du cheptel ovin et caprin

| Date | Nombre d'ovins |
|------|----------------|
| 1875 | 60 000 |
| 1908 | 1 900 000 |
| 1941 | 2 000 000 |
| 1950 | 2 600 000 |

| | |
|------|-----------|
| 1960 | 2 300 000 |
| 1970 | 2 600 000 |
| 1980 | 3 000 000 |
| 1990 | 3 060 000 |
| 2000 | 2 171 000 |
| 2010 | 3 000 000 |

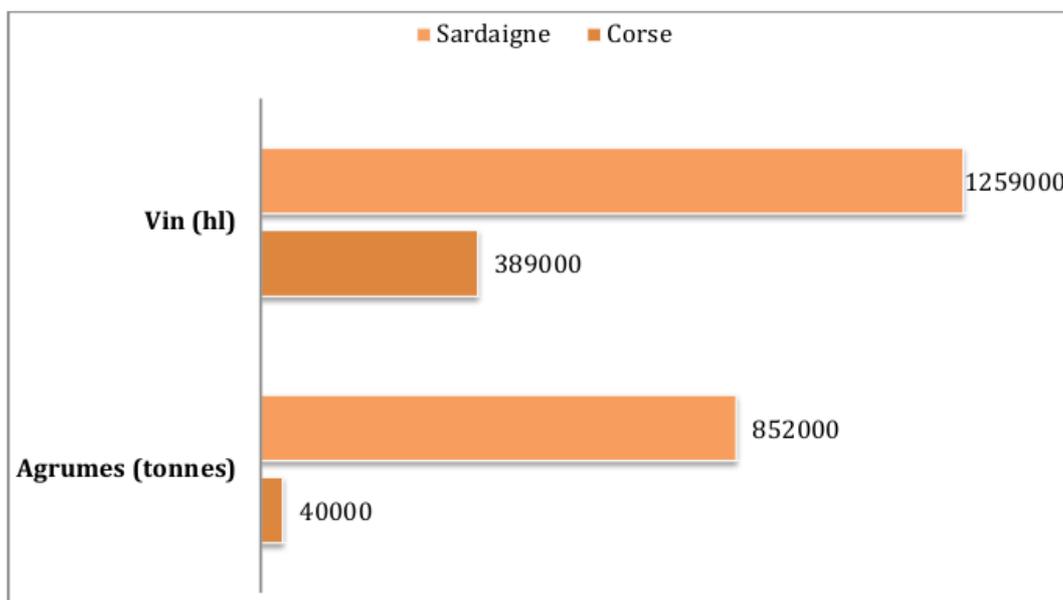
Questo orientamento pastorale è all'origine della quota predominante del reddito agricolo sardo, che costituisce una forte disparità con la Corsica. Inoltre, l'economia sarda realizza circa i 2/3 delle sue esportazioni in prodotti dell'industria casearia (latte, formaggi). Un'attività importante ed esportatrice, che a volte può risentire di sviluppi insoddisfacenti dei prezzi del latte[\[14\]](#).

Confronto delle mandrie di isole secondo i dati di Agreste e Istat (2015 e 2013) - Numero di capi



Il grafico sopra riflette questa iperspecializzazione sarda, il cui gregge di pecore rappresenta circa il 50% del gregge italiano. La differenziazione è meno per gli altri importanti prodotti che si possono trovare sulle due isole come il vino, ma rimane importante per gli agrumi [\[15\]](#) a causa di una gamma di produzione più ampia.

Due produzioni insulari: agrumi e vino - Fonte Istat e Agreste (cifre arrotondate 2015-2013)

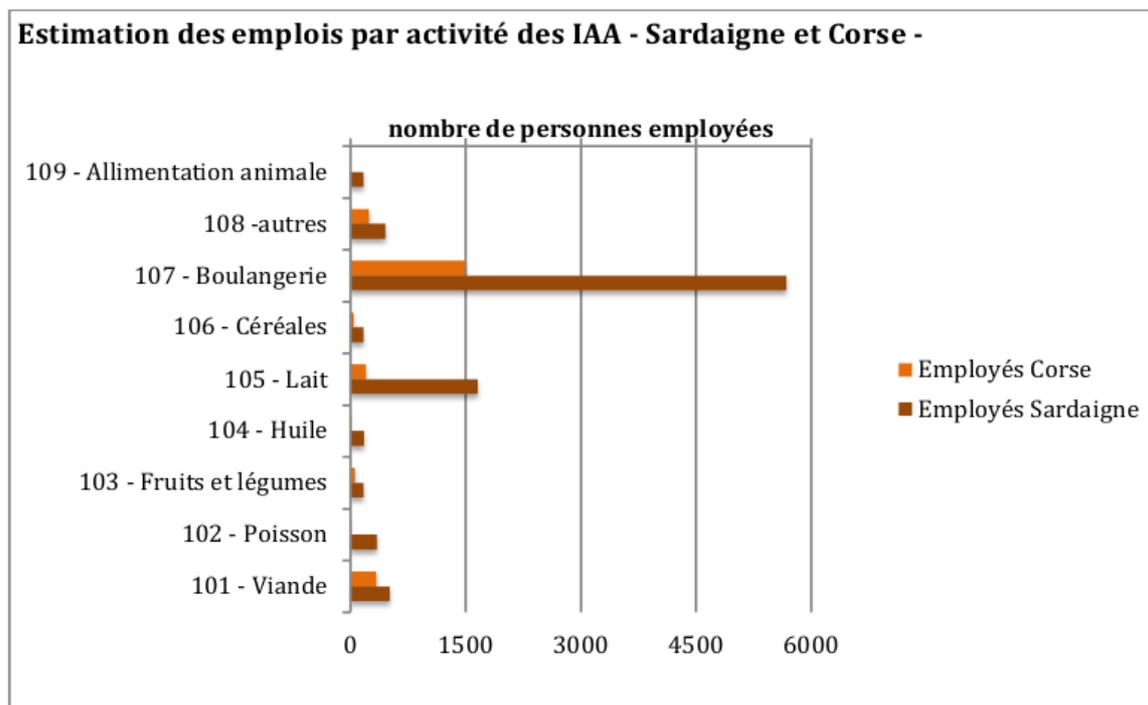


L'agricoltura sarda - che impiega poco meno di 100.000 persone rimane fragile, tuttavia, con un tasso di "mortalità" (rapporto tra cessazione dell'attività e numero di aziende), il doppio di ciò che è negli altri filiali, compreso il commercio.

Ciò che colpisce delle industrie agroalimentari è che la dimensione media delle imprese è abbastanza comparabile in Sardegna e Corsica. Se mettiamo da parte la panetteria, generalmente costituita da aziende molto piccole, ad eccezione delle fabbriche di biscotti, la forza lavoro media gira intorno a due nelle due isole, che è bassa, con un leggero vantaggio, tuttavia, per la Sardegna (sull'ordine di un dipendente). Inoltre, la posizione dell'attività di trasformazione è generalmente molto distribuita sul territorio, e questo sulle due isole. Apparentemente non esiste quindi alcun ruolo trainante per una delle industrie rispetto al suo vicino, le due isole perseguono anche una politica qualitativa comparabile (Biologica, Indicazioni di origine, ecc.)

Possiamo quindi considerare che, al di là delle diverse specializzazioni e livelli di produzione inferiori per la Corsica rispetto alla Sardegna, queste disparità non si traducono in un vantaggio in termini di elaborazione.

Numero stimato di personale LPN dalle statistiche Istat e INSEE - valori arrotondati per il 2015



Va notato, tuttavia, una piccola attività di trasformazione del pesce in Sardegna, nonché nel campo della produzione di petrolio, e, naturalmente, un'industria lattiera molto più potente.

Infine, dobbiamo sottolineare l'importanza relativa - prima dello sviluppo dello stesso tipo in Corsica - dell'agroturismo (circa 800 aziende, di cui l'11% in montagna), probabilmente orientato verso una clientela meno ricca rispetto all'isola gemella.

Distribuzione alimentare

È quindi consigliabile essere interessati alla distribuzione. I dati Eurostat, presentati secondo la classificazione delle aree di attività commerciali, non consentono di identificare le principali differenze tra i due sistemi di distribuzione, ad eccezione dei livelli salariali pro capite. Appare una grande differenza, difficile da caratterizzare, che può essere collegata sia alla definizione del numero di posti di lavoro che alla durata del lavoro (part-time). Tuttavia, il livello medio di remunerazione è spesso inferiore alla metà in Sardegna rispetto alla Corsica. Il caso statistico più significativo sembra essere quello dei negozi di alimentari in negozi specializzati. Con 730 aziende in Corsica e oltre 3.700 in Sardegna, la forza lavoro retribuita in Corsica è bassa (640, quasi 6.700 in Sardegna) a causa delle piccole imprese senza dipendenti.

È quindi necessario esaminare le catene di distribuzione impostate per specificare lo schema del sistema di distribuzione.

In Corsica, le reti di distribuzione (a sé stanti o sotto forma di franchising) sono dominate dal gruppo Casino (che rifornisce gli affiliati Spar), Système U, Leclerc, Carrefour e recentemente Auchan.

In Sardegna ci sono anche Auchan (anche con Simply Market), Eurospin, CRAI, LD Market (ora MD - ex Lillo), Conad (anche con Margherita) e Carrefour.

Pertanto formalmente abbiamo due gruppi costituiti da soli sulle due isole. I gruppi Conad e Leclerc - probabilmente a causa della loro origine comparabile - che hanno collaborato per gli ipermercati separati nel 2015.

Le altre reti sono specifiche per i due paesi.

In Sardegna, Eurospin è il più grande discount italiano con una rete di oltre 1.100 negozi (Italia e Slovenia). Il CRAI (Commissionarie Riunite Alimentaristi Italiani) è il risultato dell'unione di un gruppo di rivenditori di generi alimentari e Desenzano del Garda. Ha 2.270 punti vendita. LD Market, integrato in MD, ha riunito oltre 330 negozi discount situati nel nord Italia e in Sardegna fa ora parte di un gruppo di oltre 720 negozi in Italia. Secondo Giacomo Ruati^[16], l'ufficio centrale acquisti di Conad è il secondo in Italia prima di quello della Coop, non presente in Sardegna. Si noti che la rete Carrefour in Italia comprende oltre 1.100 negozi.

In totale, possiamo quindi considerare che oltre ad Auchan (che è tra i primi 5 gruppi in Italia) e Carrefour, che sono molto più potenti a livello europeo rispetto ai loro rivali in Sardegna, nessun altro gruppo è presente sulle due isole. . Ma il tipo di location dei due gruppi francesi è diverso, Carrefour attualmente ha solo 3 ipermercati.

Ricordiamo che Carrefour è attualmente il 9° Mondiale insegna (volume d'affari), Auchan 18°, Casinò 24°, Leclerc 25° e 50 Système U°, le più piccole reti pertanto presenti in Corsica. È quindi possibile confermare che la distribuzione in Corsica poggia su gruppi più potenti (a livello mondiale) di quanto non lo siano in Sardegna, ma che il loro potere relativo (sui mercati nazionali) è, su entrambi i lati del Boka Bonifacio, concentrazione notevole e significativa. Tuttavia, la quota di ipermercati è significativamente più bassa in Sardegna. Infatti, secondo Federdistribuzione, il numero di ipermercati è 5, solo uno dei quali è superiore a 8.000 m².

Grande distribuzione in Sardegna - Fonte Federdistribuzione -

| | numero |
|---|---------------|
| Ipermercati > 8.000 m ² | 1 |
| Ipermercati da 4.500 a 7.999 m ² | 4 |
| Supermercato (2500/4499 m ²) | 13 |
| Supermercato (400/2499 m ²) | 289 |
| Self-service (100/399 m ²) | 747 |
| sconto | 218 |



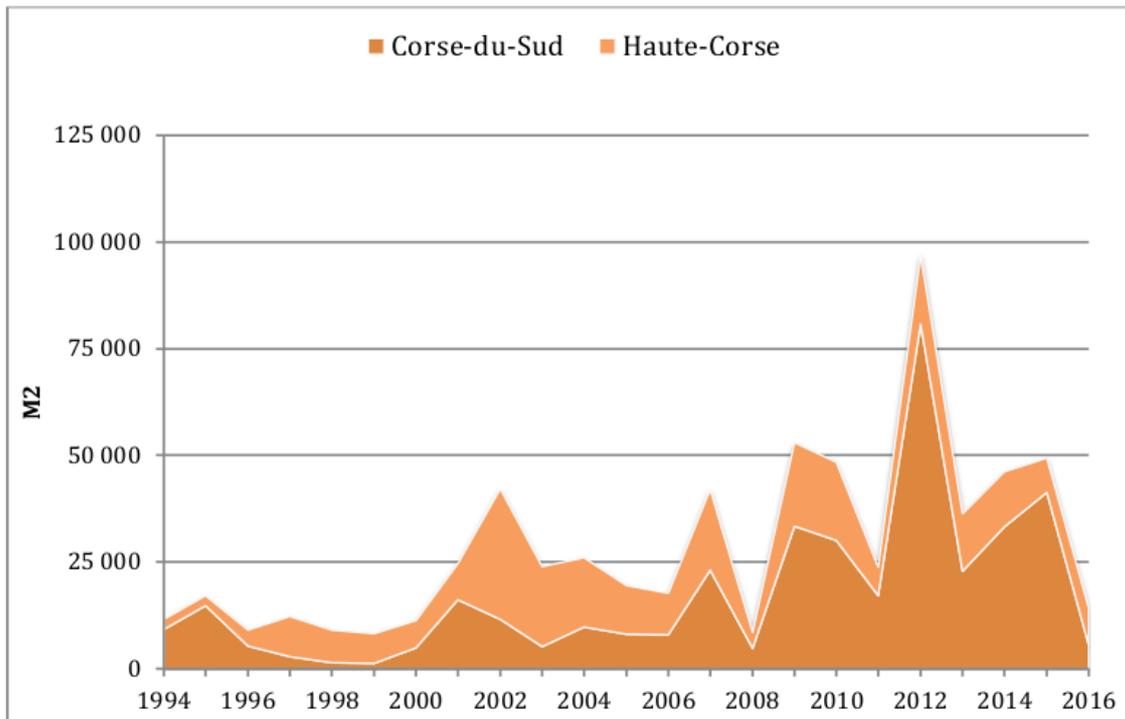
Il numero di grandi stabilimenti (ipermercati) - i limiti di area delle definizioni non sono strettamente identici - è chiaramente più alto e rispetto alla popolazione molto più alta. Tuttavia, la copertura territoriale nei supermercati e nei minimarket riflette la differenza demografica delle due isole, con una maggiore densità per la Sardegna.

Numero di stabilimenti elencati in Corsica nel 2016 - fonte directory business INSEE

| | 2016 |
|---------------------|-------------|
| Superette | 43 |
| supermercati | 57 |
| ipermercati | 12 |

La recente crescita in Corsica delle aree della grande distribuzione accentuerà la differenza tra i due sistemi insulari.

Permesso di costruire locali commerciali. Superficie dei locali (M2) autorizzata per tipologia e per dipartimento (1992-2016) - situazione alla fine di settembre 2017 - Fonte: Sit @ del2 (Ministero della transizione ecologica)



È quindi possibile concludere che i sistemi di distribuzione - anche se troviamo forme cooperative o in franchising in Corsica come in Sardegna - attualmente differiscono in termini di luogo - e probabilmente nel ruolo di aree molto grandi. Ma questa situazione può evolversi rapidamente, come dimostra il caso corso. Tuttavia, è probabile che il posto occupato dai centri nazionali di acquisto sia comparabile nelle due isole, forse meno significativo nell'universo commerciale sardo, soprattutto a causa delle dimensioni minori della centrale italiana e della natura reti.

Conosciamo le conseguenze di questo luogo di distribuzione di massa in termini di logistica centralizzata degli acquisti e della distribuzione. In generale, oltre agli acquisti locali - come acqua minerale e prodotti da giardino di mercato o persino prodotti di origine animale - i negozi sono organizzati su base nazionale e "attaccano" i loro negozi ai loro acquisti centrali, i loro centri logistici o piattaforme, spesso situato sulla terraferma.

L'esame degli annunci promozionali dei gruppi, compresi i gruppi francesi, evidenzia chiaramente che se alcuni marchi sono chiaramente transnazionali, siamo lontani da esso nel settore alimentare, dove possono giocare allo stesso tempo le abitudini alimentari e il effetto delle campagne pubblicitarie nazionali (stampa, audiovisivi, manifesti).

Il confronto dei prezzi interni potrebbe essere affrontato dalle promozioni delle reti di distribuzione nei periodi non estivi. Ma un confronto rigoroso implicherebbe lo svolgimento di un'indagine sulla base di identici cestini (prodotti / qualità / quantità) nelle reti sarda e corsa. L'esame approssimativo che abbiamo effettuato mostra un vantaggio competitivo comprovato o almeno probabile in Sardegna, confermato dagli imprenditori che effettuano determinate forniture (cibo, mobili, materiali da costruzione ...) sull'isola vicina. La differenza non sembra essere sempre della grandezza annunciata (dal 25 al 30%) sui prodotti alimentari, ma verificabile su alcune specialità. Tuttavia, su alcuni prodotti con scarsa identità o stagionali non locali, le differenze possono essere molto trascurabili.

Industria

L'industria non appare più - in Corsica come in Sardegna - come un'attività principale. Se fosse stato solo provvisoriamente in Corsica (al tempo della metallurgia e dell'acido gallico), la sua quota, molto importante in Sardegna, è ora ridotta.

Infatti l'industria in senso stretto, vale a dire senza l'attività di costruzione, rappresenta ora in Sardegna solo il 7,8 del valore aggiunto prodotto nel 2015, contro il 7% in Corsica nella stessa data. Questa graduale convergenza delle strutture del PIL è già stata evidenziata in precedenza, ma può essere sorprendente a causa di alcuni grandi impianti industriali in Sardegna, che si tratti di raffineria, cementerie, attività metallurgiche o materiali da costruzione (come il marmo per esempio). Resta il fatto che permane la differenza di natura e portata dell'industria tra le due isole, una conseguenza delle realtà fisiche e demografiche dell'isola.

Alcuni rami sono presenti nelle due isole con livelli significativi. Se i livelli di valore aggiunto totale manifatturiero sono in Sardegna circa 2,8 volte quelli della Corsica, esistono notevoli differenze. Ad esempio, il settore dell'energia e dell'acqua in Sardegna rappresenta un valore aggiunto di oltre 5 volte quello della Corsica. D'altro canto, nel settore dei mezzi di trasporto (probabilmente a causa dell'attività di Corse Composites Aéronautique), la Corsica ha un valore aggiunto superiore di oltre il 40%.

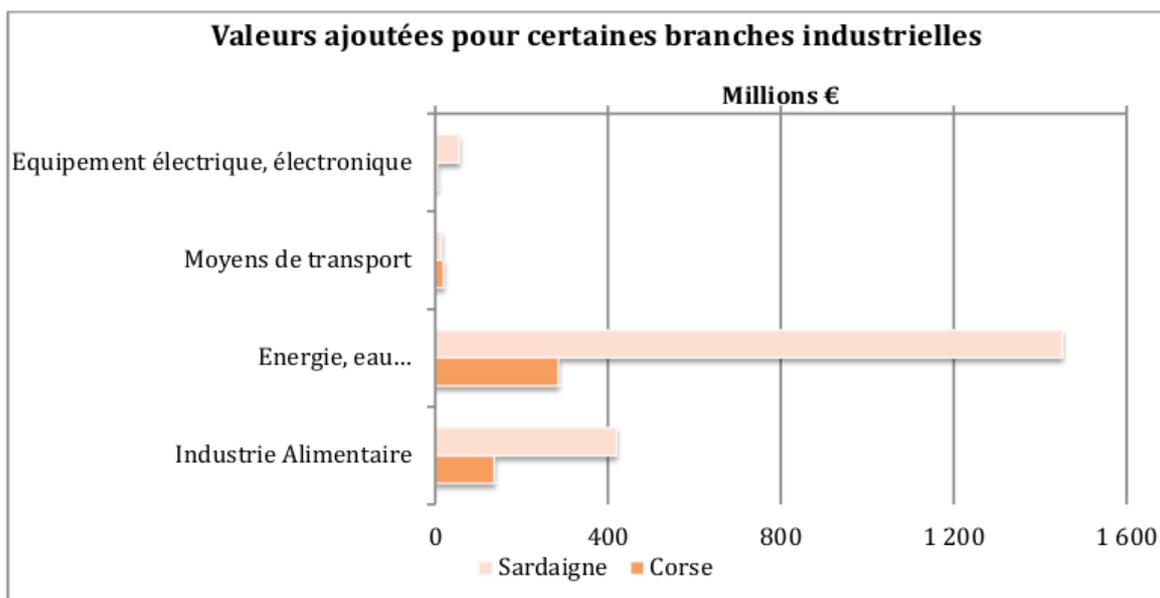
Alcune filiali al contrario, sono quasi assenti o derisorie in Corsica e relativamente importanti in Sardegna come l'industria dell'abbigliamento, la pelle e i tessuti, la chimica e l'industria petrolifera, la metallurgia, la lavorazione della plastica, il lavoro legno, carta ed editoria, ecc. Complessivamente, queste attività rappresentano oltre 800 milioni di euro di valore aggiunto, vale a dire più della metà dell'industria manifatturiera.

Tali settori, potenti per quanto riguarda l'economia sarda e a fortiori l'economia corsa, anche se a volte sono in declino, sono quindi molto specifici della Sardegna.

Tuttavia, è opportuno qui considerare la recente variazione dei valori aggiunti. Nel complesso è diminuito per le attività industriali (-1 / 3 per le industrie manifatturiere tra il 2000 e il 2013), nonché per le costruzioni. Le industrie petrolchimiche (73%) o le apparecchiature elettriche (-51%) sono in forte calo.

Infine, solo i settori della produzione di mobili e dell'industria dei trasporti progrediscono. In totale. Il modello economico si sta gradualmente spostando verso un'economia più terziaria, i servizi turistici stanno assumendo un posto crescente (+ 19,6% per hotel e ristoranti), i settori dell'energia idrica e il progresso ambientale leggermente (+ 2,7%).

Confronto dei valori aggiunti di alcune filiali presenti sulle due isole in modo significativo: dati Istat (Sardegna) per il 2014 e Insee (Corsica) per il 2015. Dati in Base 2010 in entrambi i casi.



Di conseguenza, le domande che possono ragionevolmente essere poste, dato il carattere molto artigianale e limitato dell'industria corsa, è se un mercato "comune" potrebbe emergere, in particolare data la debolezza di domanda interna sarda - o sua lentezza -. Una delle domande poste potrebbe essere quella di cercare di approfondire le complementarità tra le due economie, in particolare dal punto di vista dello sviluppo sostenibile comune. Un progetto sardo sviluppato da Sardegna Ricerche[18] [19] (2013) disegna una prospettiva interessante che viene introdotta come segue: "La nostra utopia concreta è creare un catalogo di produzioni naturali e sostenibili in Sardegna. È un'utopia perché è difficile definire un prodotto[20], un processo o servizio sostenibile. Tuttavia, è ancora possibile adottare un approccio che migliora i parametri ambientali, sociali ed economici e, in generale, la sostenibilità. " Potrebbe anche estendere questa riflessione sul tema della sostenibilità comuni, sulla base del miglioramento complessivo di questi parametri per le due isole, che non è senza una serie di problemi complessi. In effetti, le due economie, che sono principalmente collegate principalmente ai porti continentali dei rispettivi paesi, hanno, per costruzione, collegamenti a bassa intensità, che sono quindi costosi. Inoltre, se è sempre possibile immaginare un rafforzamento delle forniture[21], ad esempio nei prodotti petroliferi o nel cemento, proveniente dalla Corsica dalla Sardegna, questa modifica modificherebbe solo una determinata organizzazione di un certo numero di trasporti alla rinfusa.

Un'altra prospettiva può consistere nello sviluppo o nel rafforzamento delle catene di approvvigionamento con l'obiettivo immediato di rivolgersi ai due mercati, il che

implica la costruzione simultanea di un vettore di distribuzione nelle due isole. Si può pensare che tali iniziative possano essere incoraggiate dalle autorità pubbliche territoriali e creare i cosiddetti effetti a grappolo su entrambi i lati delle bocche di Bonifacio.

Ma dobbiamo essere chiari: il rafforzamento delle industrie agricole e insulari è una condizione per quella del commercio interinsulare, mentre le strategie settoriali comuni possono promuoverlo in modo significativo.

TRASPORTI

La questione energetica e quella dei trasporti (con l'esterno) sono abbastanza sintomatiche della realtà delle due isole. Oggi è impossibile pensare alla vicinanza dell'isola senza interessarsi a questi due principali settori di attività, non perché rappresentano (o meno) il valore aggiunto dell'isola, ma a causa di ciò che consentono, promuovono o frenano, e conformemente a ciò che riflettono dall'approccio - a lungo termine - alle politiche pubbliche.

È un dato di fatto che le isole sorelle non sono mai state oggetto di un approccio comune, né di collegamenti marittimi o aerei, né di questioni energetiche, ma di un approccio separato, disgiunto, persino concorrenziale nei confronti di mercati (turismo, forniture, ecc.). Solo forse l'episodio di Galsi[22] e la più vecchia delle interconnessioni elettriche[23] sono stati in grado di indicare le premesse della cooperazione. Tuttavia, la questione energetica sfugge al nostro pensiero in modo abbastanza ampio per diversi motivi:

- La sua influenza diretta sul flusso di merci che entrano in Corsica risulta in definitiva solo dal futuro dei sistemi energetici, dall'interconnessione tra le due isole e dai livelli di consumo. Tuttavia, se le materie prime energetiche provengono dalla Sardegna o meno ha un impatto limitato, tranne in termini di co-sviluppo, ed esternalità per la Sardegna.
- Il trasporto di petrolio, olio combustibile o gas è in gran parte indipendente dalla sua origine, tranne per immaginare, ancora una volta, un co-sviluppo, vale a dire infrastrutture comuni, produzione portuale o energetica, che può avere conseguenze su il tipo di relazione tra le due isole (marittima, cavi, gasdotto, oleodotto, ecc.), ma non su linee regolari (Traghetti, Ro-Ro)
- L'intensificazione delle politiche di transizione energetica dovrebbe ridurre la dipendenza dalle risorse importate di prodotti a base di carbonio, riducendo così i loro flussi a lungo termine. Tuttavia, durante la transizione, queste politiche possono rafforzarsi a vicenda e dopo la transizione giustificano una maggiore integrazione energetica. Ma anche qui l'impatto sulla spedizione programmata è trascurabile.

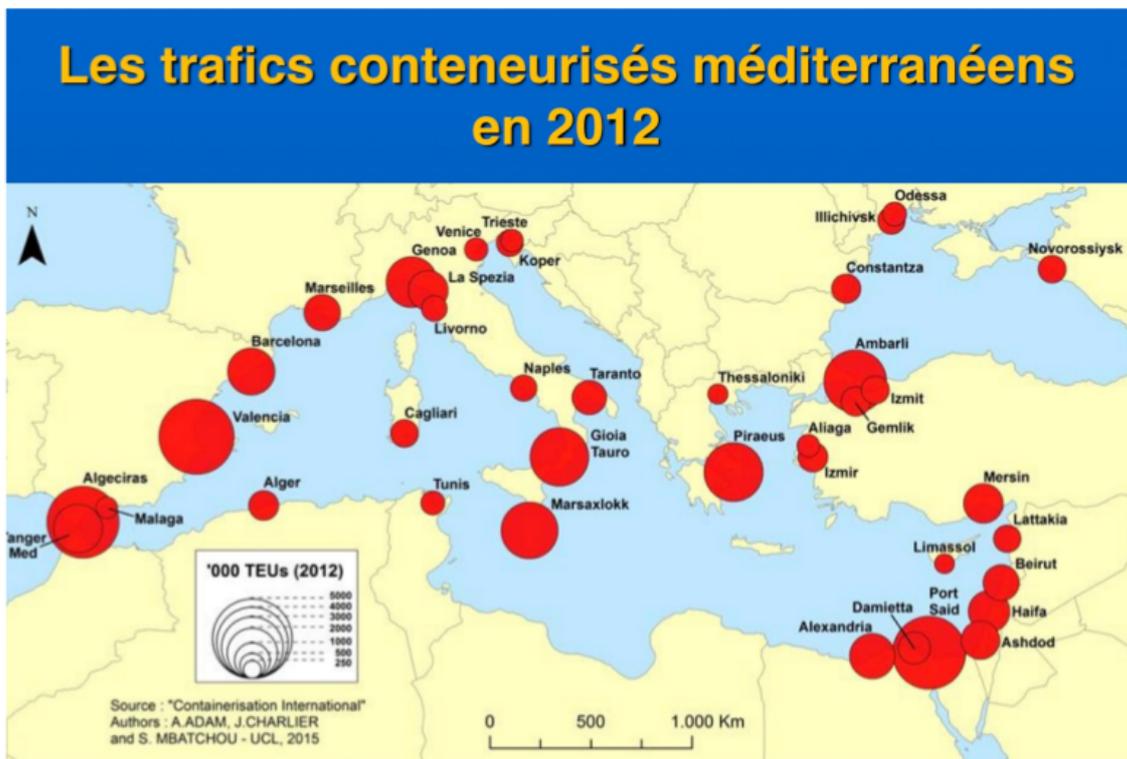
Trasporto delle due isole

La natura speciale del trasporto Ro-Ro nelle aree turistiche

Il trasporto marittimo che tocca le isole del Mediterraneo si basa in gran parte sull'uso del Ro-Ro, una pratica tecnica di cambio orizzontale da parte dei veicoli a rotazione su navi specifiche. I volumi in questione e le frequenze richieste portano a favorire questo tipo di trasporto anche in assenza di flussi significativi di passeggeri. Tuttavia, l'istituzione di linee regolari, a sostegno di vincoli di servizio pubblico, porta naturalmente a favorire l'uso delle cosiddette navi miste (RoRo e passeggeri) o persino dei traghetti, il che garantisce un mix di entrate. Inoltre, le linee RoRo che servono le isole fanno talvolta parte di un più ampio sistema di navigazione a corto raggio noto come commercio costiero.^[24] marittimo (o a corto raggio) in concorrenza con i collegamenti terrestri e si riferisce anche al trasporto tra paesi di mare chiuso o piccolo (Baltico, Manica, Europa-Maghreb, ecc.).

Al contrario, il sistema di trasporto marittimo di container è parte di una logica più globale e globale, che è strutturata per "fila" marittima attorno a mega-porti concorrenti. Pertanto, nel Mar Mediterraneo un certo numero di porti ha aumentato in modo significativo la propria quota di mercato (come ad esempio Valence) o sta cercando di catturare i cosiddetti flussi di trasbordo, vale a dire posizionarsi sul collegamento tra Navi giganti e alimentatori (o linee ferroviarie) che servono un grande entroterra portuale. Questo sistema è caratterizzato dalla dimensione gigantesca delle risorse (porto, navale e movimentazione).

Rappresentazione dei principali porti marittimi nel Mediterraneo per il traffico di container - Fonte: Charlier, 2016



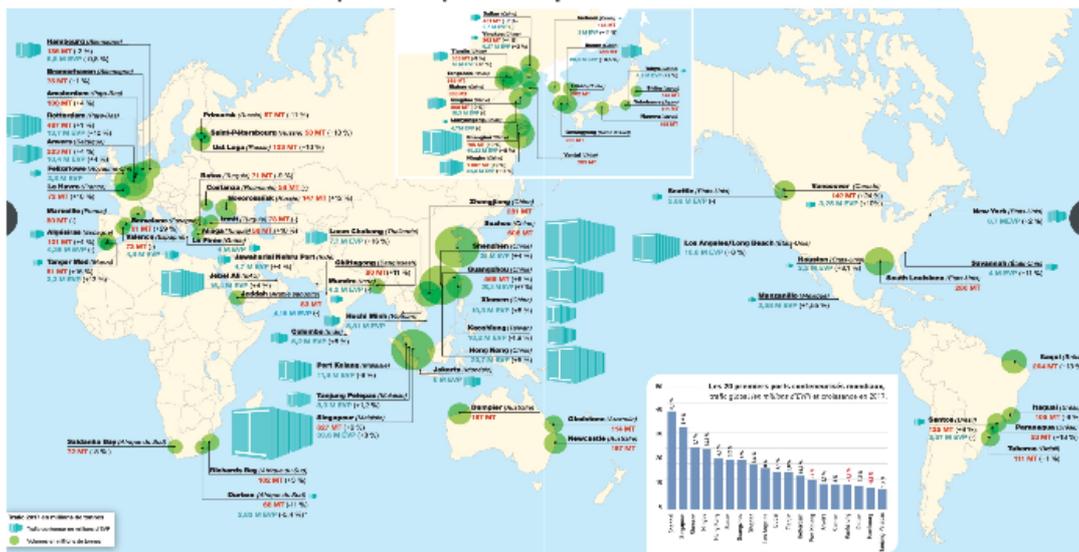
I principali porti sono quindi organizzati in base alle loro capacità (tecniche, operative, portuali, ecc.) E alla loro posizione geografica sulle linee principali che collegano i continenti, il che ha modificato in modo significativo le quote di mercato dei porti del Golfo situati in a nord del Mediterraneo occidentale.

È in questo contesto che Cagliari ha cercato di posizionarsi come porto di trasbordo, come Gioia Tauro nell'Italia continentale.

È quindi in gran parte illusorio voler stabilire un collegamento tra l'attività portuale dedicata ai container e il settore ro-ro, a meno che non immaginiamo una grande rivoluzione nell'organizzazione del commercio intra-mediterraneo. Soprattutto perché l'origine dei flussi deve essere considerata qui. Nel trasporto internazionale di container, vi sono principalmente flussi massicci dalle aree di produzione alle aree di consumo / distribuzione. Formalmente. Ad esempio, c'è un flusso di prodotti tessili o dispositivi elettronici da un sito di produzione cinese a una piattaforma europea. I prodotti con un valore aggiunto molto elevato o prodotti urgenti (o deperibili) utilizzano il trasporto aereo verso un hub europeo. Tuttavia, le aree di distribuzione logistica, spesso dedicate ad aree geografiche molto estese, non hanno motivo di essere situate su isole con una popolazione ridotta rispetto alle città continentali. Queste aree logistiche consegneranno quindi i prodotti ai consumatori (o ai loro fornitori), generalmente via camion e abbastanza spesso in gruppi. Questo tipo di catena di trasporto non ha attualmente buone ragioni per riutilizzare container marittimi, anche su strada ferrata combinata e a fortiori nel trasporto marittimo, che sono meno adatti alla logistica europea su pallet. Inoltre, si pone la questione del costo e del tempo di movimentazione e transito da un sistema di trasporto a un altro quando le distanze sono piuttosto brevi, i vincoli di tempo o frequenza importanti e le spedizioni non molto concentrate.

Mappa dei principali sport del mondo (Le Marin / Isemar, aprile 2018)

Le trafic des principaux ports mondiaux en 2017



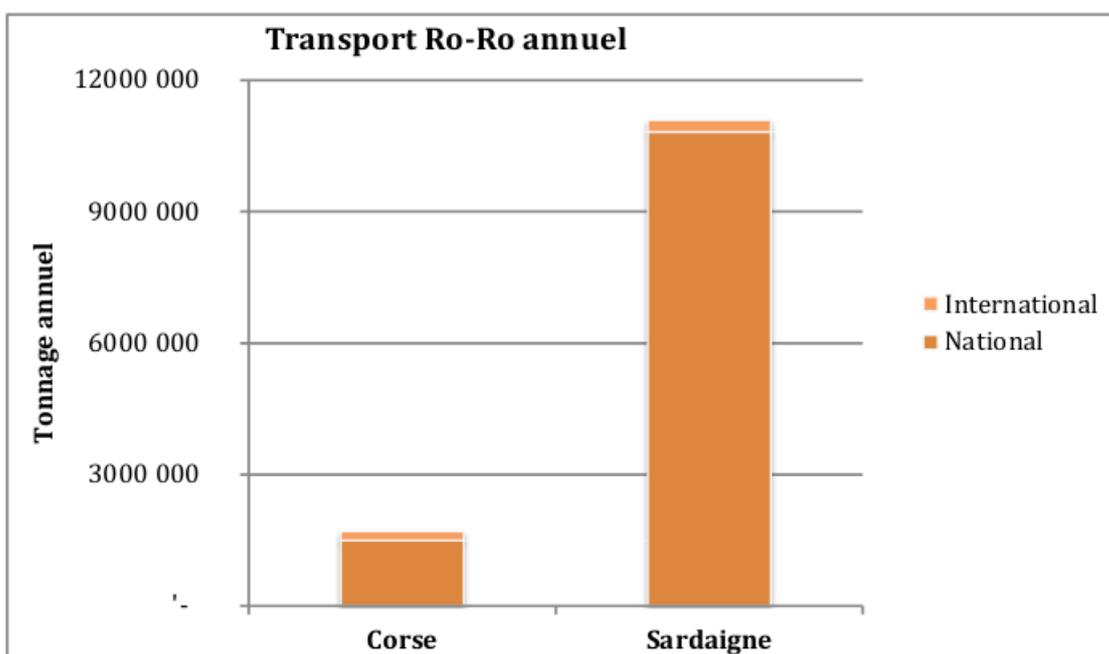
Les transports de marchandises

Trasporto merci

Il trasporto di merci dalle due isole - a parte le rinfuse - viene effettuato principalmente a Ro-Ro.

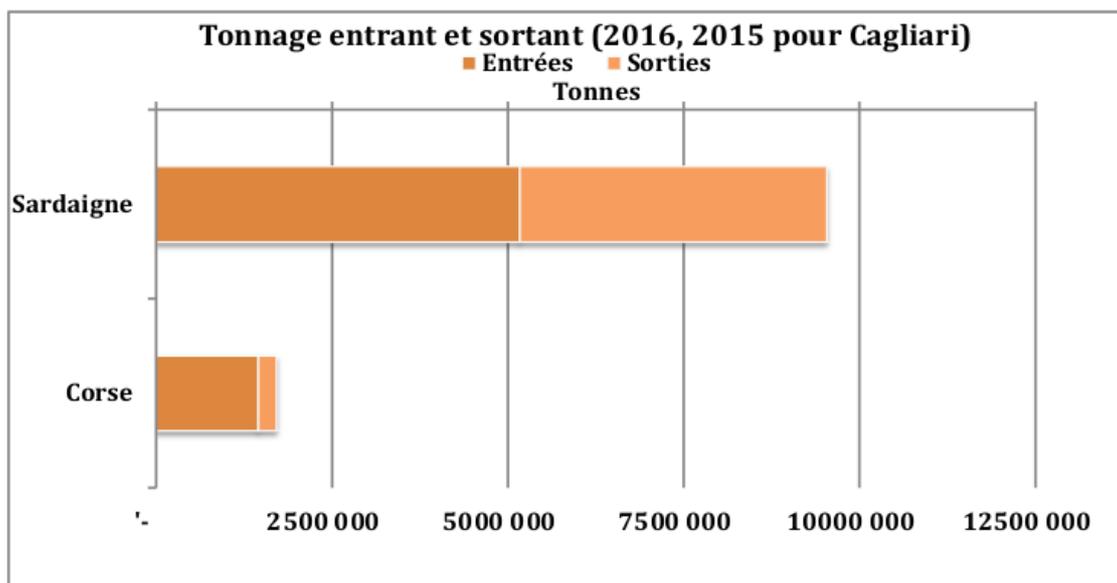
I volumi di traffico riflettono le differenze di PIL o popolazione tra le due isole. Pertanto, a Ro-Ro sono circa 11 milioni di tonnellate che attraversano i porti della Sardegna, contro 1,7 milioni per la Corsica. Secondo le statistiche del porto sardo[25], ricostruito sulla base di pubblicazioni portuali, gli scambi di tonnellate sarebbero bilanciati a livello globale, con l'unico gruppo Olbia-Golfo Aranci fortemente in deficit e Cagliari fortemente in attivo. Questa è ovviamente una specificità sarda in relazione all'iper dipendenza corse dalle importazioni.

Dati di trasporto Ro-Ro dalla Sardegna e dalla Corsica - fonte: Istat e ORTC - dati dal 2016



Questa grande differenza è probabile da un lato a ridurre l'incidenza dei costi di trasporto per i prodotti importati ed esportati, dal momento che l'equalizzazione viene effettuata in pratica. Tuttavia, va notato che la forte differenza tra la situazione di Cagliari e Olbia deve svolgere un ruolo moderatore in relazione a questo effetto benefico. In effetti, il viaggio tra i due siti portuali è di circa 270 km. Il fatto che chiaramente lo squilibrio opposto dei due porti non sia compensato indica che non vi è alcun vantaggio economico nel farlo. In altre parole, i costi di trasporto aggiuntivi legati agli squilibri di tonnellaggio (forse molto più bassi in termini di volume o superficie utile) non sembrano giustificare un costo di trasporto su strada aggiuntivo.

Confronto dei flussi in entrata e in uscita in RoRo in tonnellaggio - dati ORTC per la Corsica e dati pubblicati dai porti per la Sardegna



Tuttavia, questo trasporto Ro-Ro non può essere dissociato dai flussi marittimi di passeggeri.

Trasporto passeggeri, tra servizio pubblico e servizio di massa estivo

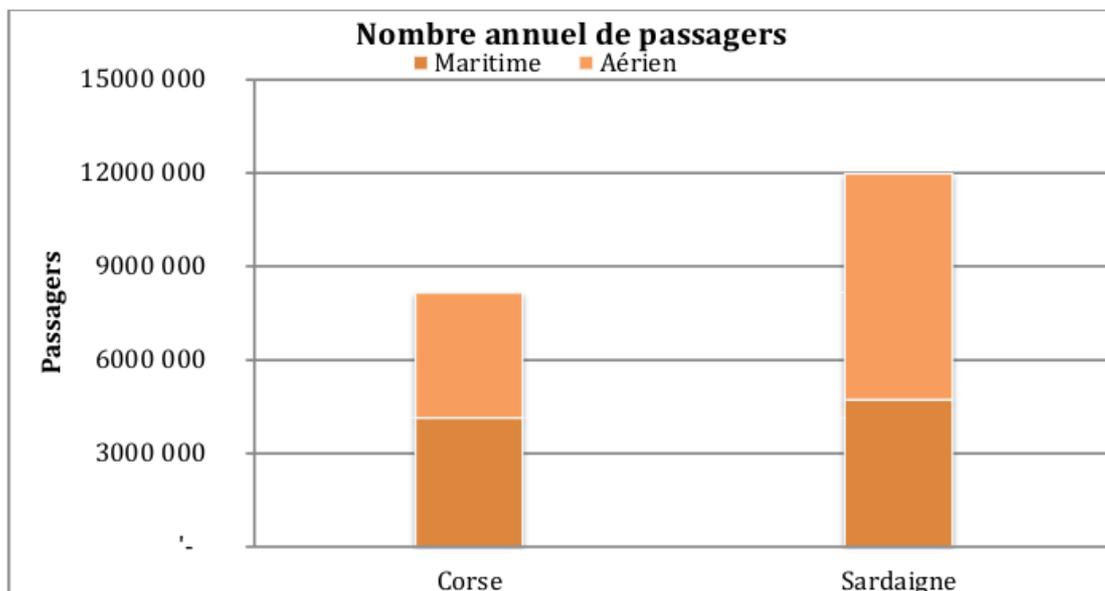
Il trasporto di passeggeri di interesse in Corsica e in Sardegna differisce fondamentalmente dalle diverse quote di mercato dei due modi aereo e marittimo.

Per i volumi di passeggeri in aumento del 25% - solo - in Sardegna, i passeggeri marittimi rappresentano un volume comparabile - circa 4 milioni - mentre i passeggeri del trasporto aereo sono più alti dell'80% in Sardegna. Nel complesso, le rispettive

quote di mercato delle modalità pertanto differiscono ampiamente. Il trasporto aereo - che rappresenta circa il 50% in Corsica, pesa il 60% in Sardegna.

Di conseguenza, l'apparente struttura del mix marittimo (passeggeri / merci RoRo) è molto diversa e pertanto gioca direttamente sull'offerta e, eventualmente, sulla politica dei prezzi.

Confronto tra strutture e livelli di trasporto passeggeri: dati relativi al 2016 e al 2017 - fonti: Istat e Ortc



La prosecuzione dell'analisi consiste da un lato nel controllo incrociato dei dati sul traffico con quelli del turismo[26].

Se partiamo dai passeggeri trasportati, possiamo ammettere che le persone che entrano nel territorio dell'isola sono circa 4 milioni per la Corsica e 6 milioni per la Sardegna. I dati disponibili per la Sardegna mostrano un flusso turistico verso strutture alberghiere dell'ordine di 2,8 milioni di persone, il che è importante. D'altra parte, non siamo a conoscenza di un sondaggio globale che consenta di analizzare i flussi reali di turisti.

Cosa può essere appreso dall'analisi delle statistiche mensili sul traffico. In Sardegna, la stagionalità dei flussi di passeggeri è molto comparabile per il trasporto marittimo e aereo e riflette una stagionalità molto paragonabile a quella osservata in Corsica, tranne nel caso particolare di Cagliari. Anzi, se in acque basse[27] il traffico aereo di Olbia è 1/15 del traffico a Pointe de Août, è solo 1/3 a Cagliari. Tuttavia, questo risultato può essere confrontato con i rapporti trovati in Corsica per gli aeroporti di Ajaccio (rapporto 4.4) e Bastia (3.8). Senza dubbio l'effetto "agglomerato di grandi dimensioni" gioca un ruolo in questi casi. L'osservazione dei periodi bassi e di punta evidenzia una fortissima vetta in Sardegna per la Costa Smeralda. Pertanto, i rapporti di "picco / bassa marea" rilevati a Olbia sono dello stesso ordine di quelli di

Figari e superiori ai tassi di Bastia e Ajaccio (circa 13). Possiamo quindi parlare di una disparità di piattaforme leggermente maggiore rispetto alla Corsica. Per il settore marittimo, Olbia ha una stagionalità molto forte (dell'ordine di un rapporto di 24) legata alla sua posizione sulla facciata orientale e alla sua vicinanza alla Costa Smeralda, mentre il Porto di Porto Torres ha meno attività di raddoppia quello dell'acqua bassa durante i periodi di punta. Bastia e Ajaccio sembrano quindi essere due volte meno "stagionali" di Olbia con rapporti da 11 a 13.

Possiamo quindi parlare di due diversi sistemi a livello marittimo: quello di Olbia-Golfo

Aranci da un lato, iper stagionale, e quello, più "basilare" di Cagliari e Porto-Torres (non tenendo conto, ovviamente, dei porti secondari che assicurano il servizio delle isole periferiche). L'illustrazione di questo fenomeno può forse essere data studiando il flusso di vari beni. Al culmine, Olbia porta circa il 20% in più di merci, mentre spedisce all'incirca le stesse quantità (il rapporto di copertura complessiva del porto è di circa il 70%).

Il confronto globale dei dati porta a un evidente parallelismo. Per tutti i porti della Sardegna, il rapporto picco / basso è di 15. È 13 in Corsica. In altre parole, per quanto riguarda la nostra materia di studio, possiamo parlare di una grande somiglianza.

Ciò ha conseguenze per l'organizzazione globale del trasporto marittimo, che è ora aperta alla concorrenza nel contesto della liberalizzazione dei mercati nazionali del cabotaggio e della scomparsa delle ex imprese monopolistiche.[\[28\]](#).

La Corsica è servita da tre compagnie principali: Corsica Linea e La Méridionale da un lato (collegate ai sensi dell'attuale DSP), e dall'altro Corsica Ferries. Dobbiamo aggiungere Moby (Bastia e Bonifacio) e Blu-Navy (Bonifacio).

La Sardegna è di: traghetti Corsica (che include la Sardegna Elba Ferries), Tirrenia (rilevato da CIN SpA in seguito alla sua privatizzazione[\[29\]](#) e ora parte del gruppo Moby [\[30\]](#)), Moby Lines, Grandi Navi Veloci (filiale della compagnia marittima mediterranea), Grimaldi Lines, La Méridionale, Corsica Linea e infine Blu-Navy (Bonifacio-Santa-Teresa).

Tuttavia, questo panorama competitivo merita di tenere conto non solo dei servizi forniti, ma anche dell'inclusione di tali servizi nella struttura dell'offerta delle società.

Dobbiamo prima prendere in considerazione la realtà geografica. Il servizio continentale della Corsica è principalmente da due porti francesi (Marsiglia e Tolone) a cui si deve aggiungere Nizza, e i porti del nord Italia (Genova, Savona, Livorno principalmente). Il servizio ruota attorno ai porti principali (Ajaccio e Bastia) e porti secondari (Ile-Rousse, Porto-Vecchio, Propriano). Abbiamo quindi al culmine del servizio 5 linee "corse" da Marsiglia, 5 da Nizza e 4 da Tolone. A questo si aggiungono le linee CorsoSardes (5) e le linee dall'Italia continentale (6) o dall'isola d'Elba.

La Sardegna è dalla sua parte servita dal continente sia da nord (Genova, Livorno, Piombino), ma anche da Civitavecchia e Napoli o Salerno, senza contare i collegamenti con la Sicilia (Palermo) e i collegamenti già dalla Corsica segnalati. I suoi porti sono infine meno numerosi, il che porta a una maggiore massificazione con Olbia, Golfo Aranci (vicino), Porto-Tores, Cagliari e il piccolo porto di Arbatax (Tortoli).

In questa organizzazione marittima, gli attori sembrano avere profili abbastanza diversi.

Ad esempio, NGV, un piccolo operatore per il nostro mercato delle due isole, in realtà risulta essere la filiale di uno dei più grandi gruppi marittimi del mondo, leader nel mercato dei container e molto attivo sul mercato delle crociere: la MSC.

Moby (Gruppo Onorato) rilevando Tirrenia è diventata un operatore importante con circa 14 linee sulle due isole. La sua attività rappresenta da 6 a 7 milioni di passeggeri e una rotta RoRo di quasi 8 milioni di metri lineari, un'attività in cui la Sardegna è predominante.

La Grimaldi Lines gestisce entrambi i traghetti (4 linee) e gestisce pure RoRo dalla Sardegna (5 linee). Il gruppo possiede anche Finnlines e Minoan Lines, che lo rende un gruppo con una portata significativa sul doppio mercato di traghetti e RoRo.

Corsica Ferries, che opera senza dubbio il maggior numero di linee sul mercato di Corso-Sarde (11), appare (come Moby) come un armamento specializzato su questo mercato. Che cosa sono anche la Corsica Linea - presunto operatore regionale - che continua a operare linee su Tunisi e Algeri e Méridionale, la cui appartenenza al gruppo frigorifero (trasporti e logistica) Stef, non pregiudica le sinergie tra le attività commerciali .

È quindi ovvio che il possibile rafforzamento degli scambi tra la Corsica e la Sardegna difficilmente può sfuggire all'attenzione di gruppi che svolgono una fitta attività su queste isole. Tuttavia, questi scambi non possono essere realmente indotti dalla mera mobilitazione di un'offerta competitiva, che è peraltro già presente e ampiamente dimensionata, sia nel periodo non di punta che in estate. Inoltre, la logica operativa dei vari armamenti risponde a diversi meccanismi. Gli operatori orientati verso il servizio estivo - ma garantendo connessioni regolari nel cuore della loro rete - giocano sulle velocità di rotazione delle navi, cosa che gli operatori di alcuni Ro-Ro non fanno (sebbene ciò non si applichi a tutte le linee sarde). Infine, questi scambi devono essere visti nel loro doppio contesto commerciale e marittimo.

Imbarcazioni il 14 aprile 2018 alle 8:40 Autocisterne in rosso, Passeggeri in blu, Navi da carico in verde –
Fonte: <https://www.marinetraffic.com/>



Il problema dello sviluppo del commercio marittimo dovrebbe pertanto essere posto in modo diverso.

Quale lungimiranza ?

L'induzione non è un fenomeno omogeneo

L'induzione del traffico, ovvero la generazione di trasporto aggiuntivo indotta dalla creazione di un'offerta nuova o trasformata, è singolarmente più importante o più facile per i passeggeri - in particolare il turismo - rispetto a la merce.

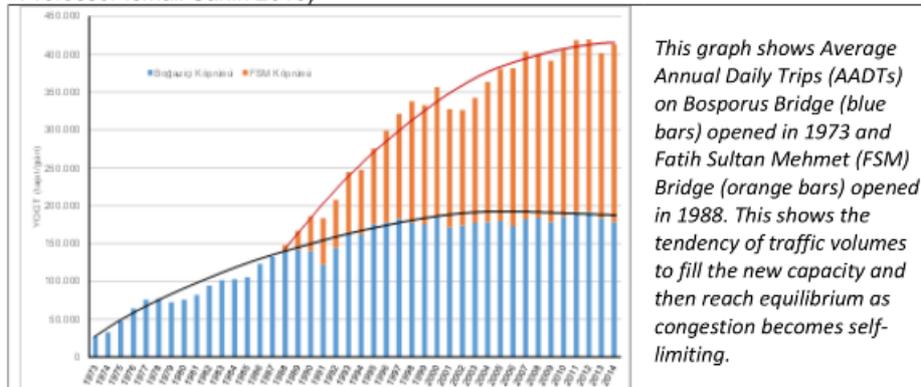
La domanda che viene posta, per la Corsica e la Sardegna, mira a esplorare l'idea che, in caso di miglioramento delle condizioni di scambio tra le due isole, si verifichi una "induzione" meccanica del traffico.

Questo meccanismo è ben noto nei trasporti e può essere sintetizzato considerando, ad esempio, l'effetto di un nuovo ponte o il suo raddoppio sul traffico tra due sponde (Manica, Bosforo, Fiume, ecc.). Il miglioramento non è contento di accompagnare il traffico "portato dalla crescita economica", ma arriva ad aggiungere un traffico aggiuntivo che non sarebbe esistito senza il miglioramento. Questi meccanismi sono controllati in particolare in caso di innovazione o di un cambiamento sostanziale dell'offerta, come nel caso di nuove linee, o di un aumento significativo della velocità

di trasporto o di una riduzione dei prezzi. Il grafico seguente mostra l'effetto stimato dell'induzione dovuto all'apertura del ponte Fatih Sultant Mehmet sul Bosphore.

Illustrazione del meccanismo di induzione sul Bosforo

Figure 4 Istanbul Bridge Traffic Volumes (Personal correspondence with Professor Ismail Sahin 2015)



Resta il fatto che a monte sorge la questione del potenziale di scambio. Questa domanda è tutt'altro che semplice. In termini di viaggiatori, l'induzione è generalmente misurata concretamente se c'è una potenziale clientela da un lato e fattori di attrattività dall'altro. Per dirla semplicemente, è più facile concepire una significativa induzione tra due grandi agglomerati, oppure, prendere il caso del turismo tra metropoli e aree attraenti (mare, montagna in inverno, siti storici, persino aree ricreative). Così è stata creata, ad esempio, la stazione ferroviaria TGV Marne-La-Vallée Chessy.

Tuttavia, le linee istituite rispondono, per gli operatori ai tentativi di collegare le aree di emissione con una popolazione minima, alle aree attraenti per il turismo. I prezzi di trasporto rendono naturalmente possibili o meno questi collegamenti. Vediamo i limiti del recepimento di questo ragionamento per la Sardegna e la Corsica, la maggior parte dei flussi rimane altrove in estate. Pertanto, il flusso di passeggeri in acque basse tra Bonifacio non supera i 4000 passaggi / mese, contro il picco di 54.000 / mese. Tuttavia, è proprio il flusso non turistico che richiede possibili aiuti pubblici e non il flusso turistico.

Turismo

La flessibilità aerea è a questo livello molto più grande di quella marittima, che è naturalmente limitata nella distanza e quindi nell'entroterra.

La diversificazione delle rotte nelle grandi isole del Mediterraneo, effettuata per la prima volta dalle cosiddette compagnie "a basso costo", ha consentito al settore aereo di riconquistare e consolidare quote di mercato che sono state così fortemente sfidate

dalla crescita e dal miglioramento delle offerta marittima (grandi traghetti veloci). Per fare solo un esempio, Ryanair si collega a Olbia, Alghero e Cagliari - in estate - Dortmund, Monaco, Francoforte-Hahn, Bruxelles-Charleroi, Eindhoven, Bologna, Milano-Bergamo, Pisa, Londra e Bratislava. La compagnia fa lo stesso con Figari.

È probabile che il potenziale di diversificazione delle linee di navigazione sia tutt'altro che trascurabile, ma è limitato dai tempi di viaggio^[31]. Tuttavia, questo potenziale viene attualmente esplorato dagli operatori e difficilmente richiede alcuna politica specifica, tranne in termini di comunicazione e promozione commerciale (trasporti e destinazioni). Tuttavia, sarà necessario tener conto del problema degli iperpunti e della saturazione della frequentazione turistica, che può degradare l'attrattiva delle identità dell'isola.

Va infatti tenuto presente che in Corsica, all'estrema punta di agosto, si aggiungono quasi 420.000 non residenti a una popolazione di circa 330.000 persone, principalmente sulla fascia costiera. Inoltre, questa situazione porta a necessità di infrastrutture sovradimensionate, a un aumento delle importazioni di prodotti petroliferi e a un rinnovato rischio (naturale e tecnologico) nelle aree così fortemente densificate. La gestione dell'energia elettrica, dell'acqua potabile e dei rifiuti è quindi più che critica. Questo tipo di fenomeno colpisce tutte le isole del Mediterraneo.

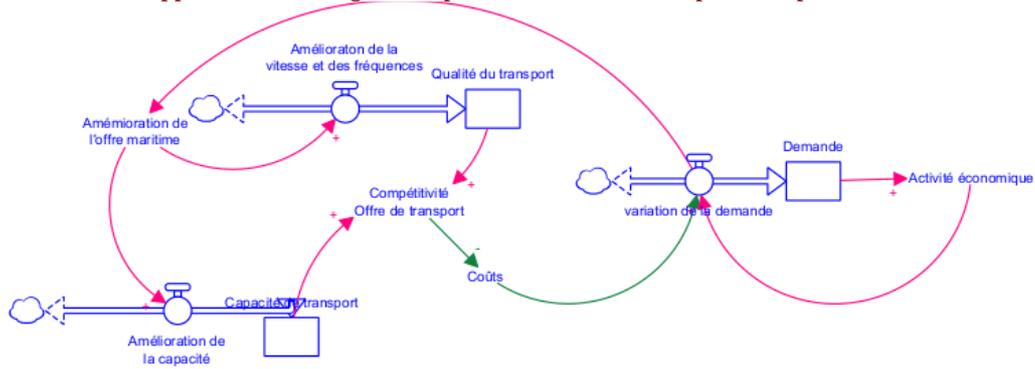
Altri viaggi

Resta il trasporto di viaggiatori legato al viaggio - essenzialmente professionale - dei residenti o delle loro relazioni familiari e professionali, direttamente collegato alle dimensioni delle popolazioni e ai rapporti economici di scambio di merci (vedi merci) e servizi. La logica è nota qui, i principali centri urbani comunicano regolarmente, in proporzione al loro potenziale economico con le metropoli economiche e amministrative. Da questo punto di vista, gli scambi tra agglomerati corsi e sardi non possono svilupparsi ex-nihilo, ma accompagnare e incoraggiare gli scambi di beni e servizi, oggi molto deboli.

Nolo

Il meccanismo logico corrispondente all'induzione per i viaggiatori può essere trasposto alle merci, tranne per il fatto che devono esistere sia un tessuto economico preesistente (il potenziale), un potenziale commercio (che si baserebbe sulla potenziale competitività dei prodotti) e, in definitiva, domanda potenziale.

Rappresentazione logica semplificata dell'induzione per il trasporto merci



Il colore delle frecce nel diagramma causale sopra riflette la loro polarità. Pertanto, migliorare l'offerta (prezzo, tempo) si riduce a costi inferiori. Costi più elevati portano a una domanda inferiore. Nel grafico seguente il miglioramento della competitività dei trasporti riduce i costi e quindi aumenta la domanda.

Nel nostro caso, quindi, sorge la domanda di sapere se è possibile fare meglio degli attuali servizi tra Bonifacio e Santa Teresa e i collegamenti che collegano Ajaccio, Propriano a Porto-Torres o persino Porto-Vecchio a Olbia (o Golfo Aranci) e Porto-Torres, e in particolare se la loro densificazione (frequenza in particolare) può essere favorevole a un'induzione del traffico, e in tal caso quale.

Infatti, come abbiamo detto, il trasporto merci Ro-Ro, ampiamente dominato dai flussi di distribuzione di massa (alimentare o specializzato) in Corsica, e sembra più diversificato in Sardegna, risponde a una logica organizzativa che è quello da un lato della logistica dei grandi distributori e dall'altro degli scambi interindustriali. Pertanto non vi è solo la necessità di potenziali di emissione e di attrazione - come nel caso dei passeggeri - ma soprattutto di strutture organizzative per lo scambio, o se si preferisce catene di approvvigionamento specifiche. Questa domanda si pone quindi immediatamente contro l'organizzazione dei circuiti logistici specifici delle due isole per la domanda "di massa" di prodotti di consumo, tranne, con difficoltà, per alcuni prodotti agroalimentari. È più credibile per i materiali da costruzione (importazioni corse), ma si scontra nuovamente con la questione dei circuiti e del luogo degli uffici centrali di acquisto e dell'assenza del trasporto di ritorno.

Non vi è quindi alcuna prospettiva a meno che non affrontiamo le domande più a monte.

Questa osservazione - che impone un grande realismo agli ordini di grandezza - porta da un lato a mettere in discussione la possibile flessibilità delle catene di approvvigionamento (e delle esportazioni) della grande distribuzione e dell'industria agroalimentare e sul potenziale per rafforzare il commercio interindustriale tra le isole.

A questo proposito, è necessario ricordare le realtà marittime. Se la Corsica e la Sardegna si trovano a 12 km di distanza (da 40 a 50 minuti di attraversamento, oltre a tempi di attesa e di carico / scarico, o quasi 2 ore per l'attraversamento), i porti hanno un entroterra significativo sono distanti quasi 5 ore (comprese le operazioni di attesa e carico-scarico), che è a malapena inferiore al tempo di transito tra Piombino e Olbia. Sapendo che le due isole non possono essere attraversate da nord a sud in meno di 3 ore e mezza - il che tiene conto delle loro reti molto diverse - il vantaggio di collegamenti marittimi diversificati è evidente. Ma possiamo vedere chiaramente i suoi limiti - attualmente conosciuti e praticati, con le linee gestite dalla Méridionale e dalla Corsica Ferries.

Dato che gli ostacoli sono quelli che sono, supponiamo che tutto si basi sulle strategie che sarebbero state giocate a monte e potrebbero essere oggetto di cluster su iniziativa degli attori regionali.

PS

-
- [1] Il cosiddetto periodo di bassa marea corrisponde a scambi di bassa stagione. È quindi una stima del commercio quando è alleviato dagli effetti del turismo. I flussi di passeggeri sono - nell'ultimo periodo - fluttuanti a seconda della politica delle compagnie - in particolare Corsica Ferries -.
- [2] Ferrandi (François), Corsica e Sardegna, isole autonome? Una prospettiva trasversale, L'Harmattan, Parigi, 2017
- [3] Mi riferisco qui al dibattito parlamentare francese del 1882 (seduto in Assemblea il 12 luglio). Vedi il mio lavoro: Salini (Patrice), La tumultuosa storia del servizio pubblico marittimo in Corsica, Parigi, L'Harmattan, 2017
- [4] **Legge costituzionale del 26 febbraio 1948**
- [5] Questi elementi sono e saranno - a parità di tutti gli altri - determinanti i flussi futuri di passeggeri tra le due isole escluso il turismo.
- [6] La differenza tra PIL pro capite in € (nominale) per Italia e Francia è ridotta di circa la metà con il PIL in parità di potere d'acquisto. Questa differenza è in realtà un vantaggio competitivo.
- [7] Ferrandi (Jean François), op. cit. Questi dati sono parzialmente confermati da interviste.
- [8] Secondo le indagini di Altroconsumo, citate da La Nuova Sardegna:
- [9] Cfr. ENTPE, ECOPA, Marc Simeoni Consulting, Salini (Patrice) ,, Savary (Pierre), Vulnerabilità della Corsica ... a un forte aumento dei prezzi del petrolio, Rapporto per il CTC, Ajaccio, 2013
- [10] Il gruppo Vicat ha acquisito l'intero capitale della società Cementi Centro Sud, proprietaria di una stazione di macinazione in Sardegna nel porto di Oristano e di un terminal in cemento.
- [11] Vedi Salini (Patrice), La tumultuosa storia del servizio pubblico marittimo in Corsica; Miraggi di continuità territoriale per due secoli, Parigi, L'Harmattan, 2017 ²Salini (Patrice), op. cit.
- [12] **Il risultato è una crescita molto forte della produzione di scarsa qualità, resa possibile dal massiccio aumento delle aree. Questo periodo penalizza fortemente la produzione dell'isola di qualità.**
- [13] Che alla fine prese la direzione opposta e portò allo sradicamento delle viti e allo sviluppo della produzione di kiwi, che a sua volta fu molto competitivo.
- [14] Vedi ad esempio: <https://agronotizie.imagelinenetwork.com/zootecnia/2018/01/17/sardegna-il-prezzo-del-latte-ovino-cresce-poco/57111>
- [15] Nell'area di specializzazione della Corsica, le clementine, la Sardegna ha una produzione quasi doppia, che non tiene conto delle sue dimensioni e della sua popolazione.
- [16] Ruati (Giacomo), Il mercato italiano della grande distribuzione organizzata, Corso di perfezionamento, Scuola politecnica di Milano, 2014
- [17] **A** questo si aggiunge la rete SPAR in Corsica (circa 50 marchi in franchising del gruppo Casino)
- [18] Contini (Luca) Masala (Marina), Perreca (Petra), Produzioni naturali e sostenibili in sardegna, Sardegna Ricerche,
- [19]
- [20] Gli autori conservano i seguenti prodotti per la loro panoramica: Sughero, Fibre naturali, Materiali lapidei, Essenze naturali, legno, Terra grezza, Materiali riciclati. Queste sono tutte aree che si applicherebbero perfettamente in Corsica e potrebbero dare origine a economie di scala o cooperazione tra le due isole.
- [21] Sempre soggetto a variazioni di prezzo, almeno per i prodotti petroliferi, come dimostrato dagli acquisti per conto di EDF.
- [22] Gasdotto per collegare l'Algeria all'Italia attraverso la Sardegna, consentendo l'ipotesi di una fornitura dalla Corsica.
- [23] Cable Sarco, che collega la Corsica alla Sardegna, istituito nel 2006
- [24] Aiutato dagli Stati e incoraggiato dall'UE.
- [25] **Le** cifre fornite qui sono quelle dell'Istat. La ricomposizione dei dati tramite i dati delle porte offre un livello inferiore di circa il 10%.
- [26] Indagine sul turismo in Corsica e Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi de Istat per la Sardegna.
- [27] Mese più debole, di solito febbraio o novembre.
- [28] In entrambi i casi, la transizione ha avuto conseguenze per la gestione del servizio pubblico, i sistemi di aiuto e, in definitiva, la strutturazione del mercato e degli operatori. Questi sviluppi sono stati oggetto di vari ricorsi dinanzi alle autorità giudiziarie o di regolamentazione nazionali o europee.
- [29] Le condizioni di privatizzazione e acquisizione sono state modificate per rispettare le clausole imposte dalla Commissione europea.
- [30] Vincenzo Onorato, proprietario della società Moby Lines, ha acquistato tutte le azioni detenute dai suoi associati e partner per diventare l'unico azionista della nuova società Tirrenia di Navigazione nel 2015.

[\[31\]](#) Sebbene le linee che servono il Maghreb (per i passeggeri) rispondano a un'altra logica, dato il peso delle diaspore nel nord del Mediterraneo.