

Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno:

Presentazione del 2° Rapporto Annuale
Italian Maritime Economy

Convegno, Napoli, 5 giugno 2015

RASSEGNA STAMPA



STAMPA

TRAFFICO MERCI

Mediterraneo meno tricolore

Vera Viola ▶ pagina 18

Trasporto merci. Analisi **Srm**: traffici in aumento del 123% in 13 anni ma il nostro Paese cede posizioni

Mediterraneo, l'Italia perde la sfida

In Olanda, Germania e Spagna sistemi marittimi più competitivi



Vera Viola

■ Il Mediterraneo torna centrale: con un traffico navale di merci in continua crescita. Negli ultimi 13 anni tale traffico è aumentato del 123%, tanto che oggi transita nel Mare nostrum il 19% del flusso navale mondiale (percentuale che solo nel 2005 non superava il 15%). Quanto al traffico container, i primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato nel 2013 ben 44 milioni di teu, cresciuti del 382% rispetto ai 9,1 milioni del '95.

A dispetto di questa crescita, l'Italia, quanto a competitività del sistema marittimo, nel 2015 risulta al 17° posto, dietro a Olanda, Germania, Spagna e perfino al Marocco. Sono circa 10 anni che il Paese risulta in posizione di svantaggio rispetto agli altri. Ma nel 2015 ha addirittura perso tre posizioni rispetto al 2014, sebbene abbia le potenzialità per assumere un ruolo ben più importante.

E quanto rivela il secondo rapporto annuale *Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo*, appena presentato da **Srm**, il centro studi per il Mezzogiorno che fa capo a **Intesa Sanpaolo**. La ricerca è frutto dell'attività di monitoraggio dell'Osservatorio permanente sul settore di **Srm** (www.srm-maritimeconomy.com) operativo dal 2014. La direzione dei traffici? I pas-

saggi Nord-Sud (provenienti dal Mediterraneo e diretti verso Golfo-Medio ed Estremo Oriente) sono cresciuti nel periodo 2001-2014 del 160%, mentre la direttrice inversa si è incrementata del 92%. L'area che va proponendo con forza la sua valenza strategica è quella del Golfo arabo. I passaggi attraverso il Canale di Suez da Nord verso Sud e diretti verso il Golfo sono aumentati negli ultimi 14 anni (2001-2014) del 339%; mentre quelli Sud-Nord provenienti dal Golfo sono aumentati del 175%.

Per affrontare tale dinamica dei trasporti marittimi si ricorre alle mega-navi. Tutti i principali vettori hanno in cantiere costruzioni di grandi navi; i dati ad aprile 2015 evidenziano che al 2018 avremo in mare 221 megaship. I grandi player marittimi scommettono su navi grandi e anche su nuove alleanze.

La competizione è sempre più agguerrita anche tra porti. Oltre agli storici competitor del Nord Europa, altre realtà portuali stanno affacciandosi in modo aggressivo nel Mediterraneo. Tanger Med in Marocco, sta registrando performance di traffico merci in continuo crescendo (nel 2014 ha registrato un aumento rispetto al 2013 del 20,7). Il Pireo nel periodo 1995-2013 è cresciuto del 400%, Algeiras del 300% e Port Said del 1.500 per cento. Quali le leve di competitività? Il principale fattore di competitività è l'intermodalità. Una megaship da 20 mila teu (container da 20 piedi) che attracca in un porto, può attivare circa 14 treni, oltre

1.000 automezzi e ulteriori 12 mezzi navali in circolazione. Altra leva importante sono poi le zone franche. Le free zone nel mondo sono cresciute negli ultimi trenta anni passando da 79 nel 1975 a 3.500 nel 2005. Oggi si stima che producano una occupazione di circa 65 milioni di unità e che esercitino un peso sull'export totale di un Paese del 60%. In questo quadro si comprende chiaramente che il sistema portuale italiano ha bisogno di un rilancio. Da un'analisi del *Liner Shipping Connectivity Index*, si evince che l'Italia, nel 2015, risulta, quanto a competitività del sistema portuale e logistico, al 17° posto, nel mondo, dietro a Olanda e Germania. Comunque, con 460 milioni di tonnellate di merci il nostro Paese è terzo in Europa per traffici gestiti: il 50% delle merci movimentate è costituito da rinfuse.

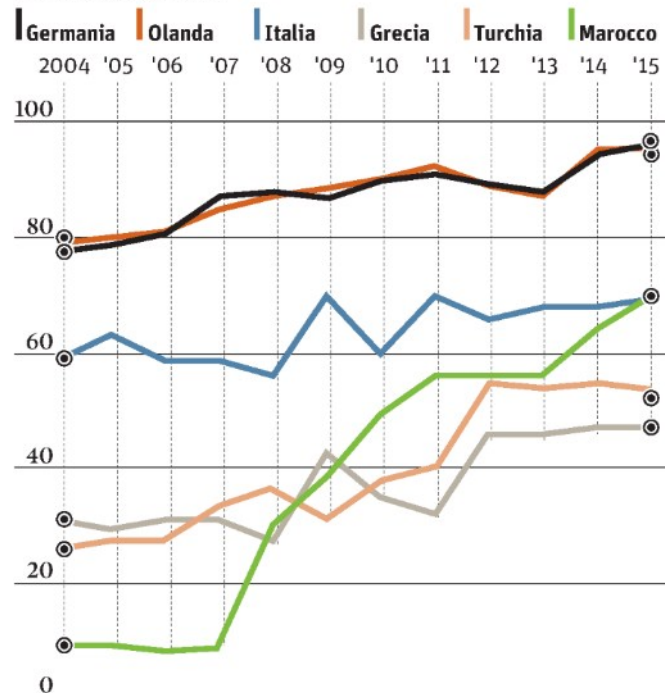
Il Paese ha grandi potenzialità poiché con 204,4 milioni di tonnellate l'Italia è il primo Paese nell'Ue a 28 per trasporto di merci in *short sea shipping* (a corto raggio) nel Mediterraneo; con 36 milioni di tonnellate è al primo posto anche nel Mar Nero. L'economia marittima vale quasi 800 mila posti di lavoro. L'export che l'Italia movimentava via mare (dati al 2014) ha un valore di 220 miliardi. In altre parole, l'Italia trasporta via mare il 27% del valore totale delle esportazioni. Percentuale più alta per il Mezzogiorno (50%), con punte del 56% per la Liguria e del 40% per la Campania.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il confronto internazionale

Indice Lsci 2004-2015



Fonte: elaborazioni [Srm](#) su dati Unctad, 2015



L'inchiesta Ad agosto ci sarà un'apertura parziale ma gli approdi meridionali sembrano disinteressarsi

Porti Come (non) si prepara il Sud al raddoppio del Canale di Suez

DI ROSANNA LAMPUGNANI

Di fronte alle coste meridionali l'Egitto si avvia a concludere il raddoppio del canale di Suez — sarà parzialmente raddoppiato entro agosto — oggi largo al massimo 220 metri, un'opera che consentirà di duplicare il numero di navi in transito quotidianamente (da 50 a 100), di portare gli incassi annui derivanti dai pedaggi da 5 miliardi di dollari attuali a 12 miliardi, riducendo al contempo i tempi di percorrenza del bacino (oggi si viaggia a traffico alternato). Ma i porti meridionali, che già non hanno saputo approfittare del boom dei traffici del terzo millennio, non si stanno preparando.

ALLE PAGINE II E III

Traffici del Mediterraneo Tutti i ritardi dei porti del Mezzogiorno

L'inchiesta È quanto emerge dal secondo rapporto annuale redatto dall'Osservatorio permanente sull'economia c del mare di **Banco di Napoli-Srm**. Algeciras dal 1995 al 2013 ha visto crescere le transazioni del 300%, Porto Said in Egitto del 1.500% e il Pireo del 400%

Nel «mare nostrum» negli ultimi 13 anni il traffico di navi è cresciuto del 123% e con il suo 19% rappresenta praticamente un quarto di quello mondiale. Ma gli approdi meridionali non hanno cavalcato l'onda

DI ROSANNA LAMPUGNANI

Sono circa dieci anni che l'Italia del mare, il Paese dei traffici buoni e delle rotte attende il piano di riforma del sistema portuale e intanto, proprio di fronte alle coste italiane l'Egitto si avvia a concludere il raddoppio del canale di Suez, oggi largo al massimo 220 metri, un'opera che consentirà di duplicare il numero di navi in transito quotidianamente (da 50 a 100), di portare gli incassi annui derivanti dai pedaggi da 5 miliardi di dollari attuali a 12 miliardi, riducendo al contempo i tempi di percorrenza del bacino (oggi si viaggia a traffico alternato). Il Canale di Suez sarà parzialmente raddoppiato entro agosto: 72 chilometri rispetto ai 193 totali che saranno completati nel giro di un anno. Si tratta di un'opera in grado di ridurre il tempo di percorrenza delle navi da 18 a 11 ore. Se l'Italia è ferma a dieci anni fa e sempre al 17° posto, o giù di lì, nella lista dei porti importanti — secondo le valutazioni di *Liner shipping connectivity index*, società di monitoraggio del settore — l'Egitto, nonostante le sue crisi politiche e quindi economiche, guarda al futuro, stringe i denti e si proietta nel mondo, investendo nel progetto del raddoppio dello stretto budello marino 6,4 miliardi di euro.

Ne è passato di tempo da quando nel canale —

che vide gli albori 1.300 anni prima di Cristo — è transitata la prima nave (17 novembre 1867); entro un anno, al massimo due, l'opera di raddoppio sarà realizzata. Come si prepara l'Italia a questo appuntamento? E, in particolare, come si attrezza il Mezzogiorno a questa rivoluzione marittima, ma anche alle conseguenze che seguiranno la firma del trattato di libero scambio Ue-Usa (Ttp: *Transatlantic trade and investment partnership*), importantissimo per il «made in Italy», anche perché rappresenta il terzo mercato dell'export italiano (è stato calcolato un aumento dello 0,5% di Pil se si raggiungerà l'accordo definitivo)?

La risposta — sotto forma di valutazioni, osservazioni e suggerimenti — è arrivata dal secondo



rapporto annuale redatto dall'Osservatorio permanente sull'economia del mare, istituito un anno fa dal **Banco di Napoli-Srm**, e presentato venerdì scorso a Napoli (per essere aggiornati in tempo reale sull'argomento basta cliccare su: www.srm-maritimeconomy.com).

Sono cifre da capogiro quelle che veleggiano sugli oceani e sui mari, come sono sempre più mastodontiche le navi che raggiungono tutti i più importanti scali dei cinque continenti. Numeri e percentuali che stanno a indicare la centralità del comparto marittimo nelle economie nazionali, cui — ancora una volta — l'Italia sembra non prestare grande attenzione. A occuparsene sono solo le *lobby* che più che guardare agli interessi generali del Paese si preoccupano dei propri, cercando di condizionare i legislatori che non riescono a varare la riforma. Insomma, non si intravede una guida sicura e di alto profilo per questo settore che dovrebbe essere un catalizzatore di proposte: nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni il traffico di navi è cresciuto del 123% e con il suo 19% rappresenta praticamente un quarto di quello mondiale. Nei primi 30 porti del *Mare nostrum* nel 2013 sono stati movimentati 44 milioni di Teu (unità di misura dei containers) — erano 9,1 milioni nel 1995: un balzo del 382% in 18 anni — che rappresentano una quota di mercato del 33% (+6% rispetto al 2008). Il Mediterraneo è, dunque, sempre più affollato e le navi, i bestioni del mare, si dirigono sempre più da Nord verso il Golfo arabo e l'Estremo Oriente (più 339% tra il 2011 e il 2014; più 175% nella direzione opposta). In totale si tratta di 320,9 milioni di tonnellate che solcano il Mediterraneo e si incuneano nel canale di Suez.

È evidente che tutto ciò, semplificato in poche cifre, chiama in causa l'Italia e il suo Mezzogiorno, che devono diventare consapevoli di quanto diventi sempre più agguerrita la concorrenza, di cosa si muova ai propri confini liquidi, di come gli altri porti si stiano attrezzando per far attraccare navi sempre più grandi (il futuro del trasporto merci sul mare è nella loro pancia) e come i retroterra si stiano dotando di infrastrutture adeguate. Se a Taranto si deve elemosinare che Evergreen non abbandoni i suoi moli (il porto pugliese è scomparso dalle pagine del rapporto, del resto è una landa desolata da circa un anno), altrove si stringono alleanze, come quelle tra i colossi 2 M (imprese danese e svizzera) e Ocean three (società francese, cinese e araba) che controllano, rispettivamente, il 39% e il 27% dei traffici mondiali. Saranno loro a muovere flotte composte da navi in grado di trasportare 21 mila teu per ogni viaggio. E piuttosto che attraccare a Gioia Tauro, a Napoli o Cagliari (gli unici scali presi in considerazione dai più importanti *carriers* nei percorsi delle grandi rotte container e cui quindi viene conferita una valenza strategica) preferiranno fare rotta su altri tre porti che hanno una posizione leader nel Mediterraneo: Algeciras, in Spagna, che dal 1995 al 2013 ha visto crescere del 300% i suoi traffici, Porto Said in Egitto, più 1.500% e il Pireo. Il famoso e "famigerato" porto sull'Egeo, lo sbocco a mare di Atene su cui da anni puntano i cinesi e che tanti dolori procura allo scalo di Taranto, in diciotto anni ha visto aumentare i suoi traffici del 400%. Perché questi porti sì e quelli dell'Italia meridionale e dell'Italia intera no? Perché quelli crescono e i nostri sostanzialmente languono?

Perché i porti italiani non hanno una adeguata capacità di attivare intermodalità di livello e di gestire i terminal. Perché non possono accogliere le grandi navi da 20mila teu, navi che — è stato accertato — innescano anche meccanismi positivi verso altre modalità di trasporto (ogni imbarcazione "mette" su rotaia 14 treni, su strada 1.000 tir e sul mare altre

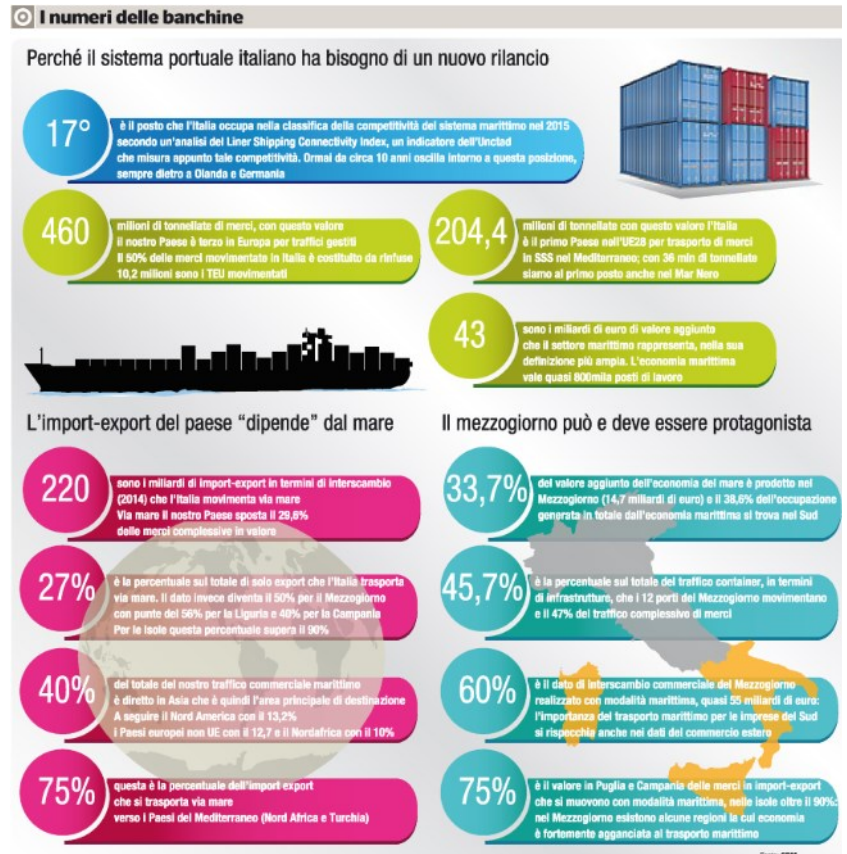
piccole 12 navi). Ma anche perché non offrono una gestione concorrenziale dei terminal, intorno a cui ruota uno dei principali business portuali: basti dire che le prime 5 compagnie terminaliste del mondo coprono il 50% della movimentazione container (sono società cinesi, del Golfo e tedesche).

Ma i porti "altri" si sono dotati di uno strumento in più: sono diventati *free zone*. Si tratta di un fenomeno cresciuto dalle 79 unità del 1975, alle 3.500 del 2005, rappresentando il 60% del valore nel comparto export e occupando milioni di persone. Di questi 3.500 porti *free zone*, 2.300 si trovano nei Paesi in via di sviluppo mentre il 60% del numero complessivo è gestito da società private.

Ma addentriamoci nelle insenature italiane, seguendo le indicazioni del *Liner shipping connectivity index* che già ci ha detto come la portualità del Bel Paese resti ancorata al 17° posto da una decina d'anni. La società di valutazione aggiunge che al 3° posto tra i Paesi Ue per quantità di merci trasportate in *short shipping sea* (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo (204,4 milioni di tonnellate) e primi nel Mar Nero (36 milioni di tonnellate). Questi numeri, seppure insufficienti a spostare in alto le *performance* italiane, tuttavia concorrono a far sì che il settore legato al mare produca 43 miliardi di valore aggiunto e dia lavoro a 800mila persone. Lo scorso anno l'import-export ha prodotto sul mare 220 miliardi, pari al 29,6% del valore di tutte merci commercializzate. In particolare i prodotti italiani che vengono imbarcati per raggiungere l'Estremo Oriente, i Paesi del Golfo o il Nord America (sono queste le rotte principali) rappresentano il 27% del totale, percentuale che sale al 50% nelle regioni meridionali (nella sola Campania il valore si attesta intorno al 40%) e raggiunge il 90% nelle isole maggiori. In particolare: il 40% delle merci veleggia verso l'Estremo oriente, il 13,2% verso Stati Uniti e Canada, il 12,7% verso i paesi Europei fuori dell'Unione, il 10% verso l'Africa. Ancora: il 33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno, pari a 14,7 miliardi, mentre il 38,6 % del lavoro che ruota intorno e sul mare si concentra nel Sud. L'interscambio commerciale del Sud avviene per il 60% sul mare, per un valore di 55 miliardi di euro. Del Mezzogiorno peninsulare sono Puglia e Campania le aree in cui si concentrano i maggiori traffici legati al mare, pari al 45,6% (sale al 90% nelle Isole maggiori). Nonostante tutto questo — evidenza il rapporto dell'Osservatorio permanente sull'economia del mare — nonostante nel 2014 l'interscambio commerciale sul mare abbia rappresentato un terzo del complessivo import-export (percentuale che arriva ai 2 terzi per il Mezzogiorno) — cioè 10 milioni di teu sono stati movimentati nei nostri porti, pari a 470 milioni di tonnellate — l'Italia, in raffronto con gli altri Paesi, è in ritardo su tutti i versanti "marini". Non solo la Spagna, l'Egitto e la Grecia stanno investendo (per esempio la prima produce periodici piani di sviluppo portuale, dotati di risorse certe, e altrettanto fa la Germania), ma anche il Marocco progetta e realizza interventi per i dragaggi, per ampliare le aree di stoccaggio, per garantire adeguati sbarchi ai terminalisti (i costi per la logistica rappresentano il 5,7% dei costi del settore manifatturiero italiano). I porti italiani, e in particolare quelli meridionali — insiste la ricerca — soffrono di una diseconomia causata dalla burocrazia farraginosa, dalla scarsa pescosità dei suoi fondali e dai mancati dragaggi, dalla scarsa infrastrutturazione (per esempio: si aspetta da anni la darsena di levante di Napoli), nonostante siano a disposizione i fondi europei, del Pon Infrastrutture e dei Por logistica (1,8 miliardi del Pon Infrastrutture 2014-2020).

Il rapporto, quindi, dopo questa ampia e dettagliata analisi, si conclude con un suggerimento in formato "A 4": aerospazio, aeronautica, agroalimentare, abbigliamento sarebbero il volano per rilanciare l'economia del mare meridionale, vecchie e nuove industrie che hanno bisogno di porti efficienti per ampliare i propri mercati e competere con i *player* stranieri. Non è sufficiente, per esempio, che negli scali di Augusta e Messina si movimentino soprattutto rinfuse liquide, mentre in quelli di Brindisi e Napoli rinfuse solide. Così come non è un buon segno di salute che 5 categorie merceologiche (settore meccanico e apparecchi meccanici) rappresentino il 65% del valore complessivo dell'export italiano (mentre si continua a importare carbone, gas, coke e i prodotti petroliferi raffinati rappresentano da soli il 25% del totale dell'import). Così si è destinati a restare lontanissimi dal cosiddetto Northern range cioè dal sistema portuale di Amburgo, Anversa e Rotterdam che, nonostante un calo del 4% rispetto al 2008, lo scorso anno deteneva la quota del 43% del mercato container. In un periodo come quello attuale, in cui forse si comincia a intravedere uno spiraglio per l'uscita dalla crisi, il futuro dell'economia del mare non può restare un argomento di discussione per addetti ai lavori, deve, invece, diventare materia viva per i legislatori, per le politiche regionali. A questo impegno sono chiamati, in particolare, i neo presidenti di Puglia e Campania (Michele Emiliano e Vincenzo De Luca) e il presidente della Sicilia (Rosario Crocetta), perché è in particolare in questi territori che l'economia del mare è importante, e può raggiungere nuovi traguardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'anticipazione

Accorpamenti e stop ai campanili i punti-chiave del piano di governo

Il piano del governo: tagli agli enti da 24 a 9. Una mission per il Sud

Porti, Authority unica Napoli-Salerno

Il traffico

In Italia movimentati 10 milioni di container: Rotterdam da sola arriva a 11

I burocrati

Trecento le persone impegnate a vario titolo nelle gestioni del settore: troppe e inutili

Autorità, si taglia

Saranno ridotte da 24 a 9 in Campania una sola per le due principali città. Al Sud «mission» specifica per progetti e finanziamenti

Le risorse

Pubbliche, Ue e private ma non più per singoli progetti: sarà la logica del sistema a prevalere integrandosi con i territori

La governance

I presidenti delle nuove Adsp nomineranno i vertici delle Direzioni portuali: nel Comitato di gestione non avranno diritto di voto

Nando Santonastaso

Cosa succede se 24 - sì, avete letto bene -, 24 autorità portuali, sostanzialmente indipendenti, sviluppano progetti e scelte strategiche diverse l'una dall'altra, insomma non coordinate e spesso incompatibili tra di loro? Succede che si comprende - senza bisogno di ulteriori spiegazioni - perché la grande risorsa nazionale, la portualità appunto, continua ad essere in realtà un inutile sistema di campanili (siamo in acqua, ma il concetto è chiaro...). Nel quale si preferisce la guerra al sistema.

E pazienza se il grande traffico marittimo commerciale punta sempre di più su Rotterdam o Marsiglia, come ormai da anni sta avvenendo (e con il raddoppio del canale di Suez questa scelta sarà ancora più massiccia): meglio evidentemente vedere gli stranieri che dettano legge che un «concorrente» italiano crescere e diventare competitivo.

È questo il paradosso con il quale il governo sta facendo i conti. L'arrivo in Consiglio dei ministri della riforma della

portualità e della logistica è per fortuna (si spera, ovviamente, che sia tale) imminente. Il Mattino ne può anticipare alcuni dei contenuti. A cominciare dal nuovo modello di governance, basato sull'accorpamento e il riassetto delle attuali autorità portuali. Nel Piano che è stato messo a punto dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio si punta a ridurre a nove le autorità che verranno ribattezzate Adsp, ovvero Autorità di sistema portuale. Saranno - salvo modifiche - la Nord Tirrenica che accorperà Genova, La Spezia, Savona e Massa Carrara; la Nord Adriatica con Venezia e Trieste; l'Adriatica centrale con Ravenna e Ancona; la Tirrenica centrale con Livorno, Piombino e Civitavecchia; la Sarda con Cagliari-Sarroch e Olbia-Golfo degli aranci; la Campana con Napoli e Salerno; la pugliese con Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia; la Calabria e dello Stretto con Gioia Tauro e Messina; e infine la Siciliana con Palermo, Catania e Augusta.

Ogni porto che oggi è sede di Autorità portuale ospiterà un ufficio territoriale dell'Adp ma in particolare per le sole regioni «in ritardo di sviluppo», quelle del Mezzogiorno

per intenderci che beneficino degli appositi fondi europei (i Fesr), saranno le Adsp il soggetto «promotore di accordi di rete o di programma quadro rafforzato». Saranno loro in sostanza

a regolamentare le modalità di gestione e la candidatura di opere nelle aree logistiche integrate, altra novità di rilievo prevista dalla riforma. I presidenti delle Adsp saranno nominati direttamente dal ministro e in tema di semplificazioni, punto forte della bozza di piano su cui si dovrà pronunciare il governo, ci sarà anche altro. Il potenziamento



dello sportello unico per i controlli, ad esempio, «competente per tutti gli adempimenti»; e un sistema di autonomia finanziaria per le Adsp «che veda le risorse attribuite direttamente alle nuove Autorità ma con un vincolo di destinazione al singolo porto compreso nella rispettiva circoscrizione per una quota non inferiore al 50% delle disponibilità generate da ciascuno di essi».

Insomma siamo alla vigilia dei Sistemi portuali multi-scalo che dovrebbero ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti, come si legge nella bozza del Piano nazionale strategico. «Si punta sul piano del marketing ad aumentare la visibilità dei porti di ciascun sistema per poter permettere loro di interloquire su scala mondiale». Che ce ne sia davvero bisogno non lo nega nessuno. E del resto basta dare un'occhiata a quanto accade attualmente per convincersi che bisogna voltare pagina. L'esempio più clamoroso è quello dei terminal container. Secondo i Piani Operativi Triennali delle opere pubbliche sono previsti oltre 6 miliardi di investimenti nei 24 porti italiani, di cui quasi 5 miliardi di nuove costruzioni, con una quota elevatissima di contributi pubblici. Di questi cinque miliardi la gran parte è relativa proprio a nuovi terminal container: solo sul Tirreno prevedono nuovi terminal o l'espansione di quelli già esistenti i porti di Genova, La Spezia, Savona, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, e Augusta. E tutto questo mentre i traffici contenitori in Italia sono sostanzialmente stabili da molti anni, la capacità dei terminal attuali è utilizzata solo per il 60 per cento, e nel

Mediterraneo ci sono nuovi porti che negli ultimi anni hanno aumentato la concorrenza in Marocco, Malta, Grecia, Egitto. Nel nord Europa, spiegano gli esperti, i porti sono mezzi vuoti e fanno concorrenza a quelli del Mediterraneo abbassando le tariffe. Per essere ancora più chiari: tutti i 24 porti italiani fanno circa 10 milioni e mezzo di contenitori all'anno mentre Rotterdam da solo ne fa 11, Anversa in Belgio quasi 10, Amburgo in Germania altrettanti.

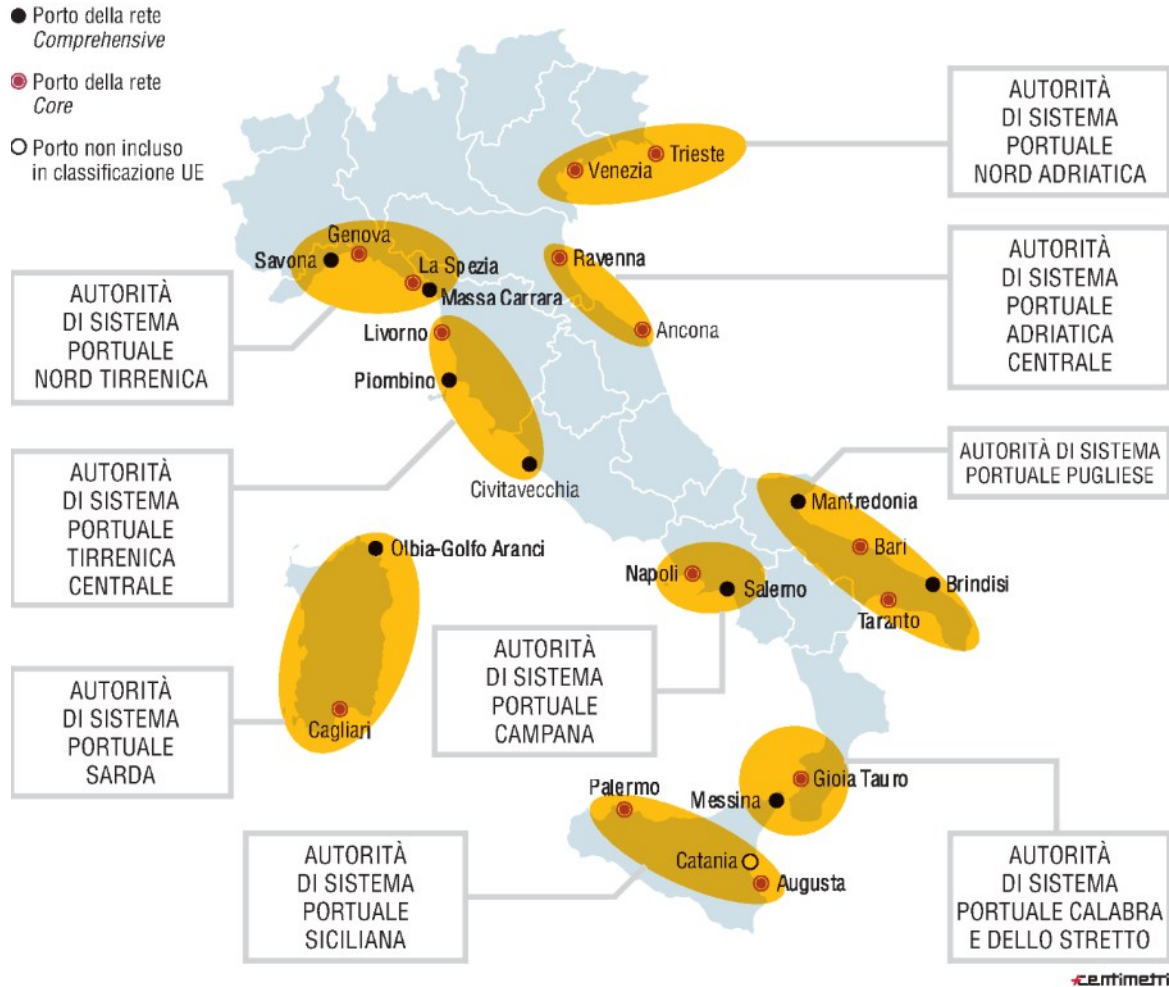
C'è molto meno spazio invece per altri investimenti importanti come la manutenzione dei moli e delle banchine esistenti, l'«escavo» dei fondali, la creazione o il potenziamento dei collegamenti ferroviari, la nascita di stazioni crocieristiche, attività manifatturiere e cantieristiche. Ognuno pensa per sé, come detto in precedenza: e alla fine si preferisce inseguire la chimera di improbabili nuovi sviluppi dei traffici.

Questa spinta di municipalismo portuale è figlia anche di meccanismi di governance superati ed non adeguati: 24 autorità portuali, come detto, ma anche nomine barocche dei presidenti (il caso di Napoli è clamoroso) e conflitti complicati anche sul piano politico. Tanto è vero che al momento ben 9 autorità portuali sono commissariate perché non si riescono a nominare i presidenti. Ma è l'intero sistema che lascia perplessi. Ciascuna delle 24 Autorità portuali è gestita da comitati portuali che sono assemblee composte in media di 15 membri, con i rappresentanti di imprese che operano nei porti, i rappresentanti dei lavoratori e così via che siedono allo stesso

tavolo dei rappresentanti di Comuni e Regioni. In totale la portualità italiana è gestita da un esercito di oltre 300 persone, spesso - come visto - litigiose o comunque non sempre in sintonia tra di loro.

Eppure anche gli ultimi studi (come quello presentato l'altro giorno a Napoli da [Srm](#)) dimostrano che la portualità italiana e più in generale la blue economy è molto importante per il Paese, non solo per l'export (il 50% è assicurato dal mare) ma anche per l'import (si arriva al 70%), alimenta importanti filiere produttive. E gli armatori italiani sono i primi al mondo per traghetti (l'Italia è prima nel Mediterraneo per numero di crocieristi). Per il Sud poi la strategicità del settore è confermata anche da un altro dato: il Pon fa la scelta di puntare sulle Aree Logistiche Integrate del Mezzogiorno molte centinaia di milioni di fondi europei. Come detto, il governo sembra deciso a riformare il sistema portuale italiano e non solo sul piano della governance. La svolta dipenderà anche dal ruolo più incisivo dello Stato, dall'accelerazione delle pratiche burocratiche, dalla selezione rigorosa delle priorità degli investimenti pubblici. Non sarà una sfida facile, prevedibile la resistenza di molte spinte conservatrici: ma la svolta sembra inevitabile anche per i campanili più resistenti.

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica



I dati



Trasbordo lo Stivale perde colpi

Situazione difficile nel primo trimestre 2015 per gli scali di transhipment. A far perdere traffici agli scali di trasbordo contribuiscono, oltre a fattori congiunturali, la quantità e la lunghezza dei controlli doganali. A sottolineare il problema è Marco Simonetti, vicepresidente di Contship Italia, terminalista di Gioia Tauro, Cagliari, La Spezia, Ravenna e Salerno. Gioia Tauro ha perso il 6%, Cagliari +1% e Taranto ha subito la chiusura totale dei traffici (-100%). È invece cresciuto il traffico-container: Genova +8%, La Spezia +11%; Livorno +30%; Venezia +17%; Ravenna +14%; Ancona +11%.



Il ministro Graziano Delrio responsabile dei Trasporti

Il rapporto

Mediterraneo, tesoretto dimenticato al Sud

L'appello di **Srm** e Banconapoli:
«Metà traffico nei porti meridionali
ma servono subito investimenti»

Valerio Esca

«Siamo in forte ritardo, c'è bisogno di investimenti per l'economia marittima, al porto di Napoli come in tutto il Mezzogiorno». Le parole del presidente del **Banco di Napoli**, **Maurizio Barracco** rendono bene l'idea di quale sia la situazione del sistema portuale al Sud Italia, così come nello specifico in Campania e a Napoli. Bisogna fare presto, altrimenti l'inseguimento già in atto da parte del Sud nei confronti degli altri mercati rischia di sbattere contro un muro. «C'è bisogno di una scossa, oppure vorrà dire che si è persa una grande occasione», rimarca Barracco, presidente del **Banco di Napoli**, a margine della presentazione del secondo rapporto annuale «Italian maritime economy» di **Srm**, avvenuta ieri mattina nella sede del Banco in via Toledo.

La parte del bicchiere mezzo pieno si rifà ai dati dello studio. Basti pensare che negli ultimi 13 anni la crescita del traffico di merci nel Mediterraneo ha visto un aumento del 123%. E i porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico di container e il 47% del traffico merci. Le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute, poi, nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%. E segnano +339% i passaggi dal Canale di Suez verso il golfo Arabo (2001-2014). Positivo anche il valore di interscambio, con oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Dati confortanti che però andrebbero affiancati da un sistema portuale complessivo competitivo, una migliore gestione degli investimenti (problema spesso legato alla tempistica), dal superamento dei gap tecnologici e da nuove governance. Tutti temi trattati durante la tavola rotonda, moderata dal direttore del

Mattino, Alessandro Barbano, che ha visto intervenire Michele Acciari, professore di Maritime Logistics della Kuehne Logistics University di Amburgo, Oliviero Baccelli, direttore Certet Bocconi, Sghir El Filali dell'Anp, l'Agenzia nazionale dei porti del Marocco di Casablanca, Luigi Nicolais, presidente Cnr, Paolo Scuderi, presidente **Srm** e presidente Adler Group e Orazio Stella, ad Maersk Italia.

«Le imprese che producono - spiega Scuderi - hanno bisogno di una filiera del mare, portualità, logistica, operatori di shipping, che sia efficiente e competitiva nei tempi e nei costi per inserirci, nelle grandi direttrici nei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo, che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti». Il direttore regionale **Intesa San Paolo**, **Franco Gallia**, sottolinea invece come «l'economia marittima per la nostra banca è qui fondamentale. Nel mare, infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia nella finanza privata, cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica, sia nella finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l'attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l'operazione si svolge in partenariato tra pubblico e privato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STENTA A DECOLLARE IL PROGETTO PORTO

L'export campano viaggia via mare ma va a rilento

DI **EDUARDO CAGNAZZI**

NAPOLI. Il 40% dell'export della Campania viaggia via mare. Può sembrare una percentuale di tutto rispetto, ma non è così. A parte la Sardegna e la Sicilia che registrano tassi maggiori di circa il 50%, anche la Liguria distanzia i porti campani con il 56% delle merci esportate via mare. E tranne Salerno che viaggia a gonfie vele e che ha avviato gli interventi infrastrutturali per la realizzazione del retroporto, il Grande progetto del porto di Napoli, in regime commissariale da 813 giorni, va ancora al rilento. E invece di puntare a diventare un hub strategico nel Mediterraneo, rischia di essere emarginato dalle grandi direttrici. Non tenendo conto che, secondo il 2° Rapporto sull'economia marittima presentato ieri da **Srm, il centro studi legato a **Intesa Sanpalo**, mentre negli ultimi tredici anni il traffico merci nel Mediterraneo è cresciuto del 123% e nello stesso arco di tempo le direttrici per il Golfo Persico e l'Oriente sono aumentate rispettivamente del 160 e del 92%, e il 33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto proprio nel Mezzogiorno (14,7 mld di euro) con un peso del 45,7% del traffico container, il capoluogo regionale continua a perdere inesorabilmente colpi. «La Campania è fortemente agganciata al trasporto marittimo, che potrebbe riservarle il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema nazionale, ma questa grande opportunità non è percepita del tutto», ha affermato **Massimo Deandreis** (in foto), direttore generale di **Srm**. Le criticità sono note: i mancati dragaggi che impediscono l'entrata nel porto delle grandi portacontainer, gli elevati tempi delle operazioni di imbarco e sbarco che si traducono in alti costi per gli operatori, la mancanza di adeguate infrastrutture e, non meno importante, le lungaggini burocratiche. «Tutto questo -ha puntualizzato il presidente dell'organismo napoletano, Paolo Scudieri- proprio mentre i competitors che si affacciano sul Mediterraneo si rafforzano con cospicui investimenti infrastrutturali». Invece l'intera**



filiera del mare oggi non è né competitiva, né efficiente nei tempi e nei costi e pertanto “pur potendo contare su una adeguata intermodalità, non è in grado di inserirsi nelle grandi direttrici di traffico”, ha affermato Scudieri. Eppure, l’economia del mare resta un cluster di fondamentale importanza. Nel mare, infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo. Lo ha sottolineato il direttore regionale di Intesa Sanpaolo, Franco Gallia. “Sia se parliamo di finanza privata con il sostegno agli armatori ed alle imprese locali della logistica, sia che parliamo di finanza pubblica e l’attivazione di strumenti rivolti al project financing, la banca è sempre al fianco ai settori produttivi. E lo è con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono”.



ECONOMIA DEL MARE

pagina 7

Rilancio dell'industria, il decalogo di Srm

ECONOMIA DEL MARE

Il 45% delle merci viaggia su nave Campania, interscambio da 10 mld

UN TERZO di tutto l'import ed export in Italia parte o arriva via mare. E una grossa fetta di questa risorsa è collocata nel Sud che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. Lo dicono i dati emersi a margine della presentazione del secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo", curato da Srm, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo.

I numeri

In particolare, il 33,7 per cento del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) e il 38,6 per cento dell'occupazione generata in totale dall'economia marittima si trova al Sud. In termini di infrastrutture, i 12 porti meridionali movimentano il 45,7 per cento del totale del traffico container e il 47 per cento del traffico complessivo di merci. L'importanza del trasporto marittimo per le imprese del Sud si rispecchia anche nei dati del commercio estero: l'interscambio commerciale del Mezzogiorno viene realizzato per il 60 per cento con modalità marittima per un valore di quasi 55 miliardi di euro.

La Campania

E in Campania? Il valore dell'interscambio commerciale realizzato via mare può superare i 10 miliardi di euro.

Ad oggi nella regione viene movimentato via mare, sempre nell'ambito di importazioni e esportazioni, poco più del 45 per cento delle merci, per un valore che si avvicina ai 10 miliardi di euro contro i 55 miliardi dell'intero sistema meridionale.

Ma come può il sistema regionale accrescere la propria competitività e au-

mentare il valore dell'interscambio commerciale marittimo? Secondo imprenditori e banchieri intervenuti alla presentazione del rapporto al Banco di Napoli, è necessario innanzitutto rafforzare l'intermodalità con un efficiente collegamento tra le vie del mare, le arterie ferroviarie e quelle stradali. Per riuscirci la Campania deve essere in grado di mettere in rete tanto le infrastrutture quanto le imprese e i porti. Rientra in questo discorso il rafforzamento delle aree retroportuali.

Altra leva su cui agire è rappresentata dalle cosiddette "Free Zones", aree concepite per favorire gli investimenti sia mediante fiscalità agevolata che attraverso altri servizi specifici. In Cina, Emirati Arabi e Nord Africa le Free Zones si stanno espandendo rapidamente. La Campania dovrebbe pensarci. Per Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli, e Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, "la Campania deve diventare un Hub logistico di rilevanza strategica perché con il raddoppio del canale di Suez i traffici aumenteranno in maniera esponenziale e il nostro sistema dovrà farsi trovare preparato". Insiste sull'importanza del "partenariato tra pubblico e privato Franco Gallia, direttore regionale di Intesa Sanpaolo," mentre Paolo Scudieri, presidente di Srm, individua la chiave di volta "negli investimenti infrastrutturali che in Nord e Sud Europa fanno già la differenza".

Connessione tra le infrastrutture

Il presidente del Cnr, Luigi Nicolais, insiste sulla connessione tra infrastrutture. "I porti della nostra Regione - dice - rispetto al sistema globale sono piccolissimi. Per questo non avrebbe senso e si perderebbero inutilmente le risorse economiche a disposizione se per affrontare le nuove sfide che ci si pongono dinanzi anziché fare rete si mettessero in competizione".

Federico Mercurio



Il decalogo della competitività

- 1 Attivare di meccanismi intermodali
- 2 Migliorare la gestione dei terminal portuali
- 3 Adeguare i fondali alle dimensioni delle nuove mega navi
- 4 Realizzare delle free zones
- 5 Potenziare la dotazione infrastrutturale
- 6 Creare efficienti aree retroportuali
- 7 Investire nel rafforzamento delle aziende marittime
- 8 Mettere i porti in rete
- 9 Promuovere aggregazioni tra imprese
- 10 Migliorare i servizi

Un settore strategico anche per il Sud

• Valore dell'interscambio marittimo al Sud	55 miliardi di euro
• Valore (stimato) dell'interscambio marittimo in Campania	10 miliardi di euro
• Merci in import-export movimentate via mare al Sud	60% del totale
• Merci in import-export movimentate via mare in Campania	45,6% del totale
• Merci esportate via mare al Sud	50% del totale
• Merci esportate via mare in Campania	40% del totale

LO STUDIO » L'economia del mare porta in Fvg 1,8 miliardi di euro all'anno

■ DELL'OLIO A PAGINA 11

Dall'economia del mare 1,8 miliardi al Fvg

Rapporto annuale di **Srm**: il valore aggiunto generato in regione è pari al 4,1% del totale nazionale. Sistema italiano in stallo



IL CAMBIO DI PASSO

Tra i filoni da seguire secondo lo studio ci sono l'integrazione infrastrutturale e intermodale e l'attrazione di investimenti dall'estero

di Luigi dell'Olio

► MILANO

La crescita dei mercati africani e asiatici può riportare il Mediterraneo al centro dei traffici marittimi mondiali. A patto di mettere in campo strategie mirate per recuperare la competitività perduta a livello nazionale. Di questo si è discusso ieri a Napoli in occasione della presentazione del secondo rapporto annuale di **Srm** (Studi Ricerche Mezzogiorno, centro studi collegato al Gruppo **Intesa Sanpaolo**) dedicato alla "Italian Maritime Economy". Un appuntamento che è servito in primo luogo a fare il punto sulle opportunità di sviluppo del Mezzogiorno, ma che ha fornito spunti interessanti anche per il Friuli Venezia alla luce della rilevanza che l'economia del mare riveste per il territorio e delle prospettive di sviluppo alla luce della ripresa che sta interessando i traffici internazionali, tra nuove rotte che si sviluppano e una domanda di mercato che evolve per soddisfare le differenti esigenze dei mercati in via di sviluppo.

In particolare, gli autori dello studio hanno calcolato che il comparto genera in regione circa 1,8 miliardi di euro di va-

lore aggiunto, il 4,1% del totale nazionale, e conta 232 imprese del cluster marittimo, che corrispondono al 3,4% dell'intera Penisola. Il principale porto della regione è ovviamente Trieste, cresciuto lo scorso anno del 10,3% nel segmento dei container, raggiungendo quota 506 mila teu. Segno di un percorso di crescita ben avviato. Se si considera il solo 2014, sono state movimentate 57,1 milioni di tonnellate di merci, a conferma della leadership nazionale. Se si confronta il dato con quello del 2013, vi è stato un progresso dell'1%, un dato tutt'altro che trascurabile alla luce dello scenario economico generale.

Il Friuli Venezia Giulia, si legge ancora nello studio, è tra le aree del Paese a maggiore vocazione internazionale nel comparto. Basti pensare che in termini di import-export lo scorso anno sono stati movimentati via mare circa 6 miliardi di euro di merci, con una crescita dell'11,2% sul 2013). Guardando al dato complessivo, sostanzialmente un terzo dell'interscambio (il 32,6% per la precisione) passa dal mare. Trieste, tradizionale porta d'Oriente, vede proprio nell'Est Asia il principale mercato di destinazione del traffico commerciale (con il 21,6% del totale). Seguono i Paesi europei non Ue con il 16,8%, l'Ue a 28 con il 15,2% e il Nord America con il 11,3%. Le merci maggiormente scambiate sono le macchine e gli apparecchi meccanici (che contano per il 38%), i metalli con il 28,2%, seguiti dai mezzi di trasporto con l'11,5%.

Come già accennato, il convegno è servito anche a fare il punto sulle opportunità di sviluppo nel Mare Nostrum. Gli analisti hanno sottolineato che la Penisola dispone di un importante patrimonio infrastrutturale e imprenditoriale in merito che va migliorato per essere più competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma - salvo alcune eccezioni - sta attraversando una fase di stallo. Così, finora è riuscito a cogliere solo in piccola parte lo sviluppo del traffico merci nel Mediterraneo (+123% negli ultimi 13 anni, con l'area che rappresenta ormai il 19% del traffico navale mondiale, quattro punti in più rispetto al 2005). «Il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno», ha ricordato **Maurizio Barracco**, presidente del **Banco di Napoli**.

Il cambio di passo, suggeriscono gli autori dello studio, deve basarsi su tre filoni: una strategia rivolta all'integrazione infrastrutturale e intermodale; l'attrazione di investimenti dall'estero (in questo ambito le Free Zones possono essere un fattore determinante), una programmazione che consideri la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno. Obiettivi ambiziosi che chiamano all'impegno tante le istituzioni, quanto gli operatori del settore.

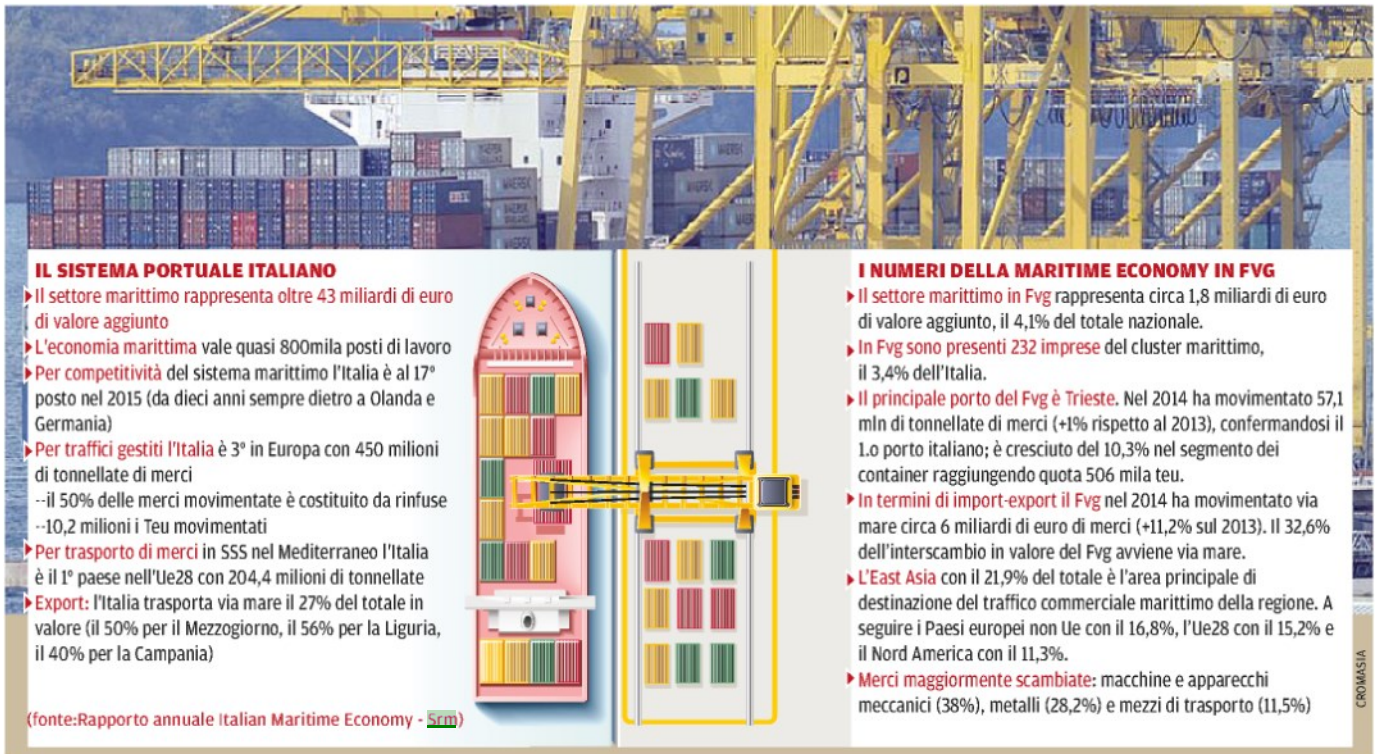
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le "Free zones" come fattore di competitività

In un mercato che vede la competizione sviluppata su un piano sempre più internazionale, le politiche fiscali diventano un elemento fondamentale per attirare investimenti. Nell'ambito della giornata dedicata all'analisi dell'economia marittima è emersa l'importanza delle free zones, un tasto sul quale peraltro stanno puntando in maniera decisa soprattutto i mercati emergenti, come gli Emirati Arabi, la Cina e il Nordafrica. Le zone franche che si sono sviluppate sono oggi oltre

3.500 in tutto il mondo, con un'occupazione stimata in circa 65 milioni di unità mentre il peso delle Fr sull'export totale di un Paese è stimato nel 60%. Rimanendo ancora in tema di competitività, l'analisi di **Srm** si è soffermata sull'importanza di introdurre sistemi intermodali (ovvero scambio mare terra o mare ferro, di merci) per migliorare gestione dei terminal. A oggi una megaship della dimensione di 20mila Teus che attracca in un porto, infatti, può attivare meccanismi moltiplicativi importanti verso le altre modalità di trasporto: vale a dir circa 14 treni, oltre mille automezzi e ulteriori 12 mezzi navali in circolazione.



Il secondo rapporto annuale Studi e ricerche per il Mezzogiorno «Merci, porti del Sud emergenti»

Il Mediterraneo ha visto una crescita del traffico merci del 123% negli ultimi 13 anni e oggi ospita il 19% del traffico navale mondiale, una quota del 4% in più rispetto al 2005. Questi alcuni dei dati emersi oggi dal secondo rapporto annuale di **Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno**, sulla «Italian Maritime Economy», che prende in esame i dati dei traffici che interessano l'Italia e il Mediterraneo. «Dal rapporto - spiega **Massimo Deandreis**, direttore generale di **Srm** - emerge l'importanza della filiera dell'economia del mare da intendere non solo con gli operatori di mare ma anche con tutto quello che sta a terra, dalla portualità, alla retroportualità, alla logistica e alla cantieristica. Se guardiamo tutta la filiera parliamo di almeno 45 miliardi di valore aggiunto di pil l'anno generato. Si parla quindi di una grande forza all'interno della quale il Mezzogiorno ha un peso rilevante, intorno al 45% del totale». Il rapporto è stato presentato nell'ambito del convegno «Nuove rotte per la crescita del mezzogiorno» nella sede del **Banco di Napoli**: «Ci sono molti nodi - spiega Deandreis - che emergono, a partire dalla portualità che necessita di essere ammodernata secondo le nuove tendenze come il gigantismo navale ma anche il fatto che l'Italia è stretta tra il Nord Europa e i porti del Sud del Mediterraneo che sono emergenti. Resta il fatto che se si capisce l'importanza di questo settore si può usarlo come elemento di rilancio del Mezzogiorno». I dati del rapporto sottolineano come l'Italia sia il primo Paese Ue per trasporto merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate e terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate) e che i porti del Sud Italia movimentano il 45,7% del traffico container e il

47% del traffico merci. L'Italia conserva quindi un importante patrimonio infrastrutturale e imprenditoriale che mantiene una posizione di rilievo nel Mediterraneo ma va però migliorato sotto il profilo della competitività, perché attraversa una fase di stallo. «Negli ultimi dieci anni - spiega **Maurizio Barracco**, presidente del **Banco di Napoli** - il Mediterraneo ha aumentato moltissimo i suoi traffici e li aumenterà ancora con l'apertura del secondo Canale di Suez. Napoli ma non solo, tutti i porti italiani stanno a guardare eppure questa è un'occasione unica di crescita. Purtroppo a Napoli non abbiamo un presidente del porto da sei anni, spero che la politica si risvegli». Tre di driver strategici indicati dal rapporto per il rilancio dei porti italiani: una integrazione infrastrutturale e intermodale, l'attrazione di investimenti dall'estero con le «free zones» e la messa al centro dell'agenda politica di investimenti la logistica nel Sud. Uno dei fattori di competitività dei porti è nella capacità di attivare meccanismi intermodali: secondo lo studio una mega nave da 20.000 teus che attracca può attivare meccanismi moltiplicativi verso altri mezzi di trasporto coinvolgendo 14 treni, oltre 1.000 automezzi e altri 12 mezzi navali. «La portualità - ha detto il presidente del Cnr Luigi Nicolais - non è più quella di cento anni fa, c'è l'intermodalità, i trasporti via terra, i sistemi che rendono competitivo un porto piuttosto che un altro. I nostri porti devono guardare all'innovazione a un cambio di mentalità: se non capiamo che bisogna lavorare in stretta connessione non siamo competitivi: Napoli, Salerno, Civitavecchia in una dimensione globale sono piccolissimi, se non operano in rete è impossibile pensare di competere nel mondo».



Il porto di Salerno

IL VALORE AGGIUNTO DELL'ECONOMIA MARITTIMA DEL MEZZOGIORNO È DI 14,7 MILIARDI

«Lo shipping vale 43 miliardi di euro»

*La ricerca di **Srm** (**Intesa**): «Ma i volumi rimangono fermi»*

Srm (Studi Ricerche Mezzogiorno, centro studi collegato al Gruppo **Intesa Sanpaolo**) ha presentato a Napoli il Secondo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" in un convegno dal titolo "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno" presso la sede del **Banco di Napoli**.

Frutto dell'attività di monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di Srm operativo dal 2014, il Rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo. Il rapporto, in particolare, individua tre driver strategici. Il primo è una decisa strategia rivolta all'integrazione infrastrutturale e intermodale. Il secondo è l'attrazione di investimenti dall'estero ed in questo ambito le Free Zones possono essere un fattore determinante. Il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi piani di investimento. I numeri del rapporto: +123% la crescita del traffico merci nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni, il 19% del traffico navale mondiale passa dal Mare Nostrum; nel 2005 era il 15%, le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%, +339%

i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo arabo (2001-2014), l'Italia primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo (204,4 mln di tonnellate). Italia terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate). Il settore marittimo, dice il rapporto, vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800 mila posti di lavoro, valore interscambio oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Verso i Paesi del Mediterraneo (Area Mena) questa percentuale sale al 75%. Il 33,7% del VA dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore. I porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci, via mare il 60% dell'interscambio del Mezzogiorno (55 miliardi di euro).

Massimo Deandreis, direttore generale **Srm** spiega: «La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico».



L'allarme

De Andreis: porti e logistica così il Sud perde un miliardo

Il fatturato

Perdiamo tanto a vantaggio di Rotterdam e Amburgo

Il ministro

«Delrio ha promesso la riforma entro poche settimane: da qui la svolta»

I tempi

«L'Italia impiega 8,5 giorni in più per sdoganare rispetto all'Europa»

Il direttore generale di **Srm**: i fondi europei 2014-2020 decisivi per il rilancio

Nando Santonastaso

Tra ritardi infrastrutturali, mancanza di sviluppo e assenza di una vera e propria riforma del settore (che per la verità dovrebbe essere in arrivo almeno a giudicare dall'impegno più volte assunto e confermato dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio), per i porti e la logistica del Mezzogiorno il bilancio non è roseo. Anzi, dal rapporto su porti e logistica del Mezzogiorno che **Srm**, la Società di ricerche sul Mezzogiorno guidata da Massimo de Andreis, tra pochi giorni, il 5 giugno per la precisione, presenterà a Napoli emerge un'altra amara verità: un miliardo praticamente sprecato che va a vantaggio dei grandi porti europei e sfiora soltanto l'Italia e il Meridione.

È vero che, in chiave mediterranea, porti e logistica sono ancora settori sotto-utilizzati per il futuro del Sud e dell'Italia?

«Tutta la filiera del mare, a terra porti, logistica, cantieristica, operatori commerciali e sul mare le attività armatoriali e di shipping, crea ogni anno 45 miliardi di euro di valore aggiunto, conta oltre 7000 imprese e "muove" circa 1/3 di tutto l'import-export del nostro Paese. Una filiera che ha inoltre un elevato moltiplicatore: per ogni euro investito se ne generano 2,53 di impatto di Pil. Gran parte di questa "industria" è collocata nel Mezzogiorno che sarebbe la naturale piattaforma logistica a beneficio di tutto il

sistema produttivo nazionale. Qui sta emergendo in modo marcato una direttrice che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, in fase di raddoppio, e poi attraverso il Golfo, prosegue per India e Asia».

E l'Italia che ruolo potrebbe avere?

«In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, possono trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico nel

Mediterraneo. E per questo che la sicurezza e il presidio del mare sono per noi un interesse strategico-economico prima ancora che militare».

Parliamo del rapporto **Srm: quanto è ampio il divario in termini di costi, tempi e volume di affari tra l'Italia e gli altri Paesi mediterranei**

europei sul piano dei traffici marittimi?

«Ci sono alcuni dati molto chiari in merito. Si stima che almeno 500mila containers all'anno, con merce proveniente da tutto il mondo e destinazione finale l'Italia, attraccino via nave a Rotterdam o Amburgo e poi via Tir raggiungono il destinatario finale a Milano, Roma o Napoli. Circa 1 miliardo di fatturato

perso».

Ma perché nessuno interviene?

«Perché succede? Lo si comprende se si considera che sui tempi medi di sdoganamento l'Italia ha circa 8,5 giorni in più sull'export e 7,4 sull'import, rispetto alla media dei tempi degli altri Paesi OCSE. Giorni in più, costi in più. A questo uniamo il fenomeno del gigantismo navale, i ritardi nell'ammodernamento e dragaggio dei nostri Porti e la sostanziale mancanza di intermodalità con la ferrovia. Ma ora il nostro sistema logistico è di fronte ad un bivio perché la concorrenza non arriva più solo dal Nord Europa, ma anche dal Sud Mediterraneo dove porti come Tangeri hanno conquistato in pochi anni una fetta importante del mercato.

Il governo però sembra pronto a varare la riforma della portualità: cosa vi aspettate, in concreto per il Sud? Porti come Napoli e Gioia Tauro sono una scommessa perduta?

«Il governo e il ministero dei Trasporti appaiono determinati a considerare strategico il settore. L'annunciata riforma dei porti va positivamente in questa direzione, ma occorre agire rapidamente non solo per recuperare quanto perso, ma per trasformare tutta questa



filiera in una nuova e potente risorsa di sviluppo per il Paese e per il Mezzogiorno. Le risorse derivanti dalla nuova programmazione dei fondi strutturali europei potrebbero essere utilizzate per questo obiettivo. Per quanti errori siano stati commessi, sono convinto che porti come Napoli e Gioia Tauro vadano ancora oggi considerati più come una grande opportunità di sviluppo che non come una scommessa perduta».

Gli ultimi dati Istat dimostrano che il divario Nord-Sud è cresciuto e, polemiche a parte, che senza scelte di priorità strategiche il Mezzogiorno è destinato a non crescere più: è preoccupato, De Andreis?

«La fotografia recentemente fatta nel Rapporto Istat sul Mezzogiorno è molto chiara e condivisibile. Ne ha fatto riferimento anche la Banca d'Italia nella Relazione Annuale di questi giorni letta dal governatore Visco. Da questo punto di vista il focus che in **SRM** mettiamo proprio sui temi della portualità e della logistica rappresenta lo sforzo di guardare in modo analitico ai settori che sono strategici per le imprese in una chiave non localista ma di "sistema" e di interesse nazionale. Lo sviluppo del Sud è un tassello determinante e

primario per una piena ripresa dell'economia italiana».

Lo dicono in molti...

«Un nostro studio ha dimostrato che il Mezzogiorno "importa" il 30,3% delle proprie risorse dal Centro Nord, che a sua volta "importa" il 25,1% dal Sud. In un'economia così interconnessa come può esserci vera ripresa del Paese se non riparte anche il Mezzogiorno?».

L'Istat ha anche disegnato più Sud sul piano dello sviluppo e delle prospettive: vuol dire che bisogna ripensare all'idea di una sola strategia di rilancio? Non è che così si finisce per complicare il già precario scenario del territorio?

«Credo che occorra superare l'idea del Mezzogiorno come una macro area omogenea. Non è così. Come ci sono realtà eccellenti, anche più performanti che nel Centro Nord, ci sono diverse realtà, più note, di vero degrado, di crisi, di disagio socio-economico. Ma esiste un Mezzogiorno

che innova e produce, ci sono imprese avanzate e con buoni risultati, pensiamo alle filiere dell'aeronautico, automotive, agroalimentare, abbigliamento e moda. Qui i dati, anche quantitativi, di alcune realtà della Campania, Puglia e Sicilia sono davvero significativi. Pensiamo solo all'aeronautico che genera circa il 30% del totale del fatturato del settore in Italia. Oppure l'Abbigliamento Moda che vede, soprattutto in Campania, alcuni marchi di fama internazionale. Fattori però che si annegano nelle medie generali dove questo non emerge».

E allora, come se ne esce?

«Occorre una maggiore capacità di analisi e di distinzione. E' quello che cerchiamo di fare anche a beneficio di una sempre più necessaria attenzione al merito di credito. Se si segue questa linea allora si scolora anche il significato di un dibattito tutto concentrato, sempre e solo, sul divario Nord Sud. Forse oggi è più produttivo provare a partire da ciò che funziona, produce e crea valore. Anche qui».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Rapporto

«Nuove rotte e Mezzogiorno»: dibattito a Napoli

L'appuntamento è per venerdì prossimo, 5 giugno, nell'aula del **banco di Napoli** in via Toledo. E qui che si presenterà il secondo rapporto annuale di **SRM** sull'economia marittima dal titolo significativo: «Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno». Dopo le relazioni di De Andreis e l'intervento di Alessandro Panaro di **SRM**, il dibattito con gli interventi tra gli altri del presidente Cnr Nicolais.



La portualità A sinistra una veduta del porto di Napoli, sotto il direttore generale di [Sm](#) De Andreis, in basso il ministro Delrio

AGENZIE



PORTI: MEDITERRANEO OSPITA 19% DI TRAFFICO NAVALE MONDIALE

Italia in stallo, crescono Tanger Med, Pireo e Algeciras

08 GIUGNO 2015

NAPOLI - Il Mediterraneo ha visto una crescita del traffico merci del 123% negli ultimi 13 anni e oggi ospita il 19% del traffico navale mondiale, una quota del 4% in più rispetto al 2005, le direttrici delle merci verso e da il Golfo Persico e il Medio ed Estremo Oriente sono cresciute rispettivamente del 160% e del 92% nel periodo 2001-2014. Questi alcuni dei dati emersi dal secondo rapporto annuale di Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro studi del Gruppo Intesa-San Paolo) sulla "Italian Maritime Economy", che prende in esame i dati dei traffici che interessano l'Italia e il Mediterraneo. Nello specifico, per l'aspetto container, i primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato nel 2013, 44 milioni di TEU mentre nel 1995 erano 9,1 milioni: un aumento del 382%. In più da un'analisi di SRM su un panel di aree portuali europee, nordafricane e asiatiche, si evince che le aree portuali del Mediterraneo (Sponda Est, Sponda Ovest e Sponda sud) sono arrivate nel 2014 a detenere una quota di mercato container nelle aree prese in considerazione del 33% (hanno acquisito 6 punti percentuali dal 2008) contro il 42% del Northern Range che ha perso 5 punti percentuali nello stesso periodo. Nel bacino del Mediterraneo, in particolare, si assiste a una crescita tumultuosa dei porti della sponda sud con Tanger Med che ha chiuso il 2014 movimentando oltre 3 milioni di TEU con un aumento sul 2013 del 20,7% (e l'aumento del 2013 rispetto all'anno precedente era stato del 40%) ed ora ha una quota di mercato del segmento, nel Mediterraneo, di circa il 10%. Ottime anche le performance di porti che ormai stanno sempre più acquisendo una posizione di leader nel Mediterraneo: il Pireo che nel periodo 1995-2013 è cresciuto del 400% arrivando a movimentare 3,1 milioni di TEU, Algeciras del 300% arrivando a 4,3 milioni e Port Said del 1500% arrivando a 4 milioni. "Negli ultimi dieci anni - spiega Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli - il Mediterraneo ha aumentato moltissimo i suoi traffici e li aumenterà ancora con l'apertura del secondo Canale di Suez. Napoli ma non solo, tutti i porti italiani stanno a guardare eppure questa è un'occasione unica di crescita". Tre driver strategici indicati dal rapporto per il rilancio dei porti italiani: una integrazione infrastrutturale e intermodale, l'attrazione di investimenti dall'estero con le "free zones" e la messa al centro dell'agenda politica di investimenti la logistica nel Sud. Uno dei fattori di competitività dei porti è infatti nella capacità di attivare meccanismi intermodali: secondo lo studio, una mega nave da 20.000 teus che attracca può attivare meccanismi moltiplicativi importanti verso altri mezzi di trasporto, coinvolgendo 14 treni, oltre 1.000 automezzi e altri 12 mezzi navali.

SRM: PRESENTATO A NAPOLI IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

Italia in stallo, crescono Tanger Med, Pireo e Algeciras

08 GIUGNO 2015

(FERPRESS) – Napoli, 8 GIU – Il Mediterraneo ha visto una crescita del traffico merci del 123 per cento negli ultimi 13 anni e oggi ospita il 19 per cento del traffico navale mondiale, una quota del 4 per cento in più rispetto al 2005, le direttrici delle merci verso e da il Golfo Persico e il Medio ed Estremo Oriente sono cresciute rispettivamente del 160 per cento e del 92 per cento nel periodo 2001-2014. Questi alcuni dei dati emersi dal secondo rapporto annuale di Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno sulla "Italian Maritime Economy", che prende in esame i dati dei traffici che interessano l'Italia e il Mediterraneo.

Moreover, lunedì 8 giugno 2015, 14:13:00 Moreover - Informazione.it - Napoli. 5 giugno 2015, PRESENTATO IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE DI SRM; ITALIAN MARITIME ECONOMY (Moreover, 1)

2% e al Pireo lo 0,01%";- Franco Gallia, direttore regionale Intesa Sanpaolo "L'economia marittima per la nostra banca è di fondamentale importanza. Nel mare", infatti, la finanza ha un...
Informazione.it - Napoli. 5 giugno 2015, PRESENTATO IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE DI SRM "ITALIAN MARITIME ECONOMY";ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO Possibili conclusioni da trarre: Ci battono anche i porti del Marocco?
Moreover

MOR



PORTI: AUMENTA TRAFFICO NEL MEDITERRANEO MA ITALIA IN STALLO

Studio Srm, filiera vale 45mld valore aggiunto ma serve strategia

05 GIUGNO 2015

(ANSA) - NAPOLI, 5 GIU - Il Mediterraneo ha visto una crescita del traffico merci del 123% negli ultimi 13 anni e oggi ospita il 19% del traffico navale mondiale, una quota del 4% in più rispetto al 2005. Questi alcuni dei dati emersi oggi dal secondo rapporto annuale di Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, sulla "Italian Maritime Economy", che prende in esame i dati dei traffici che interessano l'Italia e il Mediterraneo. "Dal rapporto - spiega Massimo Deandreis, direttore generale di Srm - emerge l'importanza della filiera dell'economia del mare da intendere non solo con gli operatori di mare ma anche con tutto quello che sta a terra, dalla portualità, alla retroportualità, alla logistica e alla cantieristica. Se guardiamo tutta la filiera parliamo di almeno 45 miliardi di valore aggiunto di pil l'anno generato. Si parla quindi di una grande forza all'interno della quale il Mezzogiorno ha un peso rilevante, intorno al 45% del totale". Il rapporto è stato presentato nell'ambito del convegno "Nuove rotte per la crescita del mezzogiorno" nella sede del Banco di Napoli: "Ci sono molti nodi - spiega Deandreis - che emergono, a partire dalla portualità che necessita di essere ammodernata secondo le nuove tendenze come il gigantismo navale ma anche il fatto che l'Italia è stretta tra il Nord Europa e i porti del Sud del Mediterraneo che sono emergenti. Resta il fatto che se si capisce l'importanza di questo settore si può usarlo come elemento di rilancio del Mezzogiorno". I dati del rapporto sottolineano come l'Italia sia il primo Paese Ue per trasporto merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate e terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate) e che i porti del Sud Italia movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci. L'Italia conserva quindi un importante patrimonio infrastrutturale e imprenditoriale che mantiene una posizione di rilievo nel Mediterraneo ma va però migliorato sotto il profilo della competitività, perché attraversa una fase di stallo. "Negli ultimi dieci anni - spiega Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli - il Mediterraneo ha aumentato moltissimo i suoi traffici e li aumenterà ancora con l'apertura del secondo Canale di Suez. Napoli ma non solo, tutti i porti italiani stanno a guardare eppure questa è un'occasione unica di crescita. Purtroppo a Napoli non abbiamo un presidente del porto da sei anni, spero che la politica si risvegli". Tre driver strategici indicati dal rapporto per il rilancio dei porti italiani: una integrazione infrastrutturale e intermodale, l'attrazione di investimenti dall'estero con le "free zones" e la messa al centro dell'agenzia politica di investimenti la logistica nel Sud. Uno dei fattori di competitività dei porti è nella capacità di attivare meccanismi intermodali: secondo lo studio una mega nave da 20.000 teus che attracca può attivare meccanismi moltiplicativi verso altri mezzi di trasporto coinvolgendo 14 treni, oltre 1.000 automezzi e altri 12 mezzi navali. "La portualità - ha detto il presidente del Cnr Luigi Nicolais - non è più quella di cento anni fa, c'è l'intermodalità, i trasporti via terra, i sistemi che rendono competitivo un porto piuttosto che un altro. I nostri porti devono guardare all'innovazione a un cambio di mentalità: se non capiamo che bisogna lavorare in stretta connessione non siamo competitivi: Napoli, Salerno, Civitavecchia in una dimensione globale sono piccolissimi, se non operano in rete è impossibile pensare di competere nel mondo".

ANSA, venerdì 5 giugno 2015, 17:08:30

Campania: Scudieri, De Luca guerrigliero, attacchi burocrazia

(ANSA) NAPOLI, 5 GIU - "Vedo un De Luca guerrigliero e spero che possa essere determinante nel suo attacco alla sburocratizzazione che scoraggia le imprese". Lo ha detto Paolo Scudieri, imprenditore e presidente di Srm (Studi e Ricerche Mezzogiorno, centro studi collegato al gruppo Intesa-San Paolo) a margine della presentazione del rapporto sull'economia marittima prodotto dal centro studi.

Sulle nuove prospettive per la Regione Campania dopo le elezioni, Scudieri ha detto: "Ci sono tante pastoie burocratiche e la prima regola è sburocratizzare, bombardare tutto quello che impantana le azioni e l'impresa e con essa l'entusiasmo degli imprenditori".

Parlando del porto, infine, Scudieri ha spiegato: "L'economia marittima - ha detto - è un fattore fondamentale della vita economica del Sud e quindi della Campania. I traffici crescono, in particolare con le Americhe: chi se ne è avvantaggiato è ad esempio il porto di Civitavecchia che oggi imbarca cinquemila auto al giorno della Fca che da Melfi partono per gli Stati Uniti, questo significa che quando c'è organizzazione, assistenza e servizi portuali l'economia gira veloce. E se ci pensiamo, Melfi è molto più vicina a Napoli che a Civitavecchia, ma la scelta è stata sul porto laziale". (ANSA).

Y7W-PO

05-GIU-15 17: 06 NNN

ANSA, venerdì 5 giugno 2015, 17:44:13

Porti: aumenta traffico nel Mediterraneo ma Italia in stallo

Studio Srm, filiera vale 45mld valore aggiunto ma serve strategia

(ANSA) - NAPOLI, 5 GIU - Il Mediterraneo ha visto una crescita del traffico merci del 123% negli ultimi 13 anni e oggi ospita il 19% del traffico navale mondiale, una quota del 4% in più rispetto al 2005. Questi alcuni dei dati emersi oggi dal secondo rapporto annuale di Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, sulla "Italian Maritime Economy", che prende in esame i dati dei traffici che interessano l'Italia e il Mediterraneo.

"Dal rapporto - spiega Massimo Deandreis, direttore generale di Srm - emerge l'importanza della filiera dell'economia del mare da intendere non solo con gli operatori di mare ma anche con tutto quello che sta a terra, dalla portualità, alla retroportualità, alla logistica e alla cantieristica. Se guardiamo tutta la filiera parliamo di almeno 45 miliardi di valore aggiunto di pil l'anno generato. Si parla quindi di una grande forza all'interno della quale il Mezzogiorno ha un peso rilevante, intorno al 45% del totale".

Il rapporto è stato presentato nell'ambito del convegno "Nuove rotte per la crescita del mezzogiorno" nella sede del Banco di

Napoli: "Ci sono molti nodi - spiega Deandreis - che emergono, a partire dalla portualità che necessita di essere ammodernata secondo le nuove tendenze come il gigantismo navale ma anche il fatto che l'Italia è stretta tra il Nord Europa e i porti del Sud del Mediterraneo che sono emergenti. Resta il fatto che se si capisce l'importanza di questo settore si può usarlo come elemento di rilancio del Mezzogiorno".

I dati del rapporto sottolineano come l'Italia sia il primo Paese Ue per trasporto merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate e terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate) e che i porti del Sud Italia movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci. L'Italia conserva quindi un importante patrimonio infrastrutturale e imprenditoriale che mantiene una posizione di rilievo nel Mediterraneo ma va però migliorato sotto il profilo della competitività, perché attraversa una fase di stallo. "Negli ultimi dieci anni - spiega Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli - il Mediterraneo ha aumentato moltissimo i suoi traffici e li aumenterà ancora con l'apertura del secondo Canale di Suez. Napoli ma non solo, tutti i porti italiani stanno a guardare eppure questa è un'occasione unica di crescita. Purtroppo a Napoli non abbiamo un presidente del porto da sei anni, spero che la politica si risvegli".

Tre driver strategici indicati dal rapporto per il rilancio dei porti italiani: una integrazione infrastrutturale e intermodale, l'attrazione di investimenti dall'estero con le "free zones" e la messa al

centro dell'agenzia politica di investimenti la logistica nel Sud. Uno dei fattori di competitività dei porti e' nella capacità di attivare meccanismi intermodali: secondo lo studio una mega nave da 20.000 teus che attracca può attivare meccanismi moltiplicativi verso altri mezzi di trasporto coinvolgendo 14 treni, oltre 1.000 automezzi e altri 12 mezzi navali.

"La portualità - ha detto il presidente del Cnr Luigi Nicolais - non è più quella di cento anni fa, c'è l'intermodalità, i trasporti via terra, i sistemi che rendono competitivo un porto piuttosto che un altro. I nostri porti devono guardare all'innovazione a un cambio di mentalità: se non capiamo che bisogna lavorare in stretta connessione non siamo

competitivi: Napoli, Salerno, Civitavecchia in una dimensione globale sono piccolissimi, se non operano in rete è impossibile pensare di competere nel mondo".

Y7W-PO

05-GIU-15 17: 40 NNN

La Presse, venerdì 5 giugno 2015, 13:22:56 LPN - Napoli, presentato secondo rapporto annuale Srm su economia marittima

Napoli, 5 giu. (LaPresse) - Srm (Studi ricerche del Mezzogiorno, Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato a Napoli il secondo rapporto annuale 'Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo' in un convegno dal titolo 'Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno' presso la sede del Banco di Napoli.

Il rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia.

Come riporta una nota "il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo".

(segue)

com/abf/ctr

}051320 Giu 2015

La Presse, venerdì 5 giugno 2015, 13:22:59 LPN - Napoli, presentato secondo rapporto annuale Srm su economia marittima - 2 -

Napoli, 5 giu. (LaPresse) - Il rapporto ha individuato tre driver strategici. Il primo è una decisa strategia rivolta all'integrazione infrastrutturale e intermodale. Il secondo è l'attrazione di investimenti dall'estero ed in questo ambito le Free Zones possono essere un fattore determinante. Il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi piani di investimento.

(Segue)

com/abf/ctr

}051320 Giu 2015

La Presse, venerdì 5 giugno 2015, 13:23:26 LPN - Napoli, presentato secondo rapporto annuale Srm su economia marittima - 3 -

Napoli, 5 giu. (LaPresse) - Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da Franco Gallia, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi elaborati dal Centro studi sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di Srm. Soddisfatto presidente del Banco di Napoli: "Il report di Srm ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno".

com/abf/ctr

}051320 Giu 2015

ITP, venerdì 5 giugno 2015, 12:46:14

MEZZOGIORNO: RAPPORTO SRM, ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA CRESCITA

NAPOLI (ITALPRESS) - SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli il Secondo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" in un convegno dal titolo "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno" presso la sede del Banco di Napoli. Il Rapporto, in particolare, individua tre driver strategici. Il primo è una decisa strategia rivolta all'integrazione infrastrutturale e intermodale. Il secondo è

l'attrazione di investimenti dall'estero ed in questo ambito le Free Zones possono essere un fattore determinante. Il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi piani di investimento.

Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da Franco Gallia, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

(ITALPRESS) - (SEGUE).

pc/com

05-Giu-15 12: 42

NNN

ITP, venerdì 5 giugno 2015, 12:46:20

MEZZOGIORNO: RAPPORTO SRM, ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA... - 2 -

Nella ricerca emerge la crescita + 123% del traffico merci nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni. Il 19% del traffico navale mondiale passa dal Mare Nostrum; nel 2005 era il 15%. Le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%

+339% i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo arabo

(2001-2014). L'Italia è il primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo (204,4 mln di tonnellate). Italia terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate). Il settore marittimo vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800mila posti di lavoro. Il Valore interscambio oltre 220 miliardi di euro di import-export e'

pari al 30% delle merci in valore. Verso i Paesi del Mediterraneo (Area Mena) questa percentuale sale al 75%. Il 33,7% del VA dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore. I porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico

container e il 47% del traffico merci. Via mare il 60% dell' interscambio del Mezzogiorno (55 miliardi di euro)

(ITALPRESS) - (SEGUE).

pc/com

05-Giu-15 12: 42

NNN

ITP, venerdì 5 giugno 2015, 12:46:26

MEZZOGIORNO: RAPPORTO SRM, ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA... - 3 -

Per Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli - "Il report di SRM ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull' economia italiana e del Mezzogiorno. Una crescita che vogliamo sostenere sfruttando la presenza di Intesa Sanpaolo in tutto il bacino del Mediterraneo con filiali in Turchia, uffici in Tunisia e Marocco e una banca molto forte in Egitto, la Banca d' Alessandria".

"L' economia marittima per la nostra banca è qui di fondamentale importanza - afferma Franco Gallia, direttore regionale Intesa Sanpaolo - Nel ' mare', infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia se parliamo di finanza privata cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica sia che parliamo di finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l' attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l' operazione si svolge in partenariato pubblico-privato. Intesa Sanpaolo è sempre vicina ai settori produttivi che caratterizzano l' Italia e il Mezzogiorno e lo siamo con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono". Per Paolo Scudieri, presidente SRM: "Le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del mare - portualità, logistica e operatori di shipping - che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi".

(ITALPRESS) - (SEGUE).

pc/com

05-Giu-15 12: 42

NNN

ITP, venerdì 5 giugno 2015, 12:46:30

MEZZOGIORNO: RAPPORTO SRM, ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA... - 4 -

Secondo Massimo Deandreis, direttore generale SRM: "La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l' import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale".

(ITALPRESS).

pc/com

05-Giu-15 12: 42

NNN

WEB

MICHELE ACCIARO: "ECCO COME RILANCIARE I PORTI ITALIANI"

Michele Acciaro, docente di Logistica marittima presso la Kuhne Logistics University di Amburgo, afferma ad Affaritaliani.it che il sistema portuale italiano avrebbe bisogno di un nuovo e vero rilancio per essere protagonista nelle principali direttrici di traffico. E i tempi per farlo sono stretti

09 GIUGNO 2015

Il sistema portuale italiano è l'unico in Europa e nell'area Mediterranea che non si è ancora dotato di una strategia nazionale capace di creare economie di scala e di rete. Oggi i competitor portuali internazionali si fanno sempre più agguerriti e si affacciano in modo aggressivo nel Mediterraneo. Lo Stato italiano però sta a guardare. Dimenticando che tra i vari fattori che influenzano la competitività di un porto è la qualità delle infrastrutture tra i più importanti ed uno di principali business del sistema è l'intermodalità con la sua catena logistica, oggi affidata al solo intervento dei privati. E che in un porto una megaship di 20mila Teu può attivare meccanismi moltiplicativi verso altre modalità di trasporto: circa 14 treni, oltre mille automezzi e ulteriori mezzi navali in circolazione. Invece non è ancora chiaro l'intendimento del governo che non riesce nemmeno ad imprimere un ruolo forte ai porti. Michele Acciaro, docente di Logistica marittima presso la Kuhne Logistics University di Amburgo, afferma ad Affaritaliani.it che il sistema portuale italiano avrebbe bisogno di un nuovo e vero rilancio per essere protagonista nelle principali direttrici di traffico. E i tempi per farlo sono stretti.

Professore, qual è la base di partenza? "Dal rilancio del sistema Paese. Dall'analisi del Liner Shipping Connectivity Index, un indicatore dell'Unctad che misura la competitività del sistema marittimo di uno Stato, si evince che nel 2015 l'Italia è al 17° posto e che ormai da circa 10 anni oscilla intorno a questa posizione. Con 204,4 milioni di tonnellate è il primo Paese nell'Ue a 28 per il trasporto di merci solo sulle brevi distanze nel Mediterraneo e l'importanza del trasporto marittimo si rispecchia anche nei dati del commercio con l'estero: il solo interscambio commerciale del Mezzogiorno viene realizzato per il 60% via mare per un valore di quasi 55 miliardi di euro all'anno. Ed in quest'area del Paese ci sono regioni la cui economia è fortemente agganciata al trasporto marittimo: in Puglia e Campania il 45,6% delle merci in import ed export si muove via mare".

Quale potrebbe essere la strategia vincente? "Creare economie di scala per riequilibrare i flussi e per favorire la localizzazione di imprese logistiche ad alto valore aggiunto. Un intervento che si potrebbe attuare, ad esempio, attraverso la creazione di centri di distribuzione su vasta scala oppure una sorta di quartiere generale per il Sud Europa di spedizionieri internazionali. Resta beninteso la necessità di una pianificazione del settore chiara e lungimirante in modo da coinvolgere capitali privati per il miglioramento delle infrastrutture".

Quali altri benefici apporterebbero tali interventi? "Con il ricorso ai trasporti ferroviari e alle logiche di smart city si creerebbe anche una leva per la green economy, cruciale per mitigare gli effetti inquinanti. Soprattutto in realtà molto sensibili come gran parte del contesto italiano. Ma in questo caso occorrerebbe un forte intervento di capitali pubblici. Invece lo Stato è latitante".

Nel frattempo si costruiscono sempre più mega-navi e si delineano sia nuove rotte di traffico sia nuove alleanze. "Tutti i principali vettori hanno in cantiere la realizzazione di grandi navi. I dati di questi giorni evidenziano che nel 2018 avremo in mare 221 mega-ship con una dimensione variabile tra le 13,3 3 21,0 migliaia di Teu. In tutto, la capacità totale della flotta sarà portata a 22 milioni di Teu. Per quanto riguarda le nuove direttrici, i passaggi provenienti dal Mediterraneo e diretti verso l'Estremo Oriente sono aumenti in quindici anni del 160%, mentre quelli provenienti dal Golfo Persico verso il Mediterraneo sono cresciuti del 339%. Le grandi alleanze fanno il resto. La 2M (Maersk e Msc) e Ocean Three andranno ad assumere un ruolo sempre più importante nelle rotte container, specie nel Mediterraneo: nella sola direttrice Asia-Med-Asia queste due alleanze controlleranno rispettivamente il 39 e il 27% del traffico. I porti italiani però saranno solo sfiorati da questa crescita".

Eduardo Cagnazzi

www.affaritaliani.it

MASSIMO DEANDREIS (SRM): L'ITALIA NON SFRUTTA A PIENO LA RISORSA MARE

Intervista al direttore generale di Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), Massimo Deandreis (foto).
"L'Italia non sfrutta ancora a pieno la risorsa mare"

08 GIUGNO 2015

L'Italia non sfrutta ancora a pieno la risorsa mare. Né pensa su quanto e su cosa investire, né dà certezza ai porti su quali e quante sono le risorse disponibili per crescere. Eppure, con oltre 43 miliardi di euro di valore aggiunto e un valore di 220 miliardi di movimentazione import-export, l'Italia sposta in valore il 29,6% delle merci via mare. E la percentuale sale al 33,7% nel Mezzogiorno, pari a 14,7 miliardi di euro. Ciononostante, il Paese non riesce ad essere protagonista nella competizione verso le nuove direttrici di traffico che si vanno delineando sia nello scacchiere del Mediterraneo, sia verso l'Oriente. Per esserlo, dovrebbe darsi una scossa e agire sui driver strategici di sviluppo, afferma ad *Affaritaliani.it* il direttore generale di Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), Massimo Deandreis. Opportunità che, purtroppo, il nostro Paese non riesce ancora a recepire. Nonostante la disponibilità di ingenti risorse europee.

Direttore, quali sono questi opportunità strategiche? "I driver di sviluppo partono dall'integrazione tra le infrastrutture ed i servizi intermodali, rappresentati dalla strada, dalla ferrovia e dalle vie del mare. Ma questo presuppone dei retroporti per la connettività con l'entroterra che solo in pochi casi sono adeguati. Il secondo driver sono gli investimenti e la loro attrazione dall'estero e in questo ambito le "zone franche" possono essere un fattore determinante. Il terzo, è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno, dove i porti movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci. Sempre al Sud l'economia di alcune regioni è fortemente agganciata al trasporto marittimo: in Puglia e Campania il 45,6% delle merci si muove con modalità marittima, nelle isole oltre il 90%. Le percentuali delle regioni del continente potrebbero essere però più elevate, visto che nel 2014 è aumentato del 19% il traffico mondiale che passa per il Mare Nostrum".

Invece? "Molti porti sono ancora affidati a gestioni commissariali che spendono con lentezza le risorse che pure vengono dall'Europa e sono cospicue. Con la conseguenza di ampliare il divario in termini di costi, tempi e volumi d'affari. Si stima che almeno 500 mila container con destinazione finale Italia, vengono sbarcati a Rotterdam o ad Amburgo per poi proseguire su strada per il Belpaese, con la perdita di fatturato di circa un miliardo di euro all'anno".

Perché tutto questo? "Sui tempi di sdoganamento delle merci, i porti italiani impiegano circa 8,5 giorni in più della media dei Paesi Ocse solo per le merci destinate all'estero e 7,4 giorni per quelle dirette all'estero. In poche parole, le imprese sono costrette a sopportare maggiori costi per i giorni persi in più per lo sbarco e l'imbarco delle merci".

Andrà meglio con la riforma dei porti? "Sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo Persico e Asia. In questa direttrice l'Italia e i suoi porti possono svolgere ancora meglio la funzione di hub strategico. Ma occorre predisporre subito la legge e non perdere altro tempo. Prima che sia troppo tardi".

LE NAVI DEL MEDITERRANEO SI MUOVONO IL 19% DEL TRAFFICO MARITTIMO GLOBALE

08 GIUGNO 2015

Traffico marittimo nel Mediterraneo è aumentato 123% negli ultimi 13 anni, uno studio del gruppo di ricerca economico italiano Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) ha rivelato.

Il gruppo di ricerca, che fa parte della banca italiana Intesa Sanpaolo e si concentra sullo studio del sud Italia, ha trovato il Mediterraneo ospita attualmente il 13% del traffico marittimo mondiale, un guadagno di quattro punti percentuali rispetto al 2005.

Incrocio tra il cargo Golfo Persico e il Medio Oriente e l'Asia è aumentato del 160% e 90%, rispettivamente, rispetto allo periodo di 2001-2014.

seconda relazione annuale del SRM chiamato italiano dell'economia marittima, i dati relativi al traffico che riguarda l'Italia e il Mediterraneo esaminati.

Nel 2013, i primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato nel 44 milioni di TEU, rispetto ai 9,1 milioni del 1995 - un aumento del 382%. Un'analisi SRM delle aree portuali in Europa, Nord Africa e Asia mostrano che le aree portuali del Mediterraneo (la sponda orientale, la costa occidentale e la costa meridionale) gestito il 33% del traffico container globale nel 2014, un incremento dell'8% rispetto 2008. Questo rispetto al 42% del traffico di container che passa attraverso i porti del Northern Range - come Rotterdam, Amburgo e Anversa - che ha perso 5 punti percentuali nello stesso periodo.

La crescita di trasporto container è concentrata nel sud del Mediterraneo, in particolare Tanger Med, che ha chiuso in movimento 2014 oltre tre milioni di teu, con un incremento del 20,7% rispetto al 2013. Tanger Med ha registrato un incremento rispetto all'anno precedente del 40%. Il porto ha ora una quota di mercato di circa il 10% per il segmento nel Mediterraneo.

Altri porti in rapida crescita garnering posizioni di leadership nel Mediterraneo sono Pireo, che è cresciuto del 400% nel periodo 1995-2013, arrivando ad un totale di 3.1 milioni di teu nel 2014;Algeciras, che è aumentato del 300% a 4,3 milioni di teu; e Port Said, che salito 1.500% a 4,0 milioni di teu.

"Negli ultimi dieci anni, il Mediterraneo è notevolmente aumentato il suo traffico, e risorgerà con l'apertura del secondo canale di Suez. Non solo Napoli, ma tutti i porti italiani sono pronti a guardare, ma questa è un'occasione unica per la crescita ", ha dichiarato Maurizio Barracco, presidente del prestatore napoletana Banco di Napoli. Il rapporto ha identificato tre elementi strategici per il rilancio dei porti italiani:

l'integrazione infrastrutturale e intermodale, l'attrazione di investimenti esteri con "zone franche", e focalizzando l'agenda politica nazionale in materia di investimenti nel settore della logistica nel sud Italia.

Un fattore importante per aumentare la competitività porta è, infatti, la possibilità di integrare il trasporto intermodale: secondo lo studio, aggancio una nave mega con una capacità di 20.000 TEU può avere un impatto importante come un moltiplicatore per altri mezzi di trasporto, il caricamento 14 treni ., più di 1.000 veicoli e 12 altre navi

NUOVE ROTTE PER IL SUD

08 GIUGNO 2015

Rinnovato il consueto appuntamento del centro studi SRM nella città partenopea. Il dibattito, moderato dal direttore de Il Mattino Alessandro Barbano, ha coinvolto attivamente autorità portuali, enti di ricerca come il CNR rappresentato dal suo Presidente Luigi Nicolais, docenti come Michele Acciari, professore di Logistica Marittima presso la KLU di Amburgo e tra gli altri Oliviero Baccelli, Direttore CERTeT Bocconi, Sghir El Filali dell'ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca, Paolo Scudieri, Presidente SRM.

A Massimo De Andreis è stato assegnato il consueto compito di presentare i dati statistici e l'analisi dell'economia marittima italiana che sono confluiti nel secondo Rapporto Annuale 2015. In primis è emerso una verità inconfutabile: il Mar Mediterraneo è sempre più centrale. Il traffico navale di merci nel bacino MED è cresciuto, infatti, di oltre il 123% negli ultimi 13 anni, con un transito di circa il 19% del traffico navale mondiale (+4% rispetto al 2005). Troviamo altresì una stretta correlazione tra crescita economica e traffico dei container: i primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato nel 2013 ben 44 milioni di TEU (unità di misura del Container), con un aumento del 382% rispetto al 1995 e l'acquisizione di una quota di mercato container del 33%.

Osservando attentamente gli ordinativi delle nuove navi, si può evincere una netta tendenza all'aumento dimensionale del naviglio da parte dei cantieri navali. Si stima che nel 2018 avremo in mare ben 221 MegaShips con una dimensione variabile tra le 13,3 e 21 migliaia di TEU. E ciò potrà indubbiamente costituire un'ulteriore possibilità di sviluppo, in vista anche del progetto, ormai certo, del raddoppio del Canale di Suez cosa che, secondo Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli, *"potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno"*. Importante il ruolo di Banco di Napoli ed Intesa Sanpaolo che, sempre a detta di Barracco, *"vogliono e possono essere un punto di contatto tra l'Italia, il Mezzogiorno e la sponda sud del Mediterraneo, dando supporto economico e finanziario alle imprese e agli operatori del settore"*.

Il nostro è il primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate di merci e il terzo in Europa per traffici gestiti (con 460 milioni di tonnellate). Il settore marittimo nostrano vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800 mila posti di lavoro con un interscambio di oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Ben il 33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (pari a circa 14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore. I porti del Sud-Italia movimentano il 45,7% circa del traffico dei container e il 47% del traffico merci. Via mare il 60% dell'interscambio italiano appartiene al Mezzogiorno (55 miliardi di euro).

Interessante è il confronto svolto tra la situazione italiana e quella di altre realtà portuali eccellenti come Amburgo e Tangeri che ha messo in luce le criticità dell'economia marittima italiana. Come ha giustamente osservato Barbano, vi sono 3 deficit di cui soffre il BelPaese: infrastrutturale, burocratica e fiscale. Primo driver strategico è infatti quello rivolto all'integrazione infrastrutturale e intermodale. Mancano adeguati sistemi ferroviari che colleghino porti all'entroterra e meccanismi di coordinamento volti alla razionalizzazione ed all'efficientamento delle risorse. Tempi morti e disorganizzazione sono nemici dello sviluppo. Secondo driver è l'attrazione di investimenti dall'estero ed in questo ambito le Free Zones, ossia le zone franche dove c'è un forte abbattimento delle imposte e un sistema burocratico semplificato come avviene in Marocco ad esempio, possono essere un fattore determinante per la crescita dell'economia

marittima. Il terzo è invece un ripensamento della logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno. Un punto, questo, indispensabile per competere in Europa, presentando dei validi piani di investimento.

Altra questione, più complessa, messa in luce al convegno è stata poi la necessità, per il sistema italiano, di porre in essere una serie di regole istituzionali, una governance che funga da coordinamento e faro per le 24 diverse autorità portuali. Va rilevato che prima dell'avvento dell'attuale Governo non c'era nemmeno un Piano regolatore e che perciò stiamo forse remando finalmente nella giusta direzione.

Claudio Talone

www.cinquecolonne.it

PRESENTATO A NAPOLI IL 2° RAPPORTO ANNUALE DI SRM “ITALIAN MARITIME ECONOMY” – ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO

08 GIUGNO 2015

- +123% la crescita del traffico merci nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni
- Il 19% del traffico navale mondiale passa dal Mare Nostrum; nel 2005 era il 15%
- Le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%
- +339% i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo arabo (2001-2014)
- Italia primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo (204,4 mln di tonnellate). Italia terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate)
- Il settore marittimo vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800mila posti di lavoro
- Valore interscambio oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Verso i Paesi del Mediterraneo (Area Mena) questa percentuale sale al 75%
- Il 33,7% del VA dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore
- I porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci
- Via mare il 60% dell'interscambio del Mezzogiorno (55 miliardi di euro)

SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli il **Secondo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo”** in un convegno dal titolo “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno” presso la sede del Banco di Napoli.

Frutto dell'attività di monitoraggio dell'**Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM** (www.srm-maritimeconomy.com) operativo dal 2014, il Rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia. Il nostro Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale in merito che va migliorato per essere più competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo.

Il Rapporto, in particolare, individua tre driver strategici. Il primo è una decisa strategia rivolta all'**integrazione infrastrutturale e intermodale**. Il secondo è l'**attrazione di investimenti** dall'estero ed in questo ambito le **Free Zones** possono essere un fattore determinante. Il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi **piani di investimento**.

Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da **Franco Gallia**, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi

elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da **Massimo Deandreis**, direttore generale di SRM, e da **Alessandro Panaro**, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

La tavola rotonda, moderata dal direttore de Il Mattino, **Alessandro Barbano**, su *“Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo”* ha visto come *discussant* **Michele Acciario**, professore di Maritime Logistics della Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, **Oliviero Baccelli**, Direttore CERTeT Bocconi, **Sghir El Filali** dell'ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca, **Luigi Nicolais**, presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, **Paolo Scudieri**, presidente SRM e presidente di Adler Group, **Orazio Stella**, Amministratore Delegato Maersk Italia.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da **Maurizio Barracco**, presidente del Banco di Napoli.

Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli – *“Il report di SRM ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno. Una crescita che vogliamo sostenere sfruttando la presenza di Intesa Sanpaolo in tutto il bacino del Mediterraneo con filiali in Turchia, uffici in Tunisia e Marocco e una banca molto forte in Egitto, la Banca d'Alessandria. Ed infine a Dubai da cui si sovrintende tutta l'area del Golfo. Sottolineo che il Gruppo è forte proprio in quei Paesi e mercati che stanno emergendo come nuove direttrici del traffico marittimo e su cui l'Italia può giocare un importante ruolo. Il Banco di Napoli ed Intesa Sanpaolo vogliono e possono essere un punto di contatto tra l'Italia, il Mezzogiorno e la sponda sud del Mediterraneo, dando supporto economico e finanziario alle imprese e agli operatori del settore”.*

Franco Gallia, direttore regionale Intesa Sanpaolo – *“L'economia marittima per la nostra banca è qui di fondamentale importanza. Nel “mare”, infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia se parliamo di finanza privata cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica sia che parliamo di finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l'attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l'operazione si svolge in partenariato pubblico-privato. Intesa Sanpaolo è sempre vicina ai settori produttivi che caratterizzano l'Italia e il Mezzogiorno e lo siamo con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono”.*

Paolo Scudieri, presidente SRM: *“Le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del mare – portualità, logistica e operatori di shipping – che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno”.*

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: *“La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico”.*

www.internews.biz

NAPOLI. 5 GIUGNO 2015, PRESENTATO IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE DI SRM "ITALIAN MARITIME ECONOMY" ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO POSSIBILI CONCLUSIONI DA TRARRE: CI BATTONO ANCHE I PORTI DEL MAROCCO?

08 GIUGNO 2015

Napoli, 08/06/2015 (informazione.it - [comunicati stampa](#) - [economia](#)) Nel 1921 [Giuseppe Prezolini](#) scrisse che l'Italia si divideva in due parti: "una europea, che arriva all'incirca a Roma, e una africana o balcanica che va da Roma in giù". Ancora nel 1959, Il settimanale L'Espresso, dedicando un'inchiesta alle zone più misere del [Mezzogiorno](#), la intitolava: "L'Africa in casa". Oggi, ricordando Giustino Fortunato che temeva l'Italia potesse riunirsi all'Africa dobbiamo tristemente evidenziare che, almeno per quanto riguarda l'organizzazione di porti, vorremmo somigliare al Marocco: tanto si evincerebbe dalla presentazione fatta da Sghir EL, (Filiali dell'ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca Studi e Pianificazione Divisione ODEP - Operazioni portuali Ufficio MAROCCO), il quale, in francese, con la splendida traduzione di Nadia Laraki (Direttore Generale dei Porti Nazionali Agenzia Presidente del Consiglio di Amministrazione di SA Portnet Wissam),

ha messo in luce le aspettative portuali sistema Caso ODEP, sottolineando.

l'importanza strategica dei porti del Marocco. Nel corso dell'interessante relazione ha parlato dell'unità di [porto](#), laddove le cifre per il 1999 già evidenziavano un traffico nazionale [porto](#) di 53 milioni di tonnellate, suddivise per tipologie di imballaggio. Per la pesca, 3.052 unità che effettuavano ingresso, per un totale di circa 850.000 tonnellate all'anno. Ha spiegato come abbia lavorato l' ODEP nell'organizzazione [porto](#) marocchino, mediante tre fasi principali:

- Una prima fase, caratterizzata dalle porte di gestione in regime di concessione aziende private (questo era prima del 1963).
- Una seconda fase, segnata dalla creazione di un consiglio di amministrazione del [Porto](#) di Casablanca, che si è poi gradualmente occupato sfruttamento delle porte principali Commercio del Regno.

1. Una terza fase, che ha avuto inizio nel 1984, segnata dalla riorganizzazione del settore portuale con la creazione dell'istituzione pubblica Office of Operations Ports (ODEP). Il settore portuale in Marocco è ora sotto la supervisione del Ministero Attrezzature. Questo ministero interviene nei porti via tre entità diverse:

- 1) La Direzione di porte e [Porto](#) di dominio pubblico, che supporta tutti i tipi di pianificazione di problemi e regolamenti. 2) Le Casablanca e Mohammedia Ports Authority, le cui missioni sono simili, ma sono distinte, data l'importanza di questi due porti. 3) L'Ufficio Operativo Ports, ente pubblico che è il fulcro, che caratterizza l'organizzazione adottata nel 1984.

Senza ulteriormente inoltrarci basti dire che la spiegazione sulla previsione del traffico e la pianificazione delle infrastrutture portuali, partita da un lontano passato, chiusasi con la dimostrazione delle attuali situazioni positive, è stata per noi italiani: una bella lezione in francese. Dal Marocco. Non possiamo meravigliarci, ricordando che, nel "Programma di sostegno alla cooperazione internazionale nell'area Med." Con il progetto "TALMED Maroc – Cooperazione trasportistica e logistica tra [Italia](#) e Marocco a seguito dell'esperienza ITALMED", durato dal 15 gennaio 2013 al 6 dicembre 2013, si aveva l'obiettivo dello: "sviluppo di relazioni tra porti, istituzioni, autorità portuali italiane e marocchine, relazioni consolidate maggiormente nell'ambito delle principali filiere critiche individuate e finalizzate ad una maggiore conoscenza dei rispettivi porti, territori e servizi offerti." Sintesi del progetto: 1. Sviluppo delle filiere logistiche; 1.1 Agro-alimentare e Fresco; 1.2 Auto Nuove; 2. "Port Community Systems" e integrazioni ICT; 2.1 Port Community Systems; 3. Port Regulation & Governance; 3.1 Sviluppo del "Port Governance" e "Port Community Manager"; 3.2 Forum Euro Mediterraneo. Nadia Laraki ha precisato alla fine che si è trattato essenzialmente di volontà politica. Nella stessa giornata del convegno, ossia il 5 giugno, Durante

l'assemblea dell'associazione degli agenti marittimi che si è svolta a Lerici, il presidente Michele Pappalardo intanto attaccava la burocrazia, rappresentata come uno dei "grandi nemici del sistema portuale e logistico italiano". I dati finali riportati dal RAPPORTO ANNUALE DI SRM "ITALIAN MARITIME ECONOMY" dicono: "+123% la crescita del traffico merci nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni; Il 19% del traffico navale mondiale passa dal [Mare Nostrum](#); nel 2005 era il 15%; Le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%; +339% i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo arabo (2001-2014); [Italia](#) primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo (204,4 mln di tonnellate). [Italia](#) terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate); Il settore marittimo vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800mila posti di lavoro; Valore interscambio oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Verso i Paesi del Mediterraneo (Area Mena) questa percentuale sale al 75%; Il 33,7% del VA dell'economia del [mare](#) è prodotto nel [Mezzogiorno](#) (14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore; I porti del [Mezzogiorno](#) movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci; Via [mare](#) il 60% dell'interscambio del [Mezzogiorno](#) (55 miliardi di euro)."-

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: "La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del [mare](#), non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In [Italia](#) 1/3 di tutto l'import ed export parte o arriva via [mare](#). Gran parte di questo comparto è collocato nel [Mezzogiorno](#) che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del [Mezzogiorno](#), potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico"- Potrebbero. Federagenti, nello stesso giorno attaccava la duplicazione delle funzioni in più di venti amministrazioni per i controlli della merce che viaggia in nave e la moltiplicazione delle norme e delle loro interpretazioni, che spesso sono diverse nei vari porti. Paolo Scudieri, presidente SRM: "Le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del [mare](#) – portualità, logistica e operatori di shipping – che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del [mare](#) e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del [Mezzogiorno](#)". Intanto l'associazione degli agenti marittimi porta il caso di [Gioia Tauro](#): "Un numero crescente di spedizionieri internazionali impone alle compagnie di navigazione l'esclusione del [porto](#) di [Gioia Tauro](#) dall'elenco dei porti dove sbarcare la merce, a causa dei controlli spropositatamente più numerosi rispetto a quanto accade nei porti concorrenti: 13.803 ispezioni sui container, pari al 2% di tutti i container movimentati, quando a Valencia si ispeziona l'1% del traffico, a Iperalgesia lo 0,2% e al Pireo lo 0,01%".- Franco Gallia, direttore regionale [Intesa Sanpaolo](#) – "L'economia marittima per la nostra banca è qui di fondamentale importanza. Nel "mare", infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia se parliamo di finanza privata cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica sia che parliamo di finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l'attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l'operazione si svolge in partenariato pubblico-privato. [Intesa Sanpaolo](#) è sempre vicina ai settori produttivi che caratterizzano l'Italia e il [Mezzogiorno](#) e lo siamo con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono". Intanto Federagenti mostra una stima sui costi dell'inefficienza del sistema italiano: "Nelle stime di valorizzazione del tempo perso a causa dei vincoli burocratici viene indicato, in via cautelativa, il valore di 12 Euro come costo per il ritardo di un'ora nella spedizione di venti tonnellate di merce. Ciò significa che per ogni ora di ritardo derivante da procedure burocratico-amministrative su complessivi 250 milioni di tonnellate, il costo per il sistema economico italiano è di 150 milioni.

La tavola rotonda, moderata dal direttore de Il Mattino, Alessandro Barbano (oramai esperto del settore), su "Nuove rotte per la crescita del [Mezzogiorno](#) e del Mediterraneo" ha visto come discussant Michele Acciaro, professore di Maritime Logistics della Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, Oliviero Baccelli, Direttore CERTeT Bocconi, I già ricordato Sghir El, Luigi Nicolais, presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Paolo Scudieri, presidente SRM e presidente di Adler Group, Orazio Stella,

Amministratore Delegato Maersk [Italia](#). Genova - «Cinquecentomila container carichi di merci italiane ogni anno scelgono il [porto](#) di Rotterdam per fuggire alla complessità di un sistema portuale «sempre più distante dalle aziende». Altri cinquecentomila, riempiti in Austria e Baviera, scelgono la rotta nordeuropea «perché in [Italia](#) nessuno si preoccupa più di andare a recuperarli». Inadeguatezza nel primo caso, rassegnazione nel secondo. Il risultato, drammatico per i porti e l'erario, è lo stesso: un clamoroso assist al già ricco Northern Range. «Eppure questo Paese avrebbe potenzialità immense. Davvero immense». Orazio Stella da tre anni è amministratore delegato in [Italia](#) di Maersk, primo gruppo armatoriale al mondo, uffici a Genova e interessi in ogni angolo del pianeta. «Gli sforzi per migliorare la situazione ci sono, li vediamo quasi tutti i giorni. Ma il grado di competitività del sistema portuale italiano è ancora basso – spiega –. Forse la visuale prospettica di una multinazionale è diversa da quella che matura in un contesto, diciamo così, “tradizionale”: noi siamo abituati a ragionare in termini di ritorno sugli investimenti, di capacità produttiva. Beh, se applichiamo al sistema portuale questi concetti, risulta davvero difficile scrutare il settore nel medio periodo». Ma dov'è che l'Italia sta sbagliando? «Il nostro timore è che si continui a investire tempo su un doppio binario che rischia di essere improduttivo: la governance e le infrastrutture. Due argomenti importanti, per carità, ma inutili senza un'opera di promozione commerciale del sistema Paese. Una classe politica impegnata da anni nella riforma della legge 84/1994, per fare un esempio sportivo, mi ricorda quelle squadre di calcio che buttano la palla in tribuna per perdere tempo. Io vorrei sapere, invece, chi si occupa di andare a parlare con i clienti finali. Chi si sta preoccupando di convincere le aziende europee che l'Italia è il Paese sul quale è giusto investire? Se devo essere sincero, ho l'impressione che nessuno se ne stia occupando». Senza infrastrutture adeguate, anche la promozione del sistema-[Italia](#) diventa superflua. «Ma costruire un nuovo [porto](#) non significa attirare merci: ne è solo il presupposto. Per attirare merci devo avere i clienti che scelgano l'Italia, e oggi non ne ho abbastanza. Ragioniamo su un caso concreto, e di grande attualità: pensiamo davvero di avere le condizioni commerciali, e non solo operative, per attirare con continuità le navi da 18.000 teu? Io dico che in questo momento la massa critica dell'Italia consente l'arrivo di navi da 13, 14.000 teu, ma non quelle da 18.000. Vede, Internet ha reso quasi perfetti i meccanismi della concorrenza: oggi sul prodotto non si bara più. O sei in grado di offrire servizi di alta qualità a prezzi concorrenziali o sei fuori dal mercato. Di più: devi essere disposto anche a rinunciare a una parte del ritorno economico per essere competitivo». E questo l'Italia non l'ha ancora capito? «Diciamo che anche il Paese deve iniziare a fare la sua parte, e non solo i privati. L'Italia dovrebbe iniziare a occuparsi di quello che in azienda si chiama marketing. Non importa chi: la presidenza del Consiglio, il ministro dei Trasporti, basta che lo faccia qualcuno». Il marketing presuppone la disponibilità di un buon prodotto da vendere. Le premesse non sembrano incoraggianti. «In realtà lo sono. L'Italia è la naturale porta di ingresso per le merci in arrivo dal Far East verso la regione più ricca d'Europa. Fatto 100 il Pil pro capite dell'Europa, Lombardia, Austria e Baviera hanno una media superiore a 125. Questa è la carta che il Paese deve giocare. Perché perdere un milione di contenitori ogni anno non è più giustificabile». Non più serene le conclusioni tenute da Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli. In quale, pur insistendo su “(...) come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo” precisa che occorrerà “essere bravi” perché l'impatto positivo si trasmetta “anche sull'economia italiana e del [Mezzogiorno](#).” Una crescita che si intende sostenere “sfruttando la presenza di [Intesa Sanpaolo](#) in tutto il bacino del Mediterraneo con filiali in Turchia, uffici in Tunisia e Marocco e una banca molto forte in Egitto, la Banca d'Alessandria. Ed infine a Dubai da cui si sovrintende tutta l'area del Golfo.” Barracco sottolinea che il Gruppo è forte proprio in quei Paesi e mercati che stanno emergendo come nuove direttrici del traffico marittimo e su cui l'Italia può giocare un importante ruolo. Ce lo auguriamo, con l'assenso e la determinazione di un Governo che produca mutamenti necessari, benché il passato ci parli di una [Italia](#) laddove concepire e realizzare infrastrutture di trasporto è “molto difficile”, ormai da decenni, deridendo ciò che accadeva dall'antichità romana fino al dopoguerra, laddove eravamo considerati la “patria” delle infrastrutture. Qualsiasi progetto si carica di discussioni, polemiche, interessi privati, lunghissimi tempi di completamento, generando un [mare](#) di opere incompiute che fanno lievitare i costi di quelle condotte a termine e troppo spesso tragicamente implose. Causa? Insufficiente qualità costruttiva, pesanti impatti sul territorio, corruzione e malaffare cui ci siamo abituati come fosse l'unica realtà possibile. Risultato? Un sistema della mobilità spesso insufficiente, a volte ridondante, che assorbe tante risorse, peggiora la qualità della vita e penalizza l'economia. Anche quella marittima del nostro Mediterraneo.

NAPOLI. 5 GIUGNO 2015, PRESENTATO IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE DI SRM "ITALIAN MARITIME ECONOMY" ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA CRESCITA

08 GIUGNO 2015

Nel 1921 Giuseppe Prezzolini scrisse che l'Italia si divideva in due parti: "una europea, che arriva all'incirca a Roma, e una africana o balcanica che va da Roma in giù". Ancora nel 1959, Il settimanale L'Espresso, dedicando un'inchiesta alle zone più misere del Mezzogiorno, la intitolava: "L'Africa in casa". Oggi, ricordando Giustino Fortunato che temeva l'Italia potesse riunirsi all'Africa dobbiamo tristemente evidenziare che, almeno per quanto riguarda l'organizzazione di porti, vorremmo somigliare al Marocco: tanto si evincerebbe dalla presentazione fatta da Sghir EL, (Filiali dell'ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca Studi e Pianificazione Divisione ODEP - Operazioni portuali Ufficio MAROCCO), il quale, in francese, con la splendida traduzione di Nadia Laraki (Direttore Generale dei Porti Nazionali Agenzia Presidente del Consiglio di Amministrazione di SA Portnet Wissam), ha messo in luce le aspettative portuali sistema Caso ODEP, sottolineando.

l'importanza strategica dei porti del Marocco. Nel corso dell'interessante relazione ha parlato dell'unità di porto, laddove le cifre per il 1999 già evidenziavano un traffico nazionale porto di 53 milioni di tonnellate, suddivise per tipologie di imballaggio. Per la pesca, 3.052 unità che effettuavano ingresso, per un totale di circa 850.000 tonnellate all'anno. Ha spiegato come abbia lavorato l' ODEP nell'organizzazione porto marocchino, mediante tre fasi principali:

- Una prima fase, caratterizzata dalle porte di gestione in regime di concessione aziende private (questo era prima del 1963).
- Una seconda fase, segnata dalla creazione di un consiglio di amministrazione del Porto di Casablanca, che si è poi gradualmente occupato sfruttamento delle porte principali Commercio del Regno.

1. Una terza fase, che ha avuto inizio nel 1984, segnata dalla riorganizzazione del settore portuale con la creazione dell'istituzione pubblica Office of Operations Ports (ODEP). Il settore portuale in Marocco è ora sotto la supervisione del Ministero Attrezzature. Questo ministero interviene nei porti via tre entità diverse:

- 1) La Direzione di porte e Porto di dominio pubblico, che supporta tutti i tipi di pianificazione di problemi e regolamenti. 2) Le Casablanca e Mohammedia Ports Authority, le cui missioni sono simili, ma sono distinte, data l'importanza di questi due porti. 3) L'Ufficio Operativo Ports, ente pubblico che è il fulcro, che caratterizza l'organizzazione adottata nel 1984.

Senza ulteriormente inoltrarci basti dire che la spiegazione sulla previsione del traffico e la pianificazione delle infrastrutture portuali, partita da un lontano passato, chiusasi con la dimostrazione delle attuali situazioni positive, è stata per noi italiani: una bella lezione in francese. Dal Marocco. Non possiamo meravigliarci, ricordando che, nel "Programma di sostegno alla cooperazione internazionale nell'area Med." Con il progetto "TALMED Maroc – Cooperazione trasportistica e logistica tra Italia e Marocco a seguito dell'esperienza ITALMED", durato dal 15 gennaio 2013 al 6 dicembre 2013, si aveva l'obiettivo dello: "sviluppo di relazioni tra porti, istituzioni, autorità portuali italiane e marocchine, relazioni consolidate maggiormente nell'ambito delle principali filiere critiche individuate e finalizzate ad una maggiore conoscenza dei rispettivi porti, territori e servizi offerti." Sintesi del progetto: 1. Sviluppo delle filiere logistiche; 1.1 Agro-alimentare e Fresco; 1.2 Auto Nuove; 2. "Port Community Systems" e integrazioni ICT;

2.1 Port Community Systems; 3. Port Regulation & Governance; 3.1 Sviluppo del "Port Governance" e "Port Community Manager"; 3.2 Forum Euro Mediterraneo. Nadia Laraki ha precisato alla fine che si è trattato essenzialmente di volontà politica. Nella stessa giornata del convegno, ossia il 5 giugno, Durante l'assemblea dell'associazione degli agenti marittimi che si è svolta a Lerici, il presidente Michele Pappalardo intanto attaccava la burocrazia, rappresentata come uno dei "grandi nemici del sistema portuale e logistico italiano". I dati finali riportati dal RAPPORTO ANNUALE DI SRM "ITALIAN MARITIME ECONOMY" dicono: "+123% la crescita del traffico merci nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni; Il 19% del traffico navale mondiale passa dal Mare Nostrum; nel 2005 era il 15%; Le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%; +339% i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo arabo (2001-2014); Italia primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo (204,4 mln di tonnellate). Italia terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate); Il settore marittimo vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800mila posti di lavoro; Valore interscambio oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Verso i Paesi del Mediterraneo (Area Mena) questa percentuale sale al 75%; Il 33,7% del VA dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore; I porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci; Via mare il 60% dell'interscambio del Mezzogiorno (55 miliardi di euro)."-

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: "La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico"- Potrebbero. Federagenti, nello stesso giorno attaccava la duplicazione delle funzioni in più di venti amministrazioni per i controlli della merce che viaggia in nave e la moltiplicazione delle norme e delle loro interpretazioni, che spesso sono diverse nei vari porti. Paolo Scudieri, presidente SRM: "Le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del mare – portualità, logistica e operatori di shipping – che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno". Intanto l'associazione degli agenti marittimi porta il caso di Gioia Tauro: "Un numero crescente di spedizionieri internazionali impone alle compagnie di navigazione l'esclusione del porto di Gioia Tauro dall'elenco dei porti dove sbarcare la merce, a causa dei controlli spropositatamente più numerosi rispetto a quanto accade nei porti concorrenti: 13.803 ispezioni sui container, pari al 2% di tutti i container movimentati, quando a Valencia si ispeziona l'1% del traffico, a Iperalgesia lo 0,2% e al Pireo lo 0,01%".- Franco Gallia, direttore regionale Intesa Sanpaolo – "L'economia marittima per la nostra banca è qui di fondamentale importanza. Nel "mare", infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia se parliamo di finanza privata cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica sia che parliamo di finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l'attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l'operazione si svolge in partenariato pubblico-privato. Intesa Sanpaolo è sempre vicina ai settori produttivi che caratterizzano l'Italia e il Mezzogiorno e lo siamo con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono". Intanto Federagenti mostra una stima sui costi dell'inefficienza del

sistema italiano: "Nelle stime di valorizzazione del tempo perso a causa dei vincoli burocratici viene indicato, in via cautelativa, il valore di 12 Euro come costo per il ritardo di un'ora nella spedizione di venti tonnellate di merce. Ciò significa che per ogni ora di ritardo derivante da procedure burocratico-amministrative su complessivi 250 milioni di tonnellate, il costo per il sistema economico italiano è di 150 milioni.

La tavola rotonda, moderata dal direttore de Il Mattino, Alessandro Barbano (oramai esperto del settore), su "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo" ha visto come discussant Michele Acciari, professore di Maritime Logistics della Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, Oliviero Baccelli, Direttore CERTeT Bocconi, il già ricordato Sghir El, Luigi Nicolais, presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Paolo Scudieri, presidente SRM e presidente di Adler Group, Orazio Stella, Amministratore Delegato Maersk Italia. Genova - «Cinquecentomila container carichi di merci italiane ogni anno scelgono il porto di Rotterdam per fuggire alla complessità di un sistema portuale «sempre più distante dalle aziende». Altri cinquecentomila, riempiti in Austria e Baviera, scelgono la rotta nordeuropea «perché in Italia nessuno si preoccupa più di andare a recuperarli». Inadeguatezza nel primo caso, rassegnazione nel secondo. Il risultato, drammatico per i porti e l'erario, è lo stesso: un clamoroso assist al già ricco Northern Range. «Eppure questo Paese avrebbe potenzialità immense. Davvero immense». Orazio Stella da tre anni è amministratore delegato in Italia di Maersk, primo gruppo armatoriale al mondo, uffici a Genova e interessi in ogni angolo del pianeta. «Gli sforzi per migliorare la situazione ci sono, li vediamo quasi tutti i giorni. Ma il grado di competitività del sistema portuale italiano è ancora basso – spiega –. Forse la visuale prospettica di una multinazionale è diversa da quella che matura in un contesto, diciamo così, "tradizionale": noi siamo abituati a ragionare in termini di ritorno sugli investimenti, di capacità produttiva. Beh, se applichiamo al sistema portuale questi concetti, risulta davvero difficile scrutare il settore nel medio periodo». Ma dov'è che l'Italia sta sbagliando? «Il nostro timore è che si continui a investire tempo su un doppio binario che rischia di essere improduttivo: la governance e le infrastrutture. Due argomenti importanti, per carità, ma inutili senza un'opera di promozione commerciale del sistema Paese. Una classe politica impegnata da anni nella riforma della legge 84/1994, per fare un esempio sportivo, mi ricorda quelle squadre di calcio che buttano la palla in tribuna per perdere tempo. Io vorrei sapere, invece, chi si occupa di andare a parlare con i clienti finali. Chi si sta preoccupando di convincere le aziende europee che l'Italia è il Paese sul quale è giusto investire? Se devo essere sincero, ho l'impressione che nessuno se ne stia occupando». Senza infrastrutture adeguate, anche la promozione del sistema-Italia diventa superflua. «Ma costruire un nuovo porto non significa attirare merci: ne è solo il presupposto. Per attirare merci devo avere i clienti che scelgano l'Italia, e oggi non ne ho abbastanza. Ragioniamo su un caso concreto, e di grande attualità: pensiamo davvero di avere le condizioni commerciali, e non solo operative, per attirare con continuità le navi da 18.000 teu? Io dico che in questo momento la massa critica dell'Italia consente l'arrivo di navi da 13, 14.000 teu, ma non quelle da 18.000. Vede, Internet ha reso quasi perfetti i meccanismi della concorrenza: oggi sul prodotto non si bara più. O sei in grado di offrire servizi di alta qualità a prezzi concorrenziali o sei fuori dal mercato. Di più: devi essere disposto anche a rinunciare a una parte del ritorno economico per essere competitivo». E questo l'Italia non l'ha ancora capito? «Diciamo che anche il Paese deve iniziare a fare la sua parte, e non solo i privati. L'Italia dovrebbe iniziare a occuparsi di quello che in azienda si chiama marketing. Non importa chi: la presidenza del Consiglio, il ministro dei Trasporti, basta che lo faccia qualcuno». Il marketing presuppone la disponibilità di un buon prodotto da vendere. Le premesse non sembrano incoraggianti. «In realtà lo sono. L'Italia è la naturale porta di ingresso per le merci in arrivo dal Far East verso la regione più ricca d'Europa. Fatto 100 il Pil pro capite dell'Europa, Lombardia, Austria e Baviera hanno una media superiore a 125. Questa è la carta che il Paese deve giocare. Perché perdere un milione di contenitori ogni anno non è più giustificabile». Non più serene le conclusioni tenute da Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli. I quale, pur insistendo su "(...)"

come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo" precisa che occorrerà "essere bravi" perché l'impatto positivo si trasmetta "anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno." Una crescita che si intende sostenere "sfruttando la presenza di Intesa Sanpaolo in tutto il bacino del Mediterraneo con filiali in Turchia, uffici in Tunisia e Marocco e una banca molto forte in Egitto, la Banca d'Alessandria. Ed infine a Dubai da cui si sovrintende tutta l'area del Golfo." Baracco sottolinea che il Gruppo è forte proprio in quei Paesi e mercati che stanno emergendo come nuove direttrici del traffico marittimo e su cui l'Italia può giocare un importante ruolo. Ce lo auguriamo, con l'assenso e la determinazione di un Governo che produca mutamenti necessari, benché il passato ci parli di una Italia laddove concepire e realizzare infrastrutture di trasporto è "molto difficile", ormai da decenni, deridendo ciò che accadeva dall'antichità romana fino al dopoguerra, laddove eravamo considerati la "patria" delle infrastrutture. Qualsiasi progetto si carica di discussioni, polemiche, interessi privati, lunghissimi tempi di completamento, generando un mare di opere incompiute che fanno lievitare i costi di quelle condotte a termine e troppo spesso tragicamente implose. Causa? Insufficiente qualità costruttiva, pesanti impatti sul territorio, corruzione e malaffare cui ci siamo abituati come fosse l'unica realtà possibile. Risultato? Un sistema della mobilità spesso insufficiente, a volte ridondante, che assorbe tante risorse, peggiora la qualità della vita e penalizza l'economia. Anche quella marittima del nostro Mediterraneo.

www.comunicati-stampa.net



PRESENTATO IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE DI SRM "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

06 GIUGNO 2015

NAPOLI – SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli il Secondo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" in un convegno dal titolo "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno" presso la sede del Banco di Napoli.

Frutto dell'attività di monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) operativo dal 2014, il Rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia. Il nostro Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale in merito che va migliorato per essere più competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo.

Il Rapporto, in particolare, individua tre driver strategici. Il primo è una decisa strategia rivolta all'integrazione infrastrutturale e intermodale. Il secondo è l'attrazione di investimenti dall'estero ed in questo ambito le Free Zones possono essere un fattore determinante. Il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi piani di investimento.

Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da Franco Gallia, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

La tavola rotonda, moderata dal direttore de Il Mattino, Alessandro Barbano, su "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo" ha visto come discussant Michele Acciaro, professore di Maritime Logistics della Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, Oliviero Baccelli, Direttore CERTeT Bocconi, Sghir El Filali dell'ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca, Luigi Nicolais, presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Paolo Scudieri, presidente SRM e presidente di Adler Group, Orazio Stella, Amministratore Delegato Maersk Italia.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli. Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli – "Il report di SRM ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno. Una crescita che vogliamo sostenere sfruttando la presenza di Intesa Sanpaolo in tutto il bacino del Mediterraneo con filiali in Turchia, uffici in Tunisia e Marocco e una banca molto forte in Egitto, la Banca d'Alessandria. Ed infine a Dubai da cui si sovrintende tutta l'area del Golfo. Sottolineo che il Gruppo è forte proprio in quei Paesi e mercati che stanno emergendo come nuove direttrici del traffico marittimo e su cui l'Italia può giocare un importante ruolo. Il Banco di Napoli ed Intesa Sanpaolo vogliono e possono essere un punto di contatto tra l'Italia, il Mezzogiorno e la sponda sud del Mediterraneo, dando supporto economico e finanziario alle imprese e agli operatori del settore".

Franco Gallia, direttore regionale Intesa Sanpaolo – “L’economia marittima per la nostra banca è qui di fondamentale importanza. Nel “mare”, infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia se parliamo di finanza privata cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica sia che parliamo di finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l’attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l’operazione si svolge in partenariato pubblico-privato. Intesa Sanpaolo è sempre vicina ai settori produttivi che caratterizzano l’Italia e il Mezzogiorno e lo siamo con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono”.

Paolo Scudieri, presidente SRM: “Le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del mare – portualità, logistica e operatori di shipping – che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L’annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L’Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno.

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: “La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l’import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall’Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l’Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico”.

www.ilnautilus.it

PRESENTATO IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE DI SRM

06 GIUGNO 2015

SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato ieri a Napoli il Secondo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" in un convegno dal titolo "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno" presso la sede del Banco di Napoli. Frutto dell'attività di monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM operativo dal 2014, il Rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia. Il nostro Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale in merito che va migliorato per essere più competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo.

Il Rapporto, in particolare, individua tre driver strategici. Il primo è una decisa strategia rivolta all'integrazione infrastrutturale e intermodale. Il secondo è l'attrazione di investimenti dall'estero ed in questo ambito le Free Zones possono essere un fattore determinante. Il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi piani di investimento. Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da Franco Gallia, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

Successivamente una tavola rotonda ha visto come discussant Michele Acciari, professore di Maritime Logistics della Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, Oliviero Baccelli, Direttore CERTeT Bocconi, Sghir El Filali dell'ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca, Luigi Nicolais, presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Paolo Scudieri, presidente SRM e presidente di Adler Group, Orazio Stella, Amministratore Delegato Maersk Italia.

Paolo Scudieri, presidente SRM: "Le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del mare – portualità, logistica e operatori di shipping – che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno".

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: “La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l’import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall’Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l’Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico”.

05 GIUGNO 2015

PRESENTATO IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE DI SRM “ITALIAN MARITIME ECONOMY” ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO

- +123% la crescita del traffico merci nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni
- Il 19% del traffico navale mondiale passa dal Mare Nostrum; nel 2005 era il 15%
- Le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%
- +339% i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo arabo (2001-2014)
- Italia primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo (204,4 mln di tonnellate). Italia terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate)
- Il settore marittimo vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800mila posti di lavoro
- Valore interscambio oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Verso i Paesi del Mediterraneo (Area Mena) questa percentuale sale al 75%
- Il 33,7% del VA dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore
- I porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci
- Via mare il 60% dell'interscambio del Mezzogiorno (55 miliardi di euro)

Napoli, 5 giugno 2015 – SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli il **Secondo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo”** in un convegno dal titolo “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno” presso la sede del Banco di Napoli.

Frutto dell'attività di monitoraggio dell'**Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM** (www.srm-maritimeeconomy.com) operativo dal 2014, il Rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia. Il nostro Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale in merito che va migliorato per essere più competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo.

Il Rapporto, in particolare, individua tre driver strategici. Il primo è una decisa strategia rivolta **all'integrazione infrastrutturale e intermodale**. Il secondo è **l'attrazione di investimenti** dall'estero ed in questo ambito le **Free Zones** possono essere un fattore determinante. Il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi **piani di investimento**.

Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da **Franco Gallia**, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da **Massimo Deandreis**, direttore generale di SRM, e da **Alessandro Panaro**, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

La tavola rotonda, moderata dal direttore de Il Mattino, **Alessandro Barbano**, su “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo” ha visto come *discussant* **Michele Acciario**, professore di Maritime Logistics della Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, **Oliviero Baccelli**, Direttore CERTeT Bocconi, **Sghir El Filali** dell'ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca, **Luigi Nicolais**, presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, **Paolo Scudieri**, presidente SRM e

presidente di Adler Group, **Orazio Stella**, Amministratore Delegato Maersk Italia.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da **Maurizio Barracco**, presidente del Banco di Napoli.

Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli – *“Il report di SRM ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno. Una crescita che vogliamo sostenere sfruttando la presenza di Intesa Sanpaolo in tutto il bacino del Mediterraneo con filiali in Turchia, uffici in Tunisia e Marocco e una banca molto forte in Egitto, la Banca d'Alessandria. Ed infine a Dubai da cui si sovrintende tutta l'area del Golfo. Sottolineo che il Gruppo è forte proprio in quei Paesi e mercati che stanno emergendo come nuove direttrici del traffico marittimo e su cui l'Italia può giocare un importante ruolo. Il Banco di Napoli ed Intesa Sanpaolo vogliono e possono essere un punto di contatto tra l'Italia, il Mezzogiorno e la sponda sud del Mediterraneo, dando supporto economico e finanziario alle imprese e agli operatori del settore”.*

Franco Gallia, direttore regionale Intesa Sanpaolo – *“L'economia marittima per la nostra banca è qui di fondamentale importanza. Nel “mare”, infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia se parliamo di finanza privata cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica sia che parliamo di finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l'attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l'operazione si svolge in partenariato pubblico-privato. Intesa Sanpaolo è sempre vicina ai settori produttivi che caratterizzano l'Italia e il Mezzogiorno e lo siamo con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono”.*

Paolo Scudieri, presidente SRM: *“Le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del mare – portualità, logistica e operatori di shipping – che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno”.*

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: *“La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico”.*

www.regioni.it



NEGLI ULTIMI ANNI È CRESCIUTA LA QUOTA DI TRAFFICO MARITTIMO DELLE MERCI TRANSITATA NEL MEDITERRANEO

In 13 anni registrato un +123%. Lo evidenzia il secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" realizzato da SRM

05 GIUGNO 2015

inforMARE - Negli ultimi anni è cresciuta la quota di traffico marittimo delle merci transitata nel Mediterraneo. Lo evidenzia il secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" realizzato da SRM (Studi Ricerche per il Mezzogiorno), centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, che è stato presentato oggi a Napoli in un convegno dal titolo "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno" tenutosi presso la sede del Banco di Napoli.

Il rapporto, frutto dell'attività di monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM, precisa che negli ultimi 13 anni il volume totale delle merci trasportate via mare nel bacino del Mediterraneo è cresciuto di oltre il +123% e che nel 2013 nel Mediterraneo è transitato il 19% circa del traffico merci navale mondiale, percentuale che nel 2005 era del 15%. Rilevante anche la crescita dell'attività dei porti del Mediterraneo nel segmento dei container: nel 2013 i primi 30 porti container mediterranei hanno movimentato un traffico pari a 44 milioni di container teu, con un aumento del +382% rispetto a 9,1 milioni di teu nel 1995.

Lo studio, con dati e analisi che sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture, specifica inoltre che, da un'analisi di SRM su un panel di aree portuali europee, nordafricane e asiatiche, si evince che nel 2014 le aree portuali del Mediterraneo (sponda Est, sponda Ovest e sponda Sud) sono arrivate a detenere una quota di mercato container del 33% (hanno acquisito sei punti percentuali dal 2008) contro il 42% del Northern Range che nello stesso periodo ha perso cinque punti percentuali.

Il rapporto rileva che nel periodo 2001-2014 i transiti marittimi Nord-Sud di merci provenienti dal Mediterraneo e diretti verso Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono aumentati del +160% mentre la direttrice inversa è aumentata del +92%. Un'area che va proponendo con forza la sua valenza strategica è quella del Golfo Arabico: i transiti marittimi da Nord verso Sud attraverso il canale di Suez e diretti verso il Golfo sono aumentati del +339% negli ultimi 14 anni (2001-2014). Sempre nello stesso periodo i passaggi Sud-Nord provenienti dal Golfo sono aumentati del +175%.

Se in campo portuale i porti del Mediterraneo sono sempre in concorrenza con gli storici competitor del Nord Europa, anche all'interno del bacino mediterraneo si è accesa una competizione innescata da nuove realtà portuali come lo scalo marocchino di Tanger Med, che sta registrando performance di traffico merci in continuo crescendo (nel 2014 ha movimentato oltre tre milioni di teu, con un +20,7% sul 2013 ed ora ha una quota di mercato del segmento, nel Mediterraneo, di circa il 10%), o lo scalo egiziano di Port Said che è arrivato a quattro milioni di teu, con un +1.500% nel periodo 1995-2013, ma anche provocata da scali storici che stanno recuperando competitività, come il Pireo che nel periodo 1995-2013 è cresciuto del +400% arrivato a movimentare 3,1 milioni di teu e Algeiras che è salito a 4,3 milioni (+300%).

Quanto alla portualità italiana, il rapporto ricorrea che da un'analisi del "Liner Shipping Connectivity Index", un indicatore dell'Unctad che misura la competitività del sistema marittimo di una nazione, si evince che nel 2015 l'Italia è al 17° posto e che ormai da circa 10 anni oscilla intorno a questa posizione, sempre dietro a Olanda e Germania. Con 460 milioni di tonnellate di merci complessive, l'Italia è terza in Europa per traffici gestiti. Inoltre la portualità italiana, con 213,3 milioni di tonnellate nel 2014, detiene il primato nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo.

«Il report di SRM - ha commentato il presidente Banco di Napoli, Maurizio Barracco - ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno».

«Le imprese che producono - ha osservato il presidente di SRM, Paolo Scudieri - hanno bisogno di una filiera del mare - portualità, logistica e operatori di shipping - che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno».

«La ricerca - ha sottolineato il direttore generale SRM, Massimo Deandreis - è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia un terzo di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di hub strategico».

www.informare.it



NEGLI ULTIMI ANNI È CRESCIUTA LA QUOTA DI TRAFFICO MARITTIMO DELLE MERCI TRANSITATA NEL MEDITERRANEO

In 13 anni registrato un +123%. Lo evidenzia il secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" realizzato da SRM

05 GIUGNO 2015

Negli ultimi anni è cresciuta la quota di traffico marittimo delle merci transitata nel Mediterraneo. Lo evidenzia il secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" realizzato da SRM (Studi Ricerche per il Mezzogiorno), centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, che è stato presentato oggi a Napoli in un convegno dal titolo "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno" tenutosi presso la sede del Banco di Napoli.

Il rapporto, frutto dell'attività di monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM, precisa che negli ultimi 13 anni il volume totale delle merci trasportate via mare nel bacino del Mediterraneo è cresciuto di oltre il +123% e che nel 2013 nel Mediterraneo è transitato il 19% circa del traffico merci navale mondiale, percentuale che nel 2005 era del 15%. Rilevante anche la crescita dell'attività dei porti del Mediterraneo nel segmento dei container: nel 2013 i primi 30 porti container mediterranei hanno movimentato un traffico pari a 44 milioni di container teu, con un aumento del +382% rispetto a 9,1 milioni di teu nel 1995.

Lo studio, con dati e analisi che sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture, specifica inoltre che, da un'analisi di SRM su un panel di aree portuali europee, nordafricane e asiatiche, si evince che nel 2014 le aree portuali del Mediterraneo (sponda Est, sponda Ovest e sponda Sud) sono arrivate a detenere una quota di mercato container del 33% (hanno acquisito sei punti percentuali dal 2008) contro il 42% del Northern Range che nello stesso periodo ha perso cinque punti percentuali.

Il rapporto rileva che nel periodo 2001-2014 i transiti marittimi Nord-Sud di merci provenienti dal Mediterraneo e diretti verso Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono aumentati del +160% mentre la direttrice inversa è aumentata del +92%. Un'area che va proponendo con forza la sua valenza strategica è quella del Golfo Arabico: i transiti marittimi da Nord verso Sud attraverso il canale di Suez e diretti verso il Golfo sono aumentati del +339% negli ultimi 14 anni (2001-2014). Sempre nello stesso periodo i passaggi Sud-Nord provenienti dal Golfo sono aumentati del +175%.

Se in campo portuale i porti del Mediterraneo sono sempre in concorrenza con gli storici competitor del Nord Europa, anche all'interno del bacino mediterraneo si è accesa una competizione innescata da nuove realtà portuali come lo scalo marocchino di Tanger Med, che sta registrando performance di traffico merci in continuo crescendo (nel 2014 ha movimentato oltre tre milioni di teu, con un +20,7% sul 2013 ed ora ha una quota di mercato del segmento, nel Mediterraneo, di circa il 10%), o lo scalo egiziano di Port Said che è arrivato a quattro milioni di teu, con un +1.500% nel periodo 1995-2013, ma anche provocata da scali storici che stanno recuperando competitività, come il Pireo che nel periodo 1995-2013 è cresciuto del +400% arrivato a movimentare 3,1 milioni di teu e Algeiras che è salito a 4,3 milioni (+300%).

Quanto alla portualità italiana, il rapporto ricorrea che da un'analisi del "Liner Shipping Connectivity Index", un indicatore dell'Unctad che misura la competitività del sistema marittimo di una nazione, si evince che nel 2015 l'Italia è al 17° posto e che ormai da circa 10 anni oscilla intorno a questa posizione, sempre dietro a Olanda e Germania. Con 460 milioni di tonnellate di merci complessive, l'Italia è terza in Europa per traffici gestiti. Inoltre la portualità italiana, con 213,3 milioni di tonnellate nel 2014, detiene il primato nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo.

«Il report di SRM - ha commentato il presidente Banco di Napoli, Maurizio Barracco - ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno».

«Le imprese che producono - ha osservato il presidente di SRM, Paolo Scudieri - hanno bisogno di una filiera del mare - portualità, logistica e operatori di shipping - che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno».

«La ricerca - ha sottolineato il direttore generale SRM, Massimo Deandreis - è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia un terzo di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di hub strategico».

PORTUALITÀ, IL SUD GUARDA AL CANALE SUEZ BARRACCO PRESIDENTE BANCO DI NAPOLI: SI ACCELERI SU PIANO STRATEGICO NAZIONALE PORTUALITÀ E LOGISTICA. PORTO DI NAPOLI TORNI ALL'ORDINARIA AMMINISTRAZIONE

05 GIUGNO 2015

NAPOLI. *“Il mare unisce i paesi che separa”*, scriveva il poeta Alexander Pope nel ‘700. **Oggi il mare rappresenta non solo un’opportunità di comunicazione e di commercio, ma un settore strategico per la crescita economica.** Ciò è ancora ancora più vero nel Mezzogiorno, macroregione dove i traffici navali sono in crescita, nonostante il gap strutturale che fa registrare la rete di trasporto su ferro e su gomma. Proprio la citazione di Pope apre il rapporto annuale **“Italian Maritime Economy”**, presentato oggi dall’**Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM** presso la sede centrale del Banco di Napoli in via Toledo.

Secondo lo studio di SRM il sistema portuale italiano mantiene una posizione di rilievo nel Mediterraneo in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo. Per incrementare la crescita esso individua tre driver strategici: il primo è una decisa strategia rivolta **all’integrazione infrastrutturale e intermodale**; il secondo è **l’attrazione di investimenti** dall’estero ed in questo ambito le **Free Zones** possono essere un fattore determinante; il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi **piani di investimento**.

I principali dati presentati oggi sono:

- **+123% la crescita del traffico merci nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni**
- **Il 19% del traffico navale mondiale passa dal *Mare Nostrum*; nel 2005 era il 15%**
- **Le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%**
- **+339% i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo arabo (2001-2014)**
- **Italia primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo (204,4 mln di tonnellate). Italia terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate)**
- **Il settore marittimo vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800mila posti di lavoro**
- **Valore interscambio oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Verso i Paesi del Mediterraneo (Area Mena) questa percentuale sale al 75%**
- **Il 33,7% del VA dell’economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore**
- **I porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci**
- **Via mare il 60% dell’interscambio del Mezzogiorno (55 miliardi di euro)**

Le conclusioni della giornata sono state tenute da **Maurizio Barracco**, presidente del Banco di Napoli, il quale ha auspicato che al livello ministeriale si acceleri Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, in modo che anche la gestione dell'Autorità Portuale di Napoli torni presto all'ordinaria amministrazione dopo il commissariamento.

Inoltre secondo Barracco «Il report di SRM ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno. Una crescita che vogliamo sostenere sfruttando la presenza di Intesa Sanpaolo in tutto il bacino del Mediterraneo con filiali in Turchia, uffici in Tunisia e Marocco e una banca molto forte in Egitto, la Banca d'Alessandria. Ed infine a Dubai da cui si sovrintende tutta l'area del Golfo. Sottolineo che il Gruppo è forte proprio in quei Paesi e mercati che stanno emergendo come nuove direttrici del traffico marittimo e su cui l'Italia può giocare un importante ruolo. Il Banco di Napoli ed Intesa Sanpaolo vogliono e possono essere un punto di contatto tra l'Italia, il Mezzogiorno e la sponda sud del Mediterraneo, dando supporto economico e finanziario alle imprese e agli operatori del settore».

Per **Paolo Scudieri**, presidente SRM, «le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del mare – portualità, logistica e operatori di shipping – che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno».

Per **Massimo Deandreis**, direttore generale SRM, «la ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico».

Per Franco Gallia, direttore regionale Intesa Sanpaolo «l'economia marittima per la nostra banca è qui di fondamentale importanza. Nel "mare", infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia se parliamo di finanza privata cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica sia che parliamo di finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l'attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l'operazione si svolge in partenariato pubblico-privato. Intesa Sanpaolo è sempre vicina ai settori produttivi che caratterizzano l'Italia e il Mezzogiorno e lo siamo con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono».

Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da **Franco Gallia**, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da **Massimo Deandreis**, direttore generale di SRM, e da **Alessandro Panaro**, responsabile dell'ufficio *Maritime and Mediterranean Economy* di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

La tavola rotonda, moderata dal direttore de Il Mattino, **Alessandro Barbano**, su *"Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo"* ha visto come *discussant* **Michele Acciario**, professore di Maritime Logistics della Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, **Oliviero Baccelli**, Direttore CERTeT

Bocconi, **Sghir El Filali** dell'ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca, **Luigi Nicolais**, presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, **Paolo Scudieri**, presidente SRM e presidente di Adler Group, **Orazio Stella**, Amministratore Delegato Maersk Italia.

www.sulpezzo.it

SUD-PRESENTATO IL 2° RAPPORTO ANNUALE DI SRM “ITALIAN MARITIME ECONOMY”: ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA CRESCITA

05 GIUGNO 2015

SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi, venerdì 5 giugno, a Napoli il Secondo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo” in un convegno dal titolo “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno” presso la sede del Banco di Napoli. Frutto dell’attività di monitoraggio dell’Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) operativo dal 2014, il Rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell’Italia. Il nostro Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale in merito che va migliorato per essere più competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell’ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo. Il Rapporto, in particolare, individua tre driver strategici. Il primo è una decisa strategia rivolta all’**integrazione infrastrutturale e intermodale**. Il secondo è **l’attrazione di investimenti** dall’estero ed in questo ambito le **Free Zones** possono essere un fattore determinante. Il terzo è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi **piani di investimento**.

Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da **Franco Gallia**, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da **Massimo Deandreis**, direttore generale di SRM, e da **Alessandro Panaro**, responsabile dell’ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

La tavola rotonda, moderata dal direttore de Il Mattino, **Alessandro Barbano**, su “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo” ha visto come *discussant* **Michele Acciario**, professore di Maritime Logistics della Kühne Logistics University (KLU) di Amburgo, **Oliviero Baccelli**, Direttore CERTeT Bocconi, **Sghir El Filali** dell’ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco di Casablanca, **Luigi Nicolais**, presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, **Paolo Scudieri**, presidente SRM e presidente di Adler Group, **Orazio Stella**, Amministratore Delegato Maersk Italia.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da **Maurizio Barracco**, presidente del Banco di Napoli.

Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli – *“Il report di SRM ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del Canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull’economia italiana e del Mezzogiorno. Una crescita che vogliamo sostenere sfruttando la presenza di Intesa Sanpaolo in tutto il bacino del Mediterraneo con filiali in Turchia, uffici in Tunisia e Marocco e una banca molto forte in Egitto, la Banca d’Alessandria. Ed infine a Dubai da cui si sovrintende tutta l’area del Golfo. Sottolineo che il Gruppo è forte proprio in quei Paesi e mercati che stanno emergendo come nuove direttrici del traffico marittimo e su cui l’Italia può*

giocare un importante ruolo. Il Banco di Napoli ed Intesa Sanpaolo vogliono e possono essere un punto di contatto tra l'Italia, il Mezzogiorno e la sponda sud del Mediterraneo, dando supporto economico e finanziario alle imprese e agli operatori del settore".

Franco Gallia, direttore regionale Intesa Sanpaolo – *"L'economia marittima per la nostra banca è qui di fondamentale importanza. Nel "mare", infatti, la finanza ha un ruolo di rilievo, sia se parliamo di finanza privata cioè il sostegno ai nostri armatori e alle imprese della logistica sia che parliamo di finanza pubblica, vale a dire la finanza per le infrastrutture, e quindi l'attivazione di strumenti finanziari rivolti anche al settore pubblico come il project-finance quando l'operazione si svolge in partenariato pubblico-privato. Intesa Sanpaolo è sempre vicina ai settori produttivi che caratterizzano l'Italia e il Mezzogiorno e lo siamo con uno sguardo sempre più attento al Mediterraneo, alla cultura e alle radici delle imprese che qui producono".*

Paolo Scudieri, presidente SRM: *"Le imprese che producono hanno bisogno di una filiera del mare – portualità, logistica e operatori di shipping – che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno".*

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: *"La ricerca è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia 1/3 di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il Canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di Hub strategico".*

ECONOMIA MARITTIMA STRATEGICA PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO

- **+123% la crescita del traffico merci nel Mediterraneo negli ultimi 13 anni**
- **Il 19% del traffico navale mondiale passa dal Mare Nostrum; nel 2005 era il 15%**
- **Le direttrici verso e da Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono cresciute nel periodo 2001-2014 rispettivamente del 160% e del 92%**
- **+339% i passaggi dal Canale di Suez verso il Golfo arabo (2001-2014)**
- **Italia primo Paese UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo (204,4 mln di tonnellate). Italia terza in Europa per traffici gestiti (460 mln di tonnellate)**
- **Il settore marittimo vale oltre 43 miliardi di Euro di Valore Aggiunto (VA) e 800mila posti di lavoro**
- **Valore interscambio oltre 220 miliardi di euro di import-export pari al 30% delle merci in valore. Verso i Paesi del Mediterraneo (Area Mena) questa percentuale sale al 75%**
- **Il 33,7% del VA dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) dove si trova il 38,6% degli occupati del settore**
- **I porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci**
- **Via mare il 60% dell'interscambio del Mezzogiorno (55 miliardi di euro)**

www.impresamia.com



Rapporto SRM. La logistica è asse fondamentale per lo sviluppo del Sud

05 GIUGNO 2015

SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli il Secondo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" in un convegno dal titolo "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno" presso la sede del Banco di Napoli.

Il Rapporto, in particolare, individua tre driver strategici.

Il primo è una decisa strategia rivolta all'integrazione infrastrutturale e intermodale.

Il secondo è l'attrazione di investimenti dall'estero ed in questo ambito le Free Zones possono essere un fattore determinante.

Il terzo è il dover pensare la **logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno** e quindi al centro della nostra agenda competitiva e dei suoi piani di investimento. Il convegno, svoltosi nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, è stato aperto da Franco Gallia, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

www.zoomsud.it



ECONOMIA DEL MARE, SRM PRESENTA A NAPOLI IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE. IL MEDITERRANEO

03 GIUGNO 2015

Venerdì 5 giugno 2015 SRM presenta a Napoli - presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli a partire dalle ore 9,30 - il Secondo Rapporto Annuale su ***"Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo"***: lavoro di ricerca frutto di un intero anno di studi compiuti da SRM nell'ambito dell'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare. Lo si legge in una nota stampa ufficiale diramata da Srm il 29 maggio 2015, e che riportiamo integralmente. Il convegno sarà aperto da **Franco Gallia**, Direttore Regionale di Intesa Sanpaolo per Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia. Seguirà la presentazione del Rapporto a cura di **Massimo Deandreis**, Direttore Generale di SRM e di **Alessandro Panaro**, Responsabile "Maritime and Mediterranean Economy" di SRM.

I temi emersi dalla ricerca saranno discussi nell'ambito della tavola rotonda ***"Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo"*** moderata da **Alessandro Barbano** de "Il Mattino". Tra gli speakers esponenti nazionali ed esteri del mondo imprenditoriale, accademico e della portualità, rappresentativi del territorio italiano e delle aree del Nord Europa e della Sponda Sud del Mediterraneo. Concluderà i lavori **Maurizio Barracco**, Presidente del Banco di Napoli.

www.localgenius.eu

NUOVE ROTTE PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO

02 GIUGNO 2015

Venerdì 5 giugno 2015 SRM presenta a Napoli - presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli a partire dalle ore 9,30 - il Secondo Rapporto Annuale su Italian Maritime Economy. "Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo": lavoro di ricerca frutto di un intero anno di studi compiuti da SRM nell'ambito dell'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare.

Il convegno sarà aperto da Franco Gallia, Direttore Regionale di Intesa Sanpaolo per Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia.

Seguirà la presentazione del Rapporto a cura di Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM e di Alessandro Panaro, Responsabile "Maritime and Mediterranean Economy" di SRM.

I temi emersi dalla ricerca saranno discussi nell'ambito della tavola rotonda "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo" moderata da Alessandro Barbano de "Il Mattino". Tra gli speakers esponenti nazionali ed esteri del mondo imprenditoriale, accademico e della portualità, rappresentativi del territorio italiano e delle aree del Nord Europa e della Sponda Sud del Mediterraneo.




VENERDÌ A NAPOLI SRM PRESENTERÀ IL RAPPORTO “ITALIAN MARITIME ECONOMY. RISCHI E OPPORTUNITÀ AL CENTRO DEL MEDITERRANEO”

Tavola rotonda “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo”

01 GIUGNO 2015

informARE - Venerdì prossimo a Napoli, presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) presenterà il secondo rapporto annuale “Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo”, lavoro di ricerca frutto di un intero anno di studi compiuti da SRM nell'ambito dell'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare.

Dopo la presentazione si terrà la tavola rotonda “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo” nel corso della quale saranno discussi i temi emersi dalla ricerca. Tra gli speaker, esponenti nazionali ed esteri del mondo imprenditoriale, accademico e della portualità, rappresentanti del territorio italiano e delle aree del Nord Europa e della sponda Sud del Mediterraneo. 

Programma

9.30 Registrazione partecipanti e welcome coffee

10.00 *Apertura dei lavori*

Franco GALLIA - Direttore Regionale di Intesa Sanpaolo per Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia

10.30 *Presentazione del Rapporto*

Massimo DEANDREIS - Direttore Generale SRM

Focus: I grandi fenomeni marittimi in atto

Alessandro PANARO - Responsabile “Maritime and Mediterranean Economy” SRM

11.30 *Tavola rotonda Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo*

modera:

Alessandro BARBANO - Direttore de “Il Mattino”

ne discutono:

Michele ACCIARO - Professore di Maritime Logistics, Kühne Logistics University (KLU), Amburgo

Oliviero BACCELLI - Direttore CERTeT Bocconi, Milano

Sghir EL FILALI - ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco, Casablanca

Luigi NICOLAIS - Presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma

Paolo SCUDIERI - Presidente SRM, imprenditore Presidente Adler Group, Napoli

Orazio STELLA - Amministratore Delegato Maersk Italia, Genova

12.45 *Conclusioni dei lavori*

Maurizio BARRACCO - Presidente Banco di Napoli



SRM PRESENTA II RAPPORTO ANNUALE SUL MARE

01 GIUGNO 2015

Venerdì 5 giugno il centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm) del Banco di Napoli, presso la sede principale nel capoluogo campano (sala delle assemblee, via Roma), presenta il secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo".

È un lavoro di ricerca frutto di un anno di studi compiuti da Srm all'interno dell'Osservatorio permanente sull'economia del mare.

Il programma

I partecipanti

Il convegno sarà aperto da Franco Gallia, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia. Seguirà la presentazione del rapporto a cura di Massimo Deandreis, direttore generale Srm, e di Alessandro Panaro, responsabile maritime and mediterranean economy dell'istituto.

I temi della ricerca saranno discussi nella tavola rotonda "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo" moderata da Alessandro Barbano de "Il Mattino". Concluderà i lavori Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli.

www.informazionimarittime.it



CONVEGNO A NAPOLI SULL'ECONOMIA MARITTIMA ITALIANA

31 MAGGIO 2015

Venerdì 5 giugno 2015 sarà presentato a Napoli - presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli a partire dalle ore 9,30 - il Secondo Rapporto Annuale su "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo". Si tratta di una ricerca frutto di un intero anno di studi compiuti da SRM nell'ambito dell'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare. Il convegno sarà aperto da Franco Gallia, Direttore Regionale di Intesa Sanpaolo per Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia.

Seguirà la presentazione del Rapporto a cura di Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM e di Alessandro Panaro, Responsabile "Maritime and Mediterranean Economy" di SRM.

I temi emersi dalla ricerca saranno discussi nell'ambito della tavola rotonda "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo" moderata da Alessandro Barbano de "Il Mattino". Tra gli speakers esponenti nazionali ed esteri del mondo imprenditoriale, accademico e della portualità, rappresentativi del territorio italiano e delle aree del Nord Europa e della Sponda Sud del Mediterraneo.

Concluderà i lavori Maurizio Barracco, Presidente del Banco di Napoli.

www.agenziafuoritutto.com



CONVEGNO “NUOVE ROTTE PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO”

27 MAGGIO 2015

NAPOLI – Venerdì 5 giugno 2015 SRM organizza a Napoli il convegno “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno” e presenterà in tale occasione i risultati del secondo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo” frutto del monitoraggio di un anno di attività dell’osservatorio permanente sui trasporti marittimi e la logistica.

L’evento si terrà presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli dalle ore 9 alle 13.

Il Rapporto intende fare il punto sulla situazione attuale e sulle prospettive dell’economia marittima italiana nel contesto competitivo del Mediterraneo, focalizzando l’attenzione anche sul ruolo strategico che il Mezzogiorno può rivestire affinché il nostro Paese possa cogliere le opportunità di sviluppo offerte dalla Blue Economy.

Lo studio è inoltre arricchito da prestigiose collaborazioni italiane ed estere, da indagini sul campo svolte quest’anno ad Amburgo, Suez e Tangeri, e da una approfondita analisi degli “archi portuali” del Northern e del Southern Range.

www.ilnautilus.it



NUOVE ROTTE PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO

25 MAGGIO 2015

Venerdì 5 giugno 2015 SRM organizza a Napoli il convegno “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno” e presenterà in tale occasione i risultati del secondo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo” frutto del monitoraggio di un anno di attività dell’osservatorio permanente sui trasporti marittimi e la logistica. L’evento si terrà presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli dalle ore 9 alle 13. Il Rapporto intende fare il punto sulla situazione attuale e sulle prospettive dell’economia marittima italiana nel contesto competitivo del Mediterraneo, focalizzando l’attenzione anche sul ruolo strategico che il Mezzogiorno può rivestire affinché il nostro Paese possa cogliere le opportunità di sviluppo offerte dalla Blue Economy. Lo studio è inoltre arricchito da prestigiose collaborazioni italiane ed estere, da indagini sul campo svolte quest’anno ad Amburgo, Suez e Tangeri, e da una approfondita analisi degli “archi portuali” del Northern e del Southern Range.

CONVEGNO SRM “NUOVE ROTTE PER LA CRESCITA DEL MEZZOGIORNO”

18 MAGGIO 2015

Venerdì 5 giugno 2015 SRM organizza a Napoli il convegno “Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno” e presenterà in tale occasione i risultati del secondo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo” frutto del monitoraggio di un anno di attività dell’osservatorio permanente sui trasporti marittimi e la logistica. L’evento si terrà presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli dalle ore 9 alle 13. Il Rapporto intende fare il punto sulla situazione attuale e sulle prospettive dell’economia marittima italiana nel contesto competitivo del Mediterraneo, focalizzando l’attenzione anche sul ruolo strategico che il Mezzogiorno può rivestire affinché il nostro Paese possa cogliere le opportunità di sviluppo offerte dalla Blue Economy. Lo studio è inoltre arricchito da prestigiose collaborazioni italiane ed estere, da indagini sul campo svolte quest’anno ad Amburgo, Suez e Tangeri, e da una approfondita analisi degli “archi portuali” del Northern e del Southern Range.