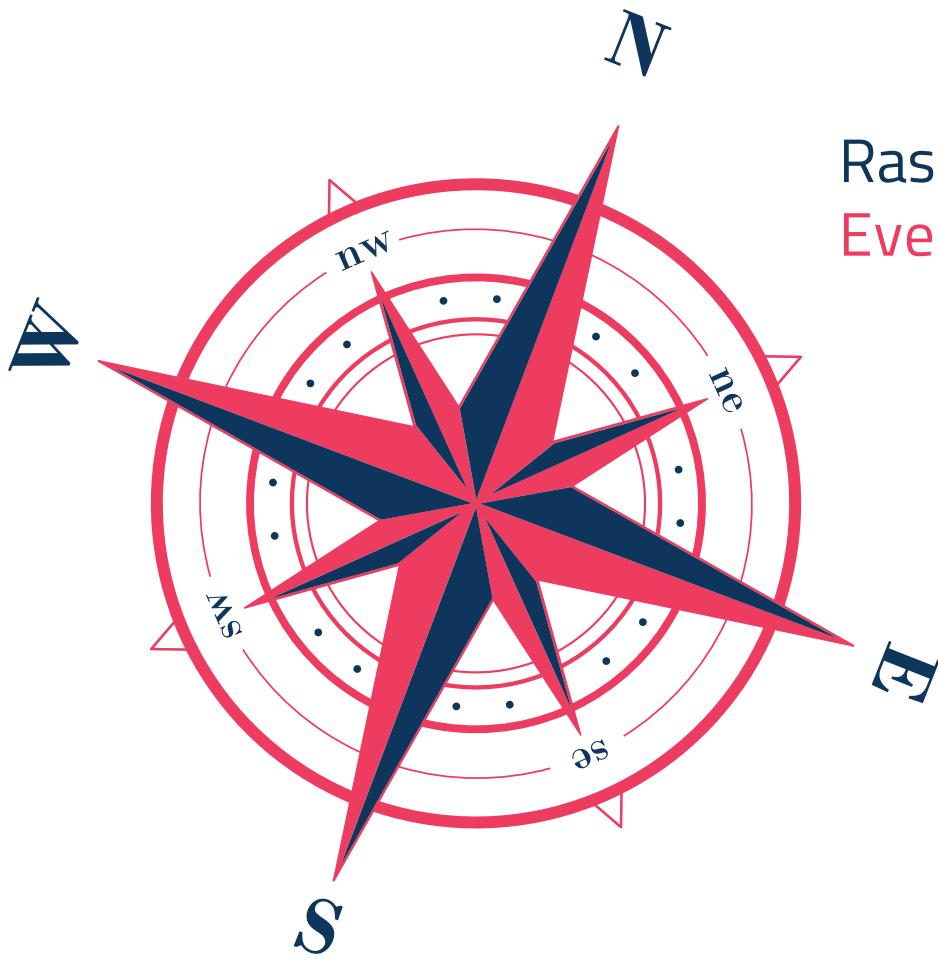


Italian Maritime Economy

Nuove rotte per la crescita

1° Rapporto Annuale

2014



Rassegna Stampa
Evento 13/06/14

Articoli Stampa

2 Consorzi e Trasporti

■ RAPPORTO / L'Istituto Studi e Ricerche del Mediterraneo sull'economia del mare.

Porti: ottima tenuta dell'Italia

Segno positivo, nonostante il predominio del Nord Europa

L'Italia resta prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%, a fronte, però, della leadership del commercio internazionale dei porti del Northern Range Europeo, tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo (con una percentuale del 62% in Europa).

La somma delle merci movimentate nei porti italiani è di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale.

Questi alcuni dei dati che emergono dal primo, recente rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attività connesse al nuovo portale dell'istituto Studi e Ricerche del Mediterraneo (Srm), l'osservatorio perma-

Italia: 477 milioni di tonnellate di merci movimentate, terza dopo Olanda e Regno Unito

co marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo. Inoltre, un terzo del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita è dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di Teus; anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di Teus. Forte anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) è presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese. Ma sul futuro della nostra economia marittima persistono elementi che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. «Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato», si legge nel rapporto.



Direttore responsabile:
Mattia Lodi

GRUPPO EDITORIALE

Registrazione
Ufficio Postale di Milano
numero 208
del 21 marzo 2005

Redazione editoriale
a cura di:
New Business Media Srl
Via Erfesa, 21
20131 Milano

Agente:
AREA MEDIA srl
Via Marconi, 2/b
40132 Bologna
Tel.: 051 6452533
Fax: 051 5282079
Email: info@areaedit.it

Stampa:
Il Sole 24 Ore S.p.A.
Via Statale Antica, 36
20131 Milano

Il Sole 24 Ore S.p.A.
Via Emanuele Valduga,
km 61,7 - 03051
Caronno Pertusella
Stampa Quadrilatera
21 - Via Galba
Gallarate, 200/A 00259
Uscita Forniture
Mediorca - Gob

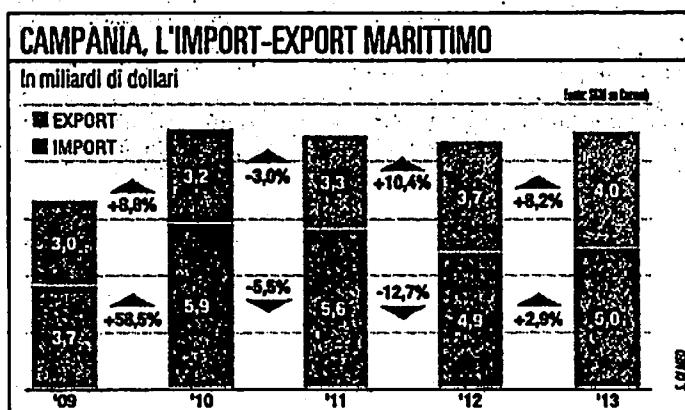
Salerno, vento in poppa Napoli al rallentatore i porti in chiaroscuro

I DATI DI SRM,
L'OSSESSORIO
PERMANENTE
SULL'ECONOMIA DEL MARE
SARANNO DISCUSSI DURANTE
IL NAPLES SHIPPING WEEK.
L'EVENTO INTERNAZIONALE
CHE PARTE OGGI
ALLA STAZIONE MARITTIMA
EDURA UNA SETTIMANA

Vito de Ceglia

Milano

Sed da un lato il porto di Napoli e l'annaspa, quello di Salerno non perde un colpo. E' questa l'immagine in chiaroscuro che emerge del sistema marittimo campano, se si confrontano le performance realizzate dai due scalinelli 2013. A confermarlo sono i dati di Srm, l'Osservatorio permanente sull'economia del mare, che ha realizzato un report ("Nuove rotte per la crescita") in cui viene analizzato lo scenario mondiale. Report che sarà oggetto di discussione durante il Naples Shipping Week: l'evento internazionale che parte oggi alla Stazione Marittima e che, per una settimana intera, raccoglierà l'intera community dello shipping italiano ed internazionale. Per quanto riguarda il segmento container, ad esempio, Srm mette in evidenza come Napoli e Salerno viaggino a due velocità: il primo ha registrato un calo del -12,8% lo scorso anno, mentre il secondo è cresciuto del +26,3%. Con il risultato che l'arretramento del porto partenopeo, da cui dipende circa 2/3 del traffico complessivo di container, ha pesato non poco sul bilancio regionale, in lieve calo rispetto al 2012 (-2%) con 740.426 teu movimentati. Stesso discorso per il comparto passeggeri: nel 2013 sono transitate oltre 7 milioni e mezzo di persone per gli scali campani, con un peggioramento di quasi il 6% rispetto al 2012. Anche in questo caso, il porto di Na-



Il porto di Napoli rimane uno dei principali punti di riferimento per il settore crocieristico nazionale, essendo il primo scalo del Mezzogiorno e il terzo scalo italiano

poli, che detiene oltre il 90% del traffico regionale, ha fatto registrare una diminuzione del -6,8%, a fronte di un andamento positivo dello scalo salernitano del +6,8%.

Sono in calo anche i valori relativi al settore crocieristico, -3,4%. L'ospaccato per singolo porto evidenzia valori più marcati per lo scalo napoletano, bilanciati solo in parte dalle performance positive registrate dal porto di Salerno. Ciononostante, il porto di Napoli

rimane uno dei principali punti di riferimento per il settore crocieristico nazionale, essendo il primo scalo del Mezzogiorno e il terzo scalo italiano. In termini di tonnellaggio, invece, i porti regionali fanno registrare quasi 31,4 milioni di tonnellate con un aumento del 3,8% rispetto al 2012. La tipologia prevalente è, come in passato, quella Ro-Ro che assorbe il 38,4% del tonnellaggio complessivo. Per quanto riguarda la merce alla rinfusa, la movimentazione regionale è ascrivibile esclusivamente allo scalo napoletano

che, rispetto al 2012, fa registrare un aumento sia per le rinfuse liquide (+23,2%) sia per quelle soli-

de (+14,8%). Nel 2013 l'interscambio marittimo campano è ritornato a crescere, dopo due anni di contrazione, con un +5,2% rispetto al 2012. Tale andamento è imputabile soprattutto all'export che, con un incremento annuale dell'8,2%, negli ultimi 5 anni ha sempre fatto registrare performance positive. C'è anche una ripresa delle importazioni che, con un +2,9%, sono in aumento dopo due anni di arretramento.

I paesi dell'Asia orientale rappresentano l'area con la quale si registra il maggior import-export via mare della Campania con il 27,7% del totale regionale. Seguono i Paesi dell'UE 28 con il 15,7%, quelli del Nord America con il 12,8% e quelli del Nord Africa con il 9,7%. Analizzando inoltre le merci più scambiate, si registra la prevalenza di metalli e prodotti metallici che assorbono il 18,5% del valore del traffico; seguono i prodotti alimentari, bevande e tabacco con il 18,4%. A compendio di questa analisi, risulta evidente

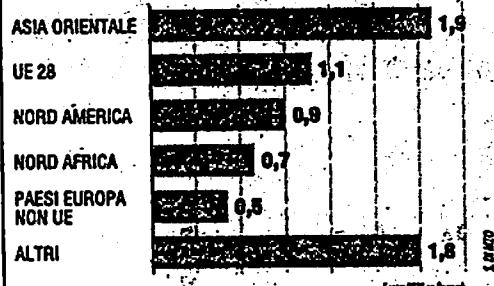
com la Blue Economy in Campania continua a giocare un ruolo da protagonista: per il settore del trasporto marittimo, infatti, si contano su scala regionale 230 imprese attive che corrispondono al 40% di quelle presenti nel Mezzogiorno e all'11,4% di quelle nazionali. Rilevante è anche il riflesso dei termini occupazionali: gli ultimi dati disponibili parlano di circa 8.000 unità impiegate nel settore, pari al 28,2% del dato nazionale. «Si contano numerose realtà tanto nel segmento passeggeri che in quello merci, ma, su scala inter-

nazionale, è il settore cargo quello che fa registrare la presenza del maggior numero di realtà di grandi dimensioni» - spiega Alessandro Panaro, responsabile infrastrutture, finanza pubblica e public utilities di Srm -. Molti grandi gruppi armatoriali sono presenti nella regione. Per quanto riguarda il loro tessuto imprenditoriale, esso si caratterizza, da un lato, per una struttura basata per lo più sulla proprietà familiare e, dall'altro, per il rilevante grado di flessibilità dei modelli gestionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

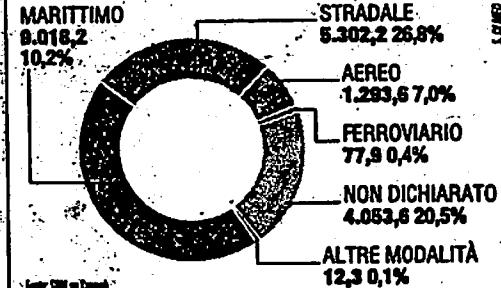
L'INTERSCAMBIO COMMERCIALE CAMPANO

Principali aree geografiche di riferimento dello scambio commerciale marittimo, in miliardi di euro



LE MODALITÀ DI TRASPORTO

Interscambio commerciale campano, dati 2013; ripartizione in milioni di euro e relativa quota %



Rapporto Srm Al Sud due merci su tre su nave

Il mare del Mezzogiorno guarda al Medio Oriente

Il 21% del traffico marittimo verso quell'area

DI EMANUELE IMPERIALI

Da oggi fino al 28 giugno a Napoli si terrà il *Naples Shipping Week* nell'ambito del Forum Universale delle Culture. Un'occasione per ribadire quanto sia importante l'economia marittima per il Sud. Così come evidenzia il primo Rapporto annuale «*Italian maritime economy: nuove rotte per la crescita*», di Studi e ricerche Mezzogiorno, il centro studi collegato al gruppo Intesa San Paolo. Da cui emerge che i Paesi del Medio Oriente sono quelli con cui si registra il maggior import-export via mare del Mezzogiorno: il 21,8% del totale. Seguono i Paesi europei non Ue con il 20,6%, quelli del Nord Africa con il 15,8% e quelli della Ue con l'11,9%.

A PAGINA IV

Il rapporto annuale di Srm Al Sud quasi 2 merci su 3 viaggiano su nave: ecco tutti i numeri

Il mare del Mezzogiorno guarda al Medio Oriente

È l'area con cui si registra il maggior import-export delle regioni meridionali grazie al traffico marittimo: 21,8% contro il 20,6% dei Paesi europei non Ue

Migliorando l'efficienza del sistema logistico-portuale il settore può diventare il volano della ripresa economica meridionale

DI EMANUELE IMPERIALI

Al Sud quasi 2 merci su 3 viaggiano su nave. Oggi, infatti, il Mezzogiorno sviluppa un import-export nell'ambito del quale il trasporto via mare è quello maggiormente utilizzato: oltre il 63% del totale nazionale. Questo l'aspetto più rilevante dell'analisi contenuta nel primo Rapporto annuale «*Italian maritime economy: nuove rotte per la crescita*», presentato nei giorni scorsi da Studi e ricerche Mezzogiorno, il centro studi collegato al gruppo Intesa San Paolo. Il lavoro è il frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio permanente sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica di Srm, inaugurato proprio quest'anno, i cui partner sono Federagenti, l'Unione industriali di Napoli e il gruppo Grimaldi. Nel corso del 2013 l'interscambio commerciale del Sud è stato pari a poco meno di 96 miliardi, in calo dell'8% rispetto al 2012. Tale riduzione ha riguardato sia l'import che l'export: in particolare, il valore delle merci in

entrata, pari a 53 miliardi, è diminuito di poco meno dell'8%, mentre per quello delle merci esportate, 42 miliardi e mezzo, la contrazione è stata dell'8,7%. I Paesi del Medio Oriente rappresentano l'area con la quale si registra il maggior import-export via mare del Mezzogiorno: il 21,8% del totale. Seguono i paesi europei non appartenenti all'Ue con il 20,6%, quelli del Nord Africa con il 15,8% e quelli dell'Unione Europea con l'11,9%. Per quel che riguarda le merci più frequentemente scambiate attraverso gli scali meridionali, si registra la netta prevalenza di prodotti energetici che assorbono il 67% del valore del traffico complessivo, seguiti a distanza dai prodotti alimentari, dalle bevande e dal tabacco e dai metalli. I porti meridionali gestiscono circa 223 milioni di tonnellate di merci, soprattutto attraverso i tre hub, di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto, i quali movi-



mentano circa 4 milioni di teu (misura standard di volume nel trasporto dei container).

L'analisi mostra un forte tasso di dipendenza delle regioni meridionali dal trasporto marittimo, soprattutto per quanto riguarda il sostegno all'internazionalizzazione dei sistemi produttivi territoriali. Ciò anche grazie al fatto che quest'area del Paese può fare affidamento su un reticolto imprenditoriale nel settore marittimo pari al 40% del totale italiano: più di 2.700 aziende su 7.000 sono ubicate nel Sud. «Il Mezzogiorno — si legge nel Rapporto di Srm — rappresenta circa la metà delle tonnellate di merci che attraccano sulle nostre banchine». L'indagine dimostra come il mare sia una leva essenziale per il sistema imprenditoriale del Sud e la sua capacità di internazionalizzarsi. Non a caso Massimo Deandreas, direttore di Srm, è convinto che «solo migliorando l'efficienza del sistema logistico-portuale si possa recuperare il tempo perduto e puntare su un settore che può diventare il volano della ripresa economica nel Mezzogiorno». Gli fa eco Paolo Scudieri, presidente di Srm, secondo il quale la competitività dei porti meridionali rappresenta lo strumento che consente l'apertura ai mercati esteri delle imprese del Sud. «In tal senso — rileva il Rapporto — l'annuncio fatto nel 2013 di inserire tra gli otto porti italiani coinvolti nelle rotte dei carrier, quali COSCO-China Shipping, Hapag Lloyd-CSAV ed altri, anche Cagliari, Gioia Tauro, Napoli e Taranto, rappresenta un'occasione da non lasciarsi scappare per favorire lo sviluppo di questi scali e quindi delle economie territoriali in cui sono inseriti». Ma è naturale che, per accogliere queste grandi navi, sono necessari adeguamenti infrastrutturali, soprattutto in termini di fondali e banchine, che, se non realizzati, potrebbero di fatto escluderlo da tale opportunità. L'esempio tipico è quello del porto di Napoli, oggi non attrezzato in tal senso: di qui l'importanza del Grande Progetto voluto dalla Regione Campania la cui attuazione consentirà di eliminare i vincoli che ne riducono le potenzialità e di migliorare i collegamenti con le aree interne alle zone portuali. E a Napoli da oggi fino al 28 giugno si terrà il Naples Shipping Week nell'ambito del Forum Universale delle Culture.

Il Rapporto Srm individua altresì le aree di densità logistica e concentrazione portuale. A partire dallo scalo calabrese di Gioia Tauro, il principale a livello nazionale, che nel 2013 ha superato la soglia dei 3 milioni di teu, migliorando rispetto all'anno precedente del 13%. Anche Cagliari ha avuto, da un anno all'altro, un incremento del

12%, superando quota 700 mila teu. La dotazione logistica della Campania annovera due porti, Napoli e Salerno, e due interporti, l'Interporto Campano e quello Sud Europa. Nel corso del 2013 l'interscambio commerciale della Campania è stato pari a poco meno di 20 miliardi, in calo dell'1,6% rispetto al 2012. Nel dettaglio l'import, pari a 10,17 miliardi, è diminuito del 4,6%, mentre l'export, con un valore di quasi 9,6 miliardi, ha registrato un aumento dell'1,8%. Il 45% dell'interscambio commerciale campano viaggia via mare. Si tratta di 9 miliardi, che pesano per il 4% sul totale del commercio marittimo nazionale e per il 15% su quello delle regioni meridionali. Sono in particolare i Paesi dell'Asia orientale quelli con i quali si registra il maggior import-export via mare della Campania dell'Ue, con il 15,7%, quelli del Nord America con il 12,8% e quelli del Nord Africa con il 9,7%. Per quel che riguarda le merci più frequentemente scambiate, si registra la prevalenza di metalli e prodotti metallici, che assorbono il 18,5% del valore del traffico complessivo, seguiti da alimentari, bevande e tabacco con il 18,4%. Nel 2013 i porti campani hanno movimentato 740.426 teu, in calo del 2% rispetto al 2012: circa i due terzi attraverso il porto di Napoli. Il settore dei container mostra, però, performance diverse per i due scali regionali: quello di Salerno in crescita (più 26,3%) e quello napoletano in calo (meno 12,8%).

Anche la Puglia contribuisce in misura rilevante allo sviluppo della logistica: la Regione comprende l'Autorità Portuale del Levante, che raggruppa Bari, Barletta e Monopoli, quella di Brindisi e di Taranto, e l'interporto di Bari. Nel corso del 2013 l'interscambio commerciale è stato di oltre 16,3 miliardi, in calo del 13% rispetto al 2012. Nel dettaglio l'import, pari a 8,4 miliardi, è diminuito del 15,4%, e l'export, con un valore di quasi 8 miliardi, è calato del 10,4%. Il 43,1% dell'interscambio commerciale pugliese viaggia via mare, per un totale di 7 miliardi, che pesano per il 3,1% sul totale del commercio marittimo nazionale e per il 12% su quello delle regioni del Mezzogiorno. I paesi europei che non fanno parte dell'Ue rappresentano l'area con la quale si registra il maggior import-export via mare della Puglia, con il 18,7% del totale regionale. Segue l'Asia Orientale con il 16,9%, il Nord America con il 14,1%, il Centro-Sud America con il 13,4% e l'Ue con il 12,6%. Tra le merci più frequentemente scambiate da e per gli scali pugliesi, vi sono in prevalenza metalli, che assorbono il 13,5% del valore del traffico, e prodotti oil, con il 13,1%, seguiti dai prodotti delle miniere con il 12,2%. Nel 2013 i porti pugliesi hanno movimentato 229.319 teu, in calo rispetto al 2012 del 21,7%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quanto valgono i porti mediterranei

L'incidenza dei porti del Mezzogiorno sul totale nazionale

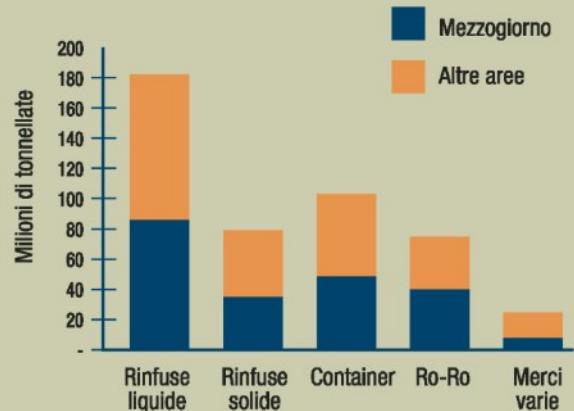
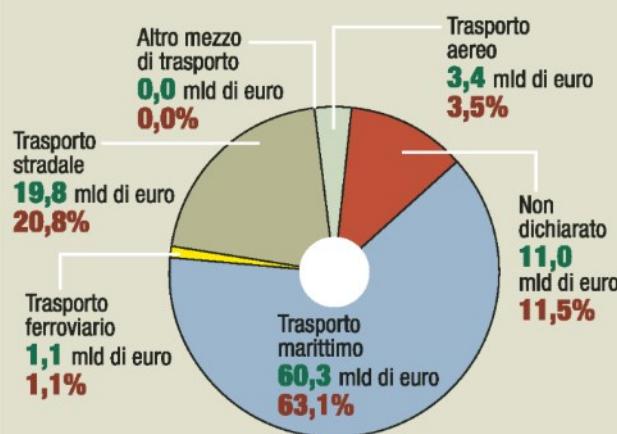


Foto: Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita" di Srm

Modalità di trasporto dell'interscambio commerciale del Mezzogiorno - Anno 2013





Massimo Deandreas Direttore di Studi e ricerche Mezzogiorno (Srm)

SCAMBI COMMERCIALI

Porti, competitività in caduta libera

Raoul de Forcade ▶ pagina 16

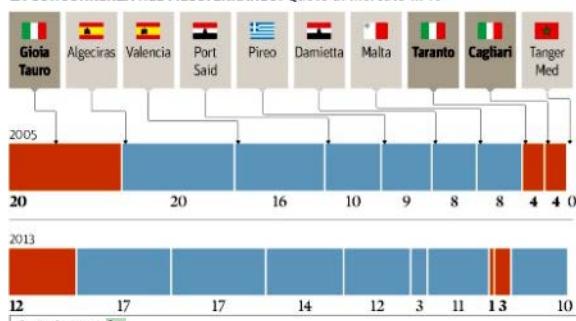
Scambi commerciali. Rapporto Srm: tempi lunghi e costi alti rispetto alla media Ocse penalizzano i traffici

Porti, competitività in caduta

Nel 2013 interscambio giù del 4,8% - La sfida del Pireo e di Malta

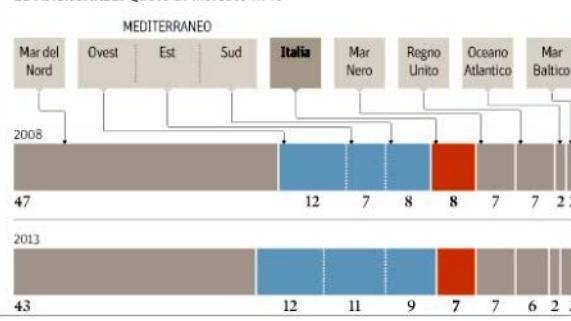
I traffici container

LA CONCORRENZA NEL MEDITERRANEO. Quote di mercato in %



Fonte: Rapporto Srm

LE MACROAREE. Quote di mercato in %



IL CONFRONTO

Tra 2005 e 2013 gli scali hub del Sud Mediterraneo hanno portato la quota di mercato dal 18 al 27%, quelli italiani sono calati dal 28 al 16%

Raoul de Forcade

■ È in calo il commercio marittimo dell'Italia con il resto del mondo, in termini di interscambio. Nel 2013, infatti, ha raggiunto la cifra di 228,7 miliardi di euro, pari al 30,5% dell'intero import ed export italiano; con una diminuzione, rispetto al 2012, è del 4,8%. Lo testimoniano i dati raccolti da Srm, il centro studi e ricerche sul Mezzogiorno del gruppo Intesa Sanpaolo, che ha messo a punto *Italian maritime economy 2014*, suo primo rapporto annuale sul comparto dello shipping.

«Il dato dell'interscambio - afferma Massimo Deandreas, direttore generale di Srm - in parte è conseguenza della crisi economica in Italia; ma è indubbio che sia anche segno di una perdita di competitività dei nostri sistemi portuali e dei nostri servizi logistici. D'altro canto, essere ventesimi nella classifica internazionale della logistica (della World Bank, edizione 2014, ndr), dietro tutti i principali Paesi europei, nonostante l'Italia abbia recuperato quattro posti rispetto al 2013, significa avere tempi e costi maggiori degli altri per le operazioni di lavorazione e sdoganamento

dei container. Un gap che ha conseguenze dirette anche sulla competitività delle imprese italiane». In effetti secondo i dati della World Bank, sono in aumento i tempi logistici della movimentazione dei container in Italia: 19 giorni per export e 18 per import (+1 rispetto al 2013) mentre la media Ocse è di 11 giorni per export e 10 per import (-1 rispetto al 2013).

Sempre settore container, un dato preoccupante si ottiene mettendo a confronto i traffici nelle principali regioni portuali europee e mediterranee tra il 2008 e il 2013. Si nota, infatti, che i porti del Northern Range (Anversa, Brema, Amburgo, Le Havre, Rotterdam e Zeebrugge) hanno subito una riduzione della quota di contenitori movimentati, con una discesa dal 46% al 43% del totale spostato in Europa e nel Mediterraneo. Il tutto, riporta lo studio di Srm, «a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% del 2008 al 39% del 2013)», dovuta allo sviluppo degli scali dell'East Med (tra i quali Capodistria, Haifa, Malta, Pireo, ndr), che passano dal 7 all'11%. Il Pireo nel 2013, ricorda Deandreas, «è arrivato spostare oltre 3,1 milioni di teu (+15% sul 2012), dati davvero oltre la norma». Stabile al 12% si mostra, invece, la quota di mercato dei porti del Mediterraneo occidentale.

In questo quadro, prosegue lo studio, «il sistema portuale italiano (gli scali presi in considerazione sono Genova, Gioia Tauro e La

Spezia, ndr) ha visto calare, seppure di poco, la sua quota di mercato (pari al 7% nel 2013, mentre era l'8% nel 2008); appare evidente, dunque, come non abbia saputo sfruttare al meglio, anche nel periodo della sua maggior espansione, la propria collocazione geografica competitiva». Tra 2005 e 2013, poi, i porti di transhipment della sponda del Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato, portandola dal 18 al 27%, mentre quelli italiani hanno registrato una riduzione dal 28 al 16%. E i due hub Pireo e Malta sono passati dal 17 al 23%.

Tornando all'interscambio marittimo, oltre al -4,8% del nostro Paese, la ricerca di Srm osserva come «tra il 2010 e il 2013 i rapporti via mare tra l'Italia e la maggior parte delle aree di riferimento si sono, seppur in misura lieve, intensificati a scapito di quelli con i paesi asiatici la cui quota ha perso 3,8 punti percentuali. L'aumento principale ha coinvolto i Paesi americani, il cui interscambio da e per l'Italia è passato da un peso sul totale Italia-mondo del 17,8% del 2010 a uno del 20% del 2013».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PUNTO

Il «mare nostrum» ridiventa centrale Grazie alla Cina

C'è un dato su cui è utile concentrare l'attenzione: la quota di tutto il traffico marittimo mondiale che passa nel Mediterraneo è significativamente cresciuta negli ultimi anni passando dal 15% del 2005 al 19% del 2013. E questo nonostante la crisi economica che ha colpito l'Europa negli ultimi anni e l'instabilità politica che è seguita — in quei Paesi — alle Primavere Arabe. Sono in linea con questo dato, e lo confermano, anche la crescita del volume di merci transito dal Canale di Suez (più 101% dal 2000 al 2013) e l'impressionante aumento dell'interscambio commerciale cinese con quest'area passato da 5 miliardi di euro nel 2001 a 56,6 miliardi di euro nel 2013. Gli Stati Uniti mantengono la *leadership* commerciale e anche i Paesi del Golfo hanno aumentato fortemente la loro presenza nell'area.

In questo contesto, se guardiamo più specificatamente all'interscambio commerciale italiano (import Più export) verso i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo, vediamo come anch'esso sia costantemente cresciuto arrivando a quota 54 miliardi di euro nel 2013, tuttavia meno di quanto sia cresciuto per gli altri Paesi. Così l'anno scorso abbiamo perso la *leadership* europea a favore della Germania — verso cui per la parte di interscambio manifatturiero abbiamo un *gap* di circa 20 miliardi — e siamo significativamente dietro Stati Uniti e Cina.

La presenza delle imprese italiane in quei mercati sta crescendo: sono quasi 1.000 in Turchia, 878 in Egitto, 801 in Tunisia e circa 140 in Marocco. Ma sempre sensibilmente meno delle imprese a capitale francese e tedesco.

L'Italia, secondo Paese manifatturiero d'Europa, uno dei pochi al mondo ad avere un

surplus manifatturiero superiore ai 100 miliardi di euro, che nonostante tutto ha imprese che riescono a essere innovative e competitive con un export che va in 227 Paesi nel mondo, sembra non saper sfruttare fino in fondo i vantaggi che le derivano dalla sua posizione geo-economica al centro del Mediterraneo. E questo anche a causa di alcune inefficienze del nostro sistema logistico-portuale.

Troppò spesso leggiamo di questo mare solo per le terribili tragedie che colpiscono gli immigrati e finiamo per limitare le nostre analisi a questa sola dimensione socio-economica.

È giunto il momento di guardare con occhi diversi a quest'area non solo per le sue proprie potenzialità, ma anche come porta verso il Continente Africano, in rapida e tumultuosa crescita.

Le nostre regioni del Sud sarebbero la naturale piattaforma logistico-portuale di un'Italia più proiettata nel Mediterraneo, ma occorre crederci, lavorare, investire. Può diventare una prospettiva concreta per guidare — inoltre — il Mezzogiorno verso una ripresa economica capace anche di trainare l'intero Paese. Ricordandosi che — anche per l'economia — valgono le parole usate dal poeta Alexander Pope: «Il mare umisce i paesi che separa».

MASSIMO DE ANDREIS
(direttore generale Srm)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PORTI: PUBBLICATO IL RAPPORTO SRM (STUDI E RICERCHE MEZZOGIORNO)

“Sistema italiano non cede”

L’Italia dispone di una serie di porti che “nonostante una normativa che risale a vent’anni fa, e a una programmazione dello sviluppo portuale e marittimo forse mai o parzialmente avvenuta per varie cause, riescono a non cedere”. Ma non basta, occorre “avanzare e rendersi competitivi” e questo lo si può fare agendo su alcune leve, come “assicurare al sistema portuale italiano continuità di programmazione e snellimento burocratico”.

E’ l’analisi contenuta nel primo rapporto annuale ‘Italian maritime economy: nuove rotte per la crescita’, presentato da **Srm (Studi e ricerche Mezzogiorno)**, centro studi collegato al **gruppo Intesa Sanpaolo**. Frutto dell’attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio permanente sull’economia dei trasporti marittimi e della logistica di **Srm**, inaugurato nel 2014, il rapporto si pone come obiettivo quello di dare un contributo alla comprensione del mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui l’Italia deve spingersi “per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista”. Tre i partner dell’Osservatorio: Federagenti, Unione industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi.

Gli scenari economici del rapporto indicano per l’Italia rischi e opportunità: “Il primo fattore di cui tener conto - si legge - è rappresentato dalle infrastrutture portuali. L’Italia ha un’importante dotazione che riesce ad accogliere 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di Teu”, un quantitativo che piazza l’Italia “al terzo posto in Europa”.

In termini di container l’Italia nel 2013 è tornata,

dopo 4 anni, ad oltrepassare la soglia della doppia cifra, “ma non riusciamo ancora ad attestarci sui livelli pre-crisi del 2008 (10,5 milioni di Teu)”. Rimane ancora il comparto delle rinfuse liquide, tipologia di merce che caratterizza maggiormente il sistema portuale italiano e che rappresenta il 40% del traffico totale. In questo contesto è importante il ruolo del Mezzogiorno che dispone di tre porti hub, Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, e di altre realtà polifunzionali che hanno una movimentazione merci di rilievo.

Il Sud, si legge nel rapporto, “rappresenta il 50% circa delle tonnellate di merci che attraccano sulle nostre banche”. Ma a questi numeri che danno l’idea del peso che ha il sistema marittimo italiano in termini infrastrutturali, si contrappongono “dati che lasciano riflettere sul futuro della nostra economia marittima”.

Il primo fenomeno è rappresentato dal fatto che “solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l’imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato”. Una seconda riflessione è indotta dal fatto che “il volume delle merci, con origine o destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa, ammonta a circa 440 mila Teu e molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi”.

Ultimo fenomeno messo in rilievo dal report è rappresentato dal fatto che “è in corso ormai da anni il gigantismo navale”, che “va a sommarsi a un altro elemento che andrà via via modifican-

do gli assetti della portualità europea e mondiale: le grandi alleanze navali”.

Tra queste, “la P3 Network (Maersk, Msc, Cma Cgm) che ha recentemente avuto il via dalla Commissione Europea per gli aspetti relativi alla concorrenza e ha in progetto l’avvio dei servizi navali entro il prossimo autunno. Saranno messe in campo 255 navi per un totale di stiva di 2,6 milioni di Teu”. Il rapporto effettua un’analisi del contesto competitivo nel quale si colloca il sistema portuale italiano in relazione ai grandi scali del Nord Europa, dell’Europa mediterranea e ai mercati del Nord Africa e dell’East Med.

L’analisi parte dal Logistics performance index (Lpi) della Banca Mondiale per inquadrare il posizionamento dell’Italia in termini di efficienza: rispetto a due anni fa (i dati della Banca Mondiale escono ogni due anni) l’Italia ha guadagnato 4 posizioni, passando dal 24° al 20° posto. Ma, sottolinea il rapporto, “come accade ormai da anni è sempre dietro i principali competitor marittimi: Germania (salita sul trono), Olanda, Belgio, Francia e Spagna”.

Per il presidente del **Banco di Napoli**, Maurizio Barracco, “la ricerca di **Srm** è un invito a non dimenticare che siamo un Paese marittimo. Lo dice la storia e lo dice l’economia: il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005. E questa crescita è avvenuta nonostante la crisi economica in Europa e



l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale". Paolo Scudieri, presidente Srm, ricorda che "i porti del Nord Europa, così come quelli della sponda Sud del Mediterraneo, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti a beneficio delle loro economie. Cosa attende l'Italia - domanda Scudieri - a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese? Crediamo che anche con lavori di approfondimento come questo si possa dare un contributo serio a riportare questo tema al centro dell'agenda politica".



Sistema porti, il Sud fermo a venti anni fa Burocrazia colpevole

Gli esperti a confronto: potenzialità uniche del paese

L'Italia dispone di una serie di porti che "nonostante una normativa che risale a vent'anni fa, e a una programmazione dello sviluppo portuale e marittimo forse mai o parzialmente avvenuta per varie cause, riescono a non cedere". Ma non basta, occorre "avanzare e rendersi competitivi" e questo lo si può fare agendo su alcune leve, come "assicurare al sistema portuale italiano continuità di programmazione e snellimento burocratico". E' l'analisi contenuta nel primo rapporto annuale 'Italian maritime economy: nuove rotte per la crescita', presentato da **Srm (Studi e ricerche Mezzogiorno)**, centro studi collegato al Gruppo **Intesa Sanpaolo**. Frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio permanente sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica di **Srm**, inaugurato nel 2014, il rapporto si pone come obiettivo quello di dare un contributo alla comprensione del mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui l'Italia deve spingersi "per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista".

Tre i partner dell'Osservatorio: Federagenti, Unione industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi. Gli scenari economici del rapporto indicano per l'Italia rischi e opportunità: "Il primo fattore di cui tener conto - si legge - è rappresentato dalle infrastrutture portuali. L'Italia ha un'importante dotazione che riesce ad accogliere 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di Teu", un quantitativo che piazza l'Italia "al terzo posto in Eu-

ropa".

In termini di container l'Italia nel 2013 è tornata, dopo 4 anni, ad oltrepassare la soglia della doppia cifra, "ma non riusciamo ancora ad attestarci sui livelli pre-crisi del 2008 (10,5 milioni di Teu)". Rimane ancora il comparto delle rinfuse liquide, tipologia di merce che caratterizza maggiormente il sistema portuale italiano e che rappresenta il 40% del traffico totale. In questo contesto è importante il ruolo del Mezzogiorno che dispone di tre porti hub, Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, e di altre realtà polifunzionali che hanno una movimentazione merci di rilievo. Il Sud, si legge nel rapporto, "rappresenta il 50% circa delle tonnellate di merci che attraccano sulle nostre banchine".

Ma a questi numeri che danno l'idea del peso che ha il sistema marittimo italiano in termini infrastrutturali, si contrappongono "dati che lasciano riflettere sul futuro della nostra economia marittima".

Il primo fenomeno è rappresentato dal fatto che "solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato". Una seconda riflessione è indotta dal fatto che "il volume delle merci, con origine o destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa, ammonta a circa 440mila Teu e molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi".



NAPOLI Angeletti: politici locali diventati parte del problema. Rapporto **Srm**: il capoluogo continua a trasferire ricchezza a Salerno

«Porto, i soldi ci sono Incapacità d'investire»

DI **EDUARDO CAGNAZZI**

NAPOLI. Sul porto di Napoli «non c'è mai stato un problema di soldi, ma di incapacità di investire queste risorse da parte di chi deve gestirle». Il segretario generale Uil, Luigi Angeletti (*nella foto*), è durissimo nei confronti della politica locale. Il giorno l'ok dell'Ue al Grande progetto Porto di Napoli, con 115 milioni di euro in arrivo, da Napoli il segretario della Uil accusa: «Troppi spesso la classe dirigente del Sud, soprattutto quella politica, invece di essere stata parte della soluzione è diventata parte del problema». Anna Rea, segretario campano della Uil, propone che Napoli diventi «un grande hub per il Mediterraneo, città a capo di una rete di porti, interporti e retroporti», mettendo «a sistema, in tutto il Meridione e sulle coste dei Paesi mediterranei i diversi soggetti sul territorio per un rilancio dell'economia e dell'occupazione».

Anche dal primo Rapporto annuale sull'economia marittima messo a punto da **Srm** (**Gruppo Intesa Sanpaolo**) e presentato ieri a Napoli, si evince che più che la crisi economica, proprio la litigiosità della politica e la mancanza di una visione strategica a livello locale penalizzano i porti campani. Dimenticando che per

Napoli e Salerno passa il 40% dell'export campano. Solo nel trasporto container, il porto napoletano registra nel 2013 un -12,8% rispetto al 2012 e trasferisce ricchezza soprattutto a Salerno, che cresce del 4%. E così mentre al porto di Napoli continua la gestione commissariale, Tangeri, che nel 2005 aveva una quota di mercato nulla, supera nel 2013 l'8% dei traffici e Porto Said passa dal 10 al 15%, segno che i Paesi Mediterranei hanno ben capito l'importanza dell'economia del mare e procedono ad ingenti investimenti. «La competizione si vince assicurando al sistema sia la continuità della programmazione, sia la pianificazione finanziaria. Il gigantismo navale sta modificando gli assetti della portualità europea, ma il Sud e la Campania sono indietro in questa competizione», avverte il direttore generale di **Srm**, **Massimo Deandrea**. A ciò, rileva Paolo Scudieri, presidente di **Srm**, va aggiunto che i grandi carrier hanno in corso di realizzazione importanti «accordi che comporteranno navi sempre più grandi e votate all'ottimizzazione del carico e con maggiori esigenze di mezzi di imbarco e sbarco rapidi ed efficienti a terra. Ossia di un sistema logistico pronto a rispondere alle loro esigenze».



TRASPORTI E INFRASTRUTTURE » REPORT DI BANCA INTESA

Traffico merci, l'isola cenerentola

Un terzo delle esportazioni avviene via mare ma gli scali sardi non sono competitivi. Buoni risultati in Gallura

I NUMERI

230

MILIARDI DI EURO: UN TERZO DEL COMMERCIO ESTERO ITALIANO VIENE SVOLTO CON I TRASPORTI EFFETTUATI VIA MARE

86,08

È L'INDICE DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI IN SARDEGNA SU UNA MEDIA DI 100. PER LA SARDEGNA È L'INDICE PIÙ ALTO PER INFRASTRUTTURE, CONSIDERATO CHE LE STRADE ARRIVANO A 47% E LE FERROVIE SONO FERME AL 17,39 PER CENTO

1633

SONO I MILIONI DI EURO CHE RAPPRESENTANO IL VALORE AGGIUNTO DI TUTTA L'ECONOMIA DEL MARE SVILUPPATA IN SARDEGNA NEL 2013

30

È LA PERCENTUALE DEL TRAFFICO DELLE MERCI CHE VIAGGIA VIA MARE E CHE NEL MEZZOGIORNO SALE A DUE TERZI DEI COMMERCIALI

di Alfredo Franchini
► CAGLIARI

Un terzo delle esportazioni italiane avviene via mare. Lo attesta il primo Rapporto annuale della Srm, (il centro studi di Intesa Sanpaolo per il Mezzogiorno), che è stato presentato ieri a Napoli. Nei porti italiani «girano» ogni anno 477 milioni di tonnellate di merci, un traffico che ci colloca al terzo posto in Europa, dove, peraltro, continuano a dominare i porti di Rotterdam, Anversa e Amburgo. Il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale delle merci movimentate ma si potrebbe fare molto di più.

Porti hub. Il Sud ha tre porti hub, (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto) che hanno problemi differenti ma che limitano l'efficienza. C'è una forbice tra

Nord e Sud sulle infrastrutture che diventa una divaricazione enorme se si guarda l'indice delle infrastrutture in Sardegna: 47,15 per le strade; addirittura 17,39 per le ferrovie; 86,08 per i porti e 86,49 per gli aeroporti.

Mediterraneo. Negli ultimi otto anni - ha calcolato il Rapporto «Italian maritime economy» - i porti hub della sponda sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18 al 27%, con la leadership dei porti spagnoli, e quelli italiani, invece, hanno registrato una riduzione dal 28% al 16%.

Il canale di Suez. Nello stesso periodo i due hub del Pireo e di Malta hanno incrementato la loro quota di mercato dal 17 al 23%. Che cosa è successo? Massimo Deandrea, direttore generale della Srm, ha spiegato: «Il primo fenomeno è rappresentato dal fatto che solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. E questo si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale, sia in termini di benefici per lo Stato».

Sistema Sardegna. Lo studio analizza le aree di densità logistica e la concentrazione portuale per capire quali possono essere i punti di forza. Il sistema Sardegna realizza un quoziente pari a 9,5%, (sulla base di otto parametri presi in esame tra cui la presenza di interporti e di centri intermodali), ma la Campania e la Puglia (solo Taranto ha un quoziente di 28,3%), presentano una densità marittima e logistica importante.

Gallura. L'economia del mare è il futuro a leggere i dati dell'Unioncamere. Nell'isola la provincia di Olbia-Tempio è dietro solo a quelle di Livorno e Trieste con un valore aggiunto del 13,8% sul totale dell'economia pari a 439 milioni di euro; la provincia dell'Ogliastra, (con 77,5 milioni di euro), ha

un'incidenza dell'8,6% del Pil. In totale per l'isola la blue economy realizza un valore aggiunto di 1,6 miliardi di euro con quasi novemila imprese e 38 mila occupati.

Competitività. Il nodo centrale resta l'efficienza e la competitività: «Essere ventesimi nella classifica delle performance logistiche, dietro tutti gli altri grandi paesi europei, significa essere più costosi e avere tempi maggiori nelle operazioni di smistamento e sdoganamento», afferma Massimo Deandrea.

Giganti del mare. Il trasporto via mare sta cambiando fisionomia. Dal rapporto elaborato dalla Srm risulta che è in corso ormai da anni il gigantismo navale; va a sommarsi a un altro elemento che andrà via via modificando gli assetti della portualità europea: le grandi alleanze navali (come la P3 Network formata da Maersk, Msc, Cma e Cgm), che ha recentemente avuto il via dalla Commissione europea per gli aspetti relativi alla concorrenza e ha in progetto l'avvio dei servizi navali entro il prossimo autunno.

Bilancia commerciale. L'analisi delle esportazioni mostra il tasso di dipendenza delle regioni dal trasporto marittimo specie per quanto riguarda il sostegno all'internazionalizzazione dei sistemi produttivi territoriali. In alcuni casi i flussi di export dipendono quasi esclusivamente dal trasporto via mare e tra questi c'è sicuramente la Sardegna.

Non è un caso che la Sardegna sia l'unica regione in grado di presentare una propria bilancia commerciale visto che le merci importate devono necessariamente passare dai porti (o dagli aeroporti), a differenza di quanto non accade nelle altre regioni. Ma il trasporto via mare incide anche per la Liguria (50%), per la Campania (40%) e per l'Emilia (30%). Il dato sardo delle importazioni è però «falsato» dai traffici petroliferi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



È IL VOLUME DI IMPORT-EXPORT CHE PASSA OGNI ANNO DAI PORTI ITALIANI

Scambi via mare per 70 mld

Il rapporto Italian Maritime Economy di Srm calcola che i nostri scali accolgono quasi 500 milioni di tonnellate di merce all'anno, al terzo posto in Europa

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

L'Italia riesce ad accogliere ogni anno 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di TEU (container), un quantitativo che attesta il nostro Paese al terzo posto in Europa. E questo perché l'Italia importa ed esporta nel mondo complessivamente 230 miliardi di euro di merci e, di queste, oltre il 30% (circa 70 miliardi di euro) viene trasportato per via marittima. Lo calcola il primo rapporto annuale Italian Maritime Economy che **Srm** (**Studi e Ricerche per il Mezzogiorno**) presenterà oggi a Napoli. Il rapporto è il frutto delle attività connesse al nuovo Osservatorio permanente sull'economia del mare di **Srm** e fornisce un quadro dettagliato dello scenario mondiale ed europeo di settore. Tornando alla capacità delle infrastrutture portuali italiane, il rapporto di **Srm** sottolinea che in termini di container l'Italia è tornata l'anno scorso a oltrepassare (dopo 4 anni) la soglia della doppia cifra, ma non si rivedono ancora i livelli pre-crisi del 2008 (10,5 milioni di TEU). Il comparto delle rinfuse liquide (soprattutto petrolio e prodotti raffinati) rimane la tipologia di merce che caratterizza maggiormente il nostro sistema portuale, con il 40% circa del traffico totale. In questo contesto, sottolinea la ricerca di **Srm**, «è importante il ruolo del Mezzogiorno che dispone dei tre porti hub di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, e di altre realtà polifunzionali che

hanno una movimentazione merci di rilievo. Il Sud rappresenta il 50% circa delle tonnellate di merci che attraggono nelle nostre banchine». A questi numeri si contrappongono però dati negativi per la nostra economia marittima: «Solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci e ciò si traduce in una perdita sia in

termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato». Inoltre il volume di merci con origine/destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa ammonta a circa 440 mila TEU e molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi. Quanto all'import-export, se si considerano i Paesi del Mediterraneo per i quali l'Italia è tra i principali partner commerciali, la quasi totalità del traffico è rappresentata dal trasporto marittimo. In particolare nel Mezzogiorno la modalità marittima è quella in assoluto più utilizzata con il 63,1%, per un totale di oltre 60 miliardi di euro. In termini di aree mondiali il primo partner dell'Italia in termini di import-export è l'Asia Orientale con il 19,2% del totale, seguono il Medio Oriente e i Paesi Europei extra-Ue (14,6% e 13,5%) e infine il Nord-Africa con l'11,6%. L'analisi per Paese vede Cina e Stati Uniti come i due partner principali (sempre a livello mondiale) con il 10,3% e il 9,9% del totale. (riproduzione riservata)



Il convegno Confronto sull'economia marittima

Smm presenterà stamattina alle 9, nella sede del **Banco di Napoli** in via Toledo, il primo rapporto annuale «**Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita**», che offre analisi e statistiche sulle infrastrutture, sulle imprese e sugli indicatori più significativi dello stato di salute del comparto. I lavori saranno aperti dal presidente del **Banco di Napoli** Maurizio Barracco e dal presidente di **Smm** Paolo Scudieri. Al dibattito parteciperanno imprenditori e operatori del settore marittimo. Concluderà **Franco Gallia**, direttore generale **Banco di Napoli**.



L'agenda

vanni.fondi@corrieredelmezzogiorno.it



Nuove rotte

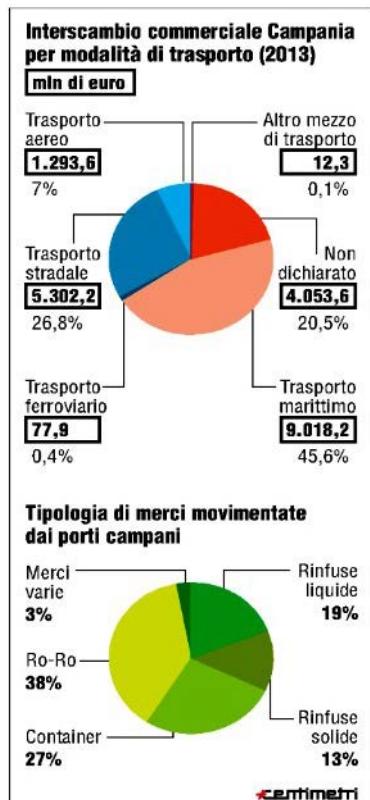
NAPOLI Nella sede del Banco di Napoli a Toledo Srm (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà il primo rapporto annuale su «Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita». Conclude Franco Gallia, direttore generale del Banco di Napoli.

Banco di Napoli, via Toledo 177, ore 9




**Il barometro
dell'economia**

Economia marittima la Campania è decisiva



Siamo in un momento determinante in cui la nostra economia ha bisogno di richiamare tutte le sue eccellenze a raccolta. La crisi, ancora non terminata, ha avviato, tra l'altro, un processo di selezione tra i settori produttivi, le imprese e le infrastrutture, mettendo in luce quelle che realmente possono stare sul mercato e reggere il confronto con i competitor mondiali. Tra i driver che hanno tenuto, l'export si è mostrato quello più concreto; le imprese hanno continuato ad internazionalizzarsi, a cercare nuovi mercati per i loro prodotti e servizi. Appare difficile, però, pensare ad un'Italia che punti sull'export per il rilancio della sua crescita senza un efficace sistema di servizi capace di fare viaggiare in tempi rapidi le merci nel mondo e nei mercati più difficili. Quando osserviamo le classifiche più autorevoli sulle performance

logistiche, troviamo l'Italia situata in posizione non consona; la World Bank, nel suo nuovo Report 2014, ci colloca al 20esimo posto (su 160 Paesi) e ormai da anni sempre in modo sistematico dietro Germania (che è al primo posto), Olanda, Belgio e Spagna.

Abbiamo guadagnato 4 posizioni rispetto al 2013, ma sempre dietro ai big four citati.

Non dimentichiamo che siamo un Paese marittimo, che siamo al centro del Mediterraneo con un posizionamento geografico invidiabile e che i nostri Porti e il settore armatoriale, con tutta la filiera ad essi connessa, rappresentano ancora uno dei simboli economici dell'Italia. E la Campania può svolgere un ruolo importante; non a caso la nuova alleanza tra i tre carrier mondiali P3 Network (Maersk, CMA CGM, MSC) ha individuato Napoli come uno dei porti italiani da scalare.

Il 45,6% dell'import-export della regione si muove via mare (Italia 30%, al 2013: con l'Asia Orientale il nostro interscambio marittimo è di quasi 2 miliardi di euro (28% del totale); di rilievo anche le performance con UE28, America Settentrionale e Area MED.

In termini di traffico portuale, osservando i dati recenti possiamo vedere situazioni altalenanti. Nel 2013 i porti campani hanno movimentato oltre 740 mila TEU (container), in lieve calo rispetto al 2012 (-2%), con circa i 2/3 del totale ascrivibili al porto di Napoli. In particolare, il segmento mostra performance diverse per i due scali regionali con quello di Salerno in grande crescita (+26,3%) e quello napoletano in calo (-12,8%). Anche il primo trimestre 2014 mostra un calo per Napoli, fenomeno che comunque sta manifestandosi per molti porti italiani. In termini di tonnellaggio, invece, i porti regionali registrano circa 32 milioni di tonnellate con un +3,8% rispetto al 2012.

I porti competitor vanno erodendo al nostro sistema quote di mercato e occorre quindi assumere piena coscienza dello stato di fatto; alcuni esempi: il porto turco di Mersin continua a registrare crescite del traffico merci a doppia cifra con +20% nel primo trimestre, Amburgo viaggia con velocità sostenuta con +8,6% nel primo trimestre, Barcellona con +9,3%.

Tutto questo porta anche ad un'altra riflessione. Quella sull'utilizzo dei fondi comunitari. Siamo ad un passo dall'inizio della nuova programmazione dei fondi strutturali 2014-2020 e vi sarà una dotazione importante per realizzare e consolidare le infrastrutture; anche in questo caso occorre fare scelte precise e decidere quali potenziare. SRM suggerisce da tempo di puntare su pochi progetti che abbiano una valenza europea così da andare ad integrarsi con le reti TEN e con i mercati produttivi dove vi sia un'elevata presenza manifatturiera.

Rimane comunque saldo il pensiero che una delle basi di partenza possa essere rappresentata dagli investimenti nei settori in cui la nostra economia ha un know-how consolidato e storico, ed è in tale contesto che va valorizzata la filiera marittima. Riforma della legislazione portuale, autonomia finanziaria e definizione di un piano strategico per la nostra logistica possono essere all'ordine del giorno della prossima agenda per lo sviluppo.

*A cura di SRM e in collaborazione con il Banco di Napoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Agenzie

ANSA, venerdì 13 giugno 2014, 09:16:37

OGGI IN CAMPANIA

(ANSA) - NAPOLI, 13 GIU - Avvenimenti previsti per oggi in Campania:

5) NAPOLI - Banco di Napoli (via Toledo 177) - ore 09: 00
SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo)
presentera' il primo rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita". Conclude Franco Gallia direttore generale Banco di Napoli.

BOM
13-GIU-14 09: 11 NNN

ITP, venerdì 13 giugno 2014, 11:53:03

CAMPANIA: PRESENTATO IL RAPPORTO "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

NAPOLI (ITALPRESS) - SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli, in un convegno presso la sede del Banco di Napoli, il Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita". Frutto dell' attivita' di monitoraggio de nuovo Osservatorio Permanente sull' Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell' economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspiciamo si spinga sempre piu' anche l' Italia, per un Paese piu' competitivo, con un Mezzogiorno protagonista. L' Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, Unione Industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi. I porti del Northern Range Europeo (es. Rotterdam, Anversa, Amburgo) sono ancora leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa. L' Italia e' prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%. Un terzo del totale del commercio estero italiano (import-export) avviene via mare, per un totale in valore di 230 miliardi di euro. Il segmento container italiano torna (dal 2008) a superare i 10 milioni di TEUs.

(ITALPRESS) - (SEGUE).

pc/com

13-Giu-14 11: 46

NNN

ITP, venerdì 13 giugno 2014, 11:53:08

CAMPANIA: PRESENTATO IL RAPPORTO "ITALIAN MARITIME ECONOMY" - 2 -

La somma delle merci movimentate nei porti italiani (pari a 477 milioni di tonnellate) e', in volume assoluto, terza in Europa (i primi due paesi sono Olanda e Regno Unito); il peso del Mezzogiorno e' pari al 48% del totale. Il Mezzogiorno importa ed esporta per via mare il 63% delle sue merci in valore. Il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) e' presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese

"La ricerca di SRM ed il convegno di oggi sono un invito a non dobbiamo dimenticare che siamo un Paese marittimo - afferma Maurizio Barracco, Presidente Banco di Napoli - Lo dice la storia e lo dice l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed e' in costante crescita dal 2005. E questa crescita e' avvenuta nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilita' politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo e' sempre piu' centrale nell'economia globale".

(ITALPRESS) - (SEGUE).

pc/com

13-Giu-14 11: 46

NNN

ITP, venerdì 13 giugno 2014, 11:53:14

CAMPANIA: PRESENTATO IL RAPPORTO "ITALIAN MARITIME ECONOMY" - 4 -

"Il Banco di Napoli, che e' storicamente la banca di riferimento dell'economia del Mezzogiorno, grazie anche alla varietà di servizi e prodotti e alle diverse competenze del Gruppo Intesa Sanpaolo - conclude Gallia - puo' offrire prodotti bancari qualificati e professionalita' specifiche per essere di utile supporto al mondo degli operatori marittimi".

"Essere ventesimi nella classifica delle performance logistiche, dietro tutti gli altri grandi paesi europei, significa essere piu' costosi e avere tempi maggiori nelle operazioni di smistamento e sdoganamento - afferma Massimo Deandreas, Direttore Generale di SRM - Se a questo aggiungiamo che 1/3 di tutto l'interscambio commerciale italiano parte via nave si capisce bene che questo gap ricade direttamente sulla competitivita' delle imprese italiane. Migliorare l'efficienza del sistema logistico-portuale dovrebbe essere una priorita' naturale per un Paese come l'Italia. E' urgente recuperare il tempo perduto e puntare su questo settore perche' esso puo' davvero diventare il volano di quella ripresa economica tanto attesa nel Mezzogiorno e in Italia".

(ITALPRESS).

pc/com

13-Giu-14 11: 46

NNN

Moreover, venerdì 13 giugno 2014, 15:11:59

InforMare - La crisi dell'economia italiana si cura con l'export e accrescendo la competitività del settore marittimo-por
(Moreover, 1)

di Napoli, da SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno), centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti...

InforMare - La crisi dell'economia italiana si cura con l'export e accrescendo la competitività del settore marittimo-portuale

Moreover

MOR

ANSA, venerdì 13 giugno 2014, 15:47:12

Porti: Napoli; Schifone, sblocco fondi Ue, credibilità Caldoro

(ANSA) - NAPOLI, 13 GIU - "La notizia dello sblocco dei fondi europei per il Porto di Napoli rappresenta l'ennesima dimostrazione della credibilità conquistata dal Governatore Stefano Caldoro e dalla Giunta di centrodestra". Così Luciano Schifone, consigliere regionale di Fdi-An e presidente del Tavolo Regionale del Partenariato Economico e Sociale, commenta l'ok di Bruxelles al primo troncone di finanziamenti destinato alle opere da realizzare per migliorare le condizioni ambientali e di sicurezza del Porto di Napoli, nell'ambito del grande progetto di rilancio dell'area portuale della programmazione 2007/2013.

"Ora non resta che dare il via ai lavori - prosegue - ma anche provare ad accelerare la decisione dell'Ue per quanto riguarda il secondo troncone, quello che prevede le opere relative al miglioramento infrastrutturale del porto e il suo ampliamento. Un'importanza resa ancor più evidente questa mattina dai ricercatori della Srm (Studi-Ricerche-Mezzogiorno) che hanno sottolineato il grande pericolo che, nonostante il Porto di Napoli rappresenti oggi uno degli hub più importanti nel contesto nazionale e mediterraneo dell'economia marittima, rischia di vedere ridimensionate questa leadership e potenzialità dal crescente "gigantismo" delle navi che per le dimensioni potrebbero avere difficoltà ad approdarvi in futuro, e quindi preferire porti più accoglienti ed adeguati alle nuove esigenze".

"Occorre, quindi, far presto - conclude Schifone - a definire i bandi e dare il via libera alle opere di questa prima fase già finanziata, sia perché essi dovranno essere rendicontati entro il 31 dicembre 2015 (anche se c'è la possibilità di un collegamento all'agenda 2014-2020), sia perché poi bisognerà dedicarsi con ancora maggiore solerzia alla realizzazione di quella seconda fase indispensabile per migliorarne la

ricettività strutturale. Proprio per questo è necessario che il Governo nazionale provveda nel più breve tempo possibile alla nomina della nuova Autorità Portuale".
(ANSA).

COM-SS
13-GIU-14 15: 41 NNN

ANSA, venerdì 13 giugno 2014, 16:37:39

Porti: Nord Europa domina, Italia tiene su short shipping

Scudieri (Srm), sponda sud investe, serve risposta Mezzogiorno

(ANSA) NAPOLI, 13 GIU - I porti del Northern Range Europeo tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo restano leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa, ma l'Italia resta prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di merci trasportate del 37%. Questi alcuni dei dati che emergono dal primo rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attività connesse al nuovo portale dell'istituto Studi e ricerche del Mediterraneo (Srm), l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare.

Il rapporto è stato presentato a Napoli, nella sede del Banco di Napoli, l'istituto di credito del gruppo Intesa Sanpaolo di cui fa parte Srm. "Non dobbiamo dimenticare - ha sottolineato Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli - che siamo un Paese marittimo. Lo dicono la storia e l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale".

La centralità marittima è confermata dal dato secondo cui un terzo del totale del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita è dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di teus, anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di teus. L'Italia gioca dunque ancora un ruolo centrale, anche se il nord Europa domina: la somma delle merci movimentate nei porti italiani è di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale. "I porti del Nord Europa - ammonisce Paolo Scudieri, Presidente SRM - così come quelli della sponda Sud del Med, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese?".

Sul sud, in particolare, il rapporto Srm parla del 63% delle

sue merci in valore che vengono importate ed esportate via mare. Forte anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) e' presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese. Ma sul futuro della nostra economia marittima pesano dati che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. "Cio' si traduce in una perdita sia in termini di redditivita' per l' imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato", si legge nel rapporto".

Sul traffico container a livello internazionale, infine, il Northern Range continua a mantenere un ruolo forte nonostante perda quasi il 4% dal 2008 al 2013, a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell' East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani. Da segnalare la forte crescita della Turchia: al primo trimestre 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Considerando solo i porti ai porti hub container, spicca la crescita di Tanger Med insieme ad altre tre realtà che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%). (ANSA).

Y7W-CER
13-GIU-14 16: 32 NNN

ANSA, venerdì 13 giugno 2014, 16:38:19

Porti: Nord Europa domina, Italia tiene su short shipping

Scudieri (Srm), sponda sud investe, serve risposta Mezzogiorno (ANSA) NAPOLI, 13 GIU - I porti del Northern Range Europeo tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo restano leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa, ma l' Italia resta prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%. Questi alcuni dei dati che emergono dal primo rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attività connesse al nuovo portale dell' istituto Studi e ricerche del Mediterraneo (Srm), l' Osservatorio Permanente sull' Economia del Mare.

Il rapporto e' stato presentato a Napoli, nella sede del Banco di Napoli, l' istituto di credito del gruppo Intesa Sanpaolo di cui fa parte Srm. "Non dobbiamo dimenticare - ha sottolineato Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli - che siamo un Paese marittimo. Lo dicono la storia e l' economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed e' in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l' instabilità politica nella sponda Sud del

Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo e' sempre piu' centrale nell' economia globale".

La centralita' marittima e' confermata dal dato secondo cui un terzo del totale del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita e' dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di teus, anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di teus. L' Italia gioca dunque ancora un ruolo centrale, anche se il nord Europa domina: la somma delle merci movimentate nei porti italiani e' di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno e' pari al 48% del totale. "I porti del Nord Europa - ammonisce Paolo Scudieri, Presidente SRM - cosi' come quelli della sponda Sud del Med, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti. L' Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese?".

Sul sud, in particolare, il rapporto Srm parla del 63% delle sue merci in valore che vengono importate ed esportate via mare. Forte anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) e' presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese. Ma sul futuro della nostra economia marittima pesano dati che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. "Cio' si traduce in una perdita sia in termini di redditivita' per l' imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato", si legge nel rapporto".

Sul traffico container a livello internazionale, infine, il Northern Range continua a mantenere un ruolo forte nonostante perda quasi il 4% dal 2008 al 2013, a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell' East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani. Da segnalare la forte crescita della Turchia: al primo trimestre 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Considerando solo i porti ai porti hub container, spicca la crescita di Tanger Med insieme ad altre tre realta' che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%). (ANSA).

Moreover, venerdì 13 giugno 2014, 17:11:37

ANSAMED - Porti: Nord Europa domina, ma Italia tiene e sud Med cresce
(Moreover, 1)

nella sede del Bancodi Napoli, l'istituto di credito del gruppo Intesa San Paolo dicui fa parte Srm.
"Non dobbiamo dimenticare - ha sottolineato Maurizio Barracco, Presidente del Banco di Napoli..."

ANSAMED - Porti: Nord Europa domina, ma Italia tiene e sud Med cresce
Moreover

MOR

ANSA, venerdì 13 giugno 2014, 17:55:43

ANSA/ Porti: Nord Europa domina, ma Italia tiene e sud Med cresce

Aumento record Turchia, bene anche Valencia e Tanger Med

(di Francesco Tedesco)

(ANSAMED) - NAPOLI, 13 GIU - I porti del Northern Range Europeo tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo restano leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa, ma l'Italia resta prima nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%.

Questi alcuni dei dati che emergono dal primo rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attivita' connesse al nuovo portale dell' istituto Studi e ricerche del Mediterraneo (Srm), l' Osservatorio Permanente sull' Economia del Mare.

Il rapporto e' stato presentato a Napoli, nella sede del Banco di Napoli, l' istituto di credito del gruppo Intesa Sanpaolo di cui fa parte Srm. "Non dobbiamo dimenticare - ha sottolineato Maurizio Barracco, Presidente del Banco di Napoli - che siamo un Paese marittimo. Lo dicono la storia e l' economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed e' in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l' instabilita' politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo e' sempre piu' centrale nell' economia globale".

La centralita' marittima e' confermata dal dato secondo cui un terzo del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita e' dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di Teus, anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di Teus.

L' Italia gioca dunque ancora un ruolo centrale, anche se il nord Europa domina: la somma delle merci movimentate nei porti italiani e' di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno e' pari al 48% del totale.

"I porti del Nord Europa - ammonisce Paolo Scudieri, Presidente SRM - cosi' come quelli della sponda Sud del

Mediterraneo, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese?".

Sul sud, in particolare, il rapporto Srm parla del 63% delle sue merci in valore che vengono importate ed esportate via mare. Forte anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) e' presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese. Ma sul futuro della nostra economia marittima pesano dati che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. "Cio' si traduce in una perdita sia in termini di redditivita' per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato", si legge nel rapporto".

Sul traffico container a livello internazionale, infine, il Northern Range continua a mantenere un ruolo forte nonostante perda quasi il 4% dal 2008 al 2013, a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell' East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani.

Da segnalare la forte crescita della Turchia: al primo trimestre 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Considerando solo i porti hub container, spicca la crescita di Tanger Med insieme ad altre tre realta' che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%). (ANSAmed).

Y7W/BOR
13-GIU-14 17: 50 NNN

ANSA, venerdì 13 giugno 2014, 17:56:20

ANSA/ Porti: Nord Europa domina, ma Italia tiene e sud Med cresce

Aumento record Turchia, bene anche Valencia e Tanger Med
(di Francesco Tedesco)
(ANSAmed) - NAPOLI, 13 GIU - I porti del Northern Range Europeo tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo restano leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa, ma l'Italia resta prima nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%.

Questi alcuni dei dati che emergono dal primo rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attivita' connesse al nuovo portale dell' istituto Studi e ricerche del Mediterraneo (Srm), l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare.

Il rapporto e' stato presentato a Napoli, nella sede del Banco

di Napoli, l' istituto di credito del gruppo Intesa Sanpaolo di cui fa parte Srm. "Non dobbiamo dimenticare - ha sottolineato Maurizio Barracco, Presidente del Banco di Napoli - che siamo un Paese marittimo. Lo dicono la storia e l' economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed e' in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l' instabilita' politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo e' sempre piu' centrale nell' economia globale".

La centralita' marittima e' confermata dal dato secondo cui un terzo del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita e' dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di Teus, anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di Teus.

L' Italia gioca dunque ancora un ruolo centrale, anche se il nord Europa domina: la somma delle merci movimentate nei porti italiani e' di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno e' pari al 48% del totale.

"I porti del Nord Europa - ammonisce Paolo Scudieri, Presidente SRM - cosi' come quelli della sponda Sud del Mediterraneo, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti. L' Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese?".

Sul sud, in particolare, il rapporto Srm parla del 63% delle sue merci in valore che vengono importate ed esportate via mare. Forte anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) e' presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese. Ma sul futuro della nostra economia marittima pesano dati che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. "Cio' si traduce in una perdita sia in termini di redditivita' per l' imprenditorialita' locale sia in termini di benefici per lo Stato", si legge nel rapporto".

Sul traffico container a livello internazionale, infine, il Northern Range continua a mantenere un ruolo forte nonostante perda quasi il 4% dal 2008 al 2013, a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell' East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani.

Da segnalare la forte crescita della Turchia: al primo trimestre 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Considerando solo i porti hub container, spicca la crescita di Tanger Med insieme ad altre tre realta' che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso

qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%). (ANSAmed).

Y7W/BOR
13-GIU-14 17: 50 NNN

Moreover, venerdì 13 giugno 2014, 18:16:39

ANSAmed - Ports: Northern Europe leads, Italy hangs on as south grows
(Moreover, 1)

SRM), which is financed by Banco di Napoli, an affiliate of the Intesa San Paolo banking group.
"We must not forget that we are a maritime country. History and the economy say so", Banco...

ANSAmed - Ports: Northern Europe leads, Italy hangs on as south grows

Moreover

MOR

Altre testate, sabato 14 giugno 2014, 07:16:22

Traffico merci, l'isola cenerentola
(Nuova Sardegna, 15)

TRASPORTI E INFRASTRUTTURE)) REPORT DI BANCA INTESA

Traffico merci, l'isola cenerentola

Un terzo delle esportazioni avviene via mare ma gli scali sardi non sono competitivi. Buoni risultati in Gallura

I NUMERI

230

MILIARDI DI EURO: UN TERZO DEL COMMERCIO ESTERO ITALIANO VIENE SVOLTO CON I TRASPORTI EFFETTUATI VIA MARE

8608 E L'INDICE ELLE INFRASTRUTTURE

PORtUALI IN SARDEGNA SU UNA MEDIA DI 100. PER LA SARDEGNA È L'INDICE PIU' ALTO PER INFRASTRUTTURE. CONSIDERATO CHE LE STRADE ARRIVANO A 47% E LE FERROVIE SONO FERME AL 17.39 PER CENTO

1633

SONO I MILIONI DI EURO CHE RAPPRESENTANO IL VALORE AGGIUNTO DI TUTTA L'ECONOMIA DEL MARE SVILUPPATA IN SARDEGNA NEL 2013

30

È LA PERCENTUALE DEL TRAFFICO DELLE MERCI CHE VIAGGIA VIA MARE E CHE NEL MEZZOGIORNO SALE A DUE TERZI DEI COMMERCII

di Alfredo Franchini o CAGLIARI

Un terzo delle esportazioni italiane avviene via mare. Lo attesta fl primo Rapporto annuale della Srm, (fl centro studi di Intesa Sanpaolo per fl Mezzogiorno), che è stato presentato ieri a Napoli. Nei porti italiani «girano» ogni anno 477 milioni di tonnellate di merci, un traffico che ci colloca al terzo posto in Europa, dove, peraltro, continuano a dominare i porti di Rotterdam, Anversa e Amburgo. Il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale delle merci movimentate ma si potrebbe

fare molto di più. Porti hub. Il Sud ha tre porti hub, (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto) che hanno problemi differenti ma che limitano l'efficienza. C'è una forbice tra Nord e Sud sulle infrastrutture che diventa una divaricazione enorme se si guarda l'indice delle infrastrutture in Sardegna: 47,15 per le strade; addirittura 17,39 per le ferrovie; 86,08 per i porti e 86,49 per gli aeroporti. Mediterranea Negli ultimi otto anni - ha calcolato il Rapporto «Italian maritime eco-nomy» - i porti hub della sponda sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18 al 27%, con la leadership dei porti spagnoli, e quelli italiani, invece, hanno registrato una riduzione dal 28% al 16%. Il canale di Suez. Nello stesso periodo i due hub del Pireo e di Malta hanno incrementato la loro quota di mercato dal 17 al 23%. Che cosa è successo? Massimo Deandreas, direttore generale della Srm, ha spiegato: «Il primo fenomeno è rappresentato dal fatto che solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. E questo si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale, sia in termini di benefici per lo Stato». Sistema Sardegna. Lo studio analizza le aree di densità logistica e la concentrazione portuale per capire quali possono essere i punti di forza. Il sistema Sardegna realizza un quoziente pari a 9,5%, (sulla base di otto parametri presi in esame tra cui la presenza di interporti e di centri intermodali), ma la Campania e la Puglia (solo Taranto ha un quoziente di 28,3%), presentano una densità marittima e logistica importante. Gallura. L'economia del mare è il futuro a leggere i dati dell'Unioncamere. Nell'isola la provincia di Olbia-Tempio è dietro solo a quelle di Livorno e Trieste con un valore aggiunto del 13,8% sul totale dell'economia pari a 439 milioni di euro; la provincia dell'Ogliastra, (con 77,5 milioni di euro), ha

un'incidenza dell'8,6% del Pil. In totale per l'isola la blue eco-nomy realizza un valore aggiunto di 1,6 miliardi di euro con quasi novemila imprese e 38 mila occupati. competitività. Il nodo centrale resta l'efficienza e la competitività: «Essere ventesimi nella classifica delle performance logistiche, dietro tutti gli altri grandi paesi europei, significa essere più costosi e avere tempi maggiori nelle operazioni di smistamento e sdoganamento», afferma Massimo Deandreas. Giganti del mare. Il trasporto via mare sta cambiando fisionomia. Dal rapporto elaborato dalla Srm risulta che è in corso ormai da anni fl gigantismo navale; va a sommarsi a un altro elemento che andrà via via modificando gli assetti della portualità europea: le grandi alleanze navali (come la P3 Network formata da Maersk, Msc, Cma e Cgm), che ha recentemente avuto il via dalla Commissione europea per gli aspetti relativi alla concorrenza e ha in progetto l'avvio dei servizi navali entro fl prossimo autunno. Bilancia commerciale. L'analisi delle esportazioni mostra il tasso di dipendenza delle regioni dal trasporto marittimo specie per quanto riguarda il sostegno all'internazionalizzazione dei sistemi produttivi territoriali. In alcuni casi i flussi di export dipendono quasi esclusivamente dal trasporto via mare e tra questi c'è sicuramente la Sardegna. Non è un caso che la Sardegna sia l'unica regione in grado di presentare una propria bilancia commerciale visto che le merci importate devono necessariamente passare dai porti (o dagli aeroporti), a differenza di quanto non accade nelle altre regioni. Ma il trasporto via mare incide anche per la Liguria (50%), per la Campania (40%) e per l'Emilia (30%). Il dato sardo delle importazioni è però «falsato» dai traffici petroliferi.

ORIPRODIRIONE RISERVATA

Il porto canale di Cagliari

Traffico merci, l'isola cenerentola
Nuova Sardegna
Franchini Alfredo
ALR

ADNKRONOS, domenica 15 giugno 2014, 16:26:52

PORTI: RAPPORTO SRM, SISTEMA ITALIA NON CEDE MA SERVE COMPETITIVITA'

Napoli, 15 giu. - (Adnkronos) - L'Italia dispone di una serie di porti che "nonostante una normativa che risale a vent' anni fa, e a una programmazione dello sviluppo portuale e marittimo forse mai o parzialmente avvenuta per varie cause, riescono a non cedere". Ma non basta, occorre "avanzare e rendersi competitivi" e questo lo si può fare agendo su alcune leve, come "assicurare al sistema portuale italiano continuità di programmazione e snellimento burocratico". E' l' analisi contenuta nel primo rapporto annuale ' Italian maritime economy: nuove rotte per la crescita', presentato da Srm (Studi e ricerche Mezzogiorno), centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo.

Frutto dell' attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio permanente sull' economia dei trasporti marittimi e della logistica di Srm, inaugurato nel 2014, il rapporto si pone come obiettivo quello di dare un contributo alla comprensione del mondo dell' economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui l' Italia deve spingersi "per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista".

Tre i partner dell' Osservatorio: Federagenti, Unione industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi. Gli scenari economici del rapporto indicano per l' Italia rischi e opportunità: "Il primo fattore di cui tener conto - si legge - è rappresentato dalle infrastrutture portuali. L'Italia ha un' importante dotazione che riesce ad accogliere 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di Teu", un quantitativo che piazza l' Italia "al terzo posto in Europa".
(segue)

(Zca/Ct/Adnkronos)
15-GIU-14 16: 21

NNN

ADNKRONOS, domenica 15 giugno 2014, 16:29:49

PORTI: RAPPORTO SRM, SISTEMA ITALIA NON CEDE MA SERVE COMPETITIVITA' (2)

(Adnkronos) - In termini di container l' Italia nel 2013 è tornata, dopo 4 anni, ad oltrepassare la soglia della doppia cifra, "ma non riusciamo ancora ad attestarci sui livelli pre-crisi del 2008

(10,5 milioni di Teu)". Rimane ancora il comparto delle rinfuse liquide, tipologia di merce che caratterizza maggiormente il sistema portuale italiano e che rappresenta il 40% del traffico totale. In questo contesto è importante il ruolo del Mezzogiorno che dispone di tre porti hub, Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, e di altre realtà polifunzionali che hanno una movimentazione merci di rilievo.

Il Sud, si legge nel rapporto, "rappresenta il 50% circa delle tonnellate di merci che attraccano sulle nostre banchine". Ma a questi numeri che danno l'idea del peso che ha il sistema marittimo italiano in termini infrastrutturali, si contrappongono "dati che lasciano riflettere sul futuro della nostra economia marittima". Il primo fenomeno è rappresentato dal fatto che "solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato".

Una seconda riflessione è indotta dal fatto che "il volume delle merci, con origine o destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa, ammonta a circa 440mila Teu e molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi". (segue)

(Zca/Ct/Adnkronos)
15-GIU-14 16: 24

NNN

ADNKRONOS, domenica 15 giugno 2014, 16:40:14

PORTI: RAPPORTO SRM, SISTEMA ITALIA NON CEDE MA SERVE COMPETITIVITA' (4)

(Adnkronos) - Per il presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, "la ricerca di Srm è un invito a non dimenticare che siamo un Paese marittimo. Lo dice la storia e lo dice l'economia: il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005. E questa crescita è avvenuta nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale".

Paolo Scudieri, presidente Srm, ricorda che "i porti del Nord Europa, così come quelli della sponda Sud del Mediterraneo, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti a beneficio delle loro economie. Cosa attende l'Italia - domanda Scudieri - a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese? Crediamo che anche con lavori di approfondimento come questo si possa dare un contributo serio a riportare questo tema al centro dell'agenda politica".

(Zca/Ct/Adnkronos)
15-GIU-14 16: 34

NNN

ADNKRONOS, domenica 15 giugno 2014, 16:51:02

PORTI: RAPPORTO SRM, SISTEMA ITALIA NON CEDE MA SERVE COMPETITIVITA' (3)

(Adnkronos) - Ultimo fenomeno messo in rilievo dal report è rappresentato dal fatto che "è in corso ormai da anni il gigantismo navale", che "va a sommarsi a un altro elemento che andrà via via modificando gli assetti della portualità europea e mondiale: le grandi alleanze navali". Tra queste, "la P3 Network (Maersk, Msc, Cma Cgm) che ha recentemente avuto il via dalla Commissione Europea per gli aspetti relativi alla concorrenza e ha in progetto l' avvio dei servizi navali entro il prossimo autunno. Saranno messe in campo 255 navi per un totale di stiva di 2,6 milioni di Teus".

Il rapporto effettua un' analisi del contesto competitivo nel quale si colloca il sistema portuale italiano in relazione ai grandi scali del Nord Europa, dell' Europa mediterranea e ai mercati del Nord Africa e dell' East Med. L' analisi parte dal Logistics performance index (Lpi) della Banca Mondiale per inquadrare il posizionamento dell' Italia in termini di efficienza: rispetto a due anni fa (i dati della Banca Mondiale escono ogni due anni) l' Italia ha guadagnato 4 posizioni, passando dal 24° al 20° posto. Ma, sottolinea il rapporto, "come accade ormai da anni è sempre dietro i principali competitor marittimi: Germania (salita sul trono), Olanda, Belgio, Francia e Spagna". (segue)

(Zca/Ct/Adnkronos)
15-GIU-14 16: 45

NNN

Moreover, domenica 15 giugno 2014, 18:11:42

LiberoQuotidiano.it - Porti: rapporto Srm, sistema Italia non cede ma serve competitivita'
(Moreover, 1)

presentato da Srm (Studi e ricerche Mezzogiorno), centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio permanente sull'economia dei...

LiberoQuotidiano.it - Porti: rapporto Srm, sistema Italia non cede ma serve competitivita'
Moreover

MOR

WEB



Numero 24 del 16/6/2014

Export di merci e internazionalizzazione delle imprese spingono il trasporto marittimo in Italia

Il primo rapporto Italian Maritime Economy di SRM fotografa i punti di forza e di debolezza di un comparto che vale 70 miliardi di euro e quasi 500 milioni di tonnellate

Forte spinta all'internazionalizzazione delle imprese e potenziamento della competitività del settore marittimo, in testa le infrastrutture. Sono questi i due concetti principali su cui pone l'accento il primo rapporto annuale Italian Maritime Economy che Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) ha appena presentato. La prima edizione di questo report è frutto delle attività connesse al nuovo Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare di SRM e fornisce un quadro dettagliato dello scenario mondiale ed europeo in cui il comparto si sta muovendo.

Il primo fattore di cui tener conto è rappresentato dalle infrastrutture portuali: l'Italia riesce ad accogliere ogni anno 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di TEUs (container), un quantitativo che attesta il nostro Paese al terzo posto in Europa. Proprio in termini di container l'Italia è tornata l'anno scorso a oltrepassare (dopo 4 anni) la soglia della doppia cifra ma non riesce ancora ad attestarsi sui livelli pre-crisi del 2008 (10,5 milioni di TEUs). Il comparto delle rinfuse liquide rappresenta il 40% circa del traffico portuale complessivo e rimane la tipologia di merce che caratterizza maggiormente il nostro sistema portuale. “In questo contesto – sottolinea la ricerca di SRM, centro di ricerche che ha sede a Napoli - è importante il ruolo del Mezzogiorno che dispone dei tre porti hub di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, e di altre realtà polifunzionali che hanno una movimentazione merci di rilievo. Il Sud rappresenta il 50% circa delle tonnellate di merci che attraccano nelle nostre banchine”.

A questi numeri che danno l'idea del peso che ha il nostro sistema marittimo in termini infrastrutturali, si contrappongono dati che lasciano riflettere sul futuro della nostra economia marittima nazionale. “Il primo fenomeno è rappresentato dal fatto che solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci” prosegue l'analisi di SRM precisano che “ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato”.

Una seconda riflessione è indotta dal fatto che il volume di merci con origine/destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa ammonta a circa 440 mila TEUs e molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi. L'ultimo fattore messo in rilievo dal report è rappresentato dal fatto che è in corso ormai da anni una progressiva tendenza al gigantismo navale, un fenomeno che va a sommarsi a un altro elemento che andrà via via modificando gli assetti della portualità europea e mondiale: le grandi alleanze tra vettori navali (P3 Network, G6, CKYHE, ecc.).

La ricerca Italian Maritime Economy comprende anche un'analisi dell'import-export marittimo del nostro Paese da cui emergono alcune importanti evidenze. Ad esempio che l'Italia importa ed esporta nel mondo complessivamente 230 miliardi di euro di merci e, di queste, oltre il 30% viene trasportato per via marittima. Se si considerano i Paesi del Mediterraneo (focalizzandoci su Nord Africa e Turchia), per i quali l'Italia è tra i principali partner commerciali, la quasi totalità del traffico è rappresentata dal trasporto marittimo. In particolare la regione del Mezzogiorno ha un interscambio commerciale in cui la modalità marittima è quella in assoluto più utilizzata con il 63,1%, per un totale di oltre 60 miliardi di euro.

SRM ha condotto inoltre un'analisi statistica delle relazioni commerciali via mare tra il nostro Paese e il resto del mondo evidenziando che, tra le diverse modalità di trasporto disponibili, quella marittima è una delle più rilevanti. In termini di aree mondiali il primo partner dell'Italia per l'import-export è l'Asia Orientale con il 19,2% del totale, seguono il Medio Oriente e i Paesi Europei non comunitari (14,6% e 13,5%) e al quarto posto i Paesi del Nord-Africa, cosiddetti South-Med, con l'11,6%. L'analisi per paese vede Cina e Stati Uniti come i due partner principali (sempre a livello mondiale) con il 10,3% ed il 9,9% del totale Paesi in valore.

Il centro studi collegato a Intesa Sanpaolo in questa sua ultima ricerca spiega però che “internazionalizzare un sistema vuol dire garantire al sistema stesso quell'armatura infrastrutturale che dia alle imprese la certezza dei tempi e l'assicurazione di trovare nel Paese di sbocco una serie di servizi di grande qualità, tra questi i servizi connessi al Mar-

Mediterraneo". Oltre a questo, merita secondo SRM una riflessione anche la necessità di una riforma della legislazione in materia portuale e la continuità di programmazione. Gli analisti del Centro Studi napoletano suggeriscono di "classificare i porti strategici (che non vuol dire eliminarne altri) e definire i progetti per i porti hub e i porti polifunzionali, e con la definizione della strategia ovviamente anche un'adeguata pianificazione finanziaria. Se le risorse sono poche occorre ancor di più mirare a un utilizzo che dovrebbe rasentare la perfezione in termini di ritorno dell'investimento".

Massimo Deandreas, Direttore Generale di SRM, ha commentato la ricerca sottolineando che "essere ventesimi nella classifica delle performance logistiche, dietro tutti gli altri grandi paesi europei, significa essere più costosi e avere tempi maggiori nelle operazioni di smistamento e sdoganamento. Se a questo aggiungiamo che un terzo di tutto l'interscambio commerciale italiano parte via nave si capisce bene che questo gap ricade direttamente sulla competitività delle imprese italiane". Deandreas ha aggiunto poi che "migliorare l'efficienza del sistema logistico-portuale dovrebbe essere una priorità naturale per un Paese come l'Italia. È urgente recuperare il tempo perduto e puntare su questo settore perché esso può davvero diventare il volano di quella ripresa economica tanto attesa nel Mezzogiorno e in Italia".

Nicola Capuzzo



SRM: “Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita”

Pubblicato: 16 Giugno 2014

SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato a Napoli, in un convegno presso la sede del Banco di Napoli, il Primo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita”.

Frutto dell’attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre più anche l’Italia, per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista. L’Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, Unione Industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi.

Il convegno è stato aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, e dal presidente di SRM, Paolo Scudieri. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandrea, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell’Osservatorio Maritime Economy, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Sergio Prete, vicepresidente Assoporti, ha parlato del Ruolo dei porti per la crescita del Paese.

La tavola rotonda, moderata da Raoul de Forcade de Il Sole 24 Ore, su “La centralità dell’economia marittima per il rilancio dell’Italia e del Mezzogiorno” ha visto come discussant Francesco Abate, responsabile commerciale traffici Area Mediterraneo della Grimaldi Group, Umberto Masucci, presidente International Propeller Clubs, Michele Pappalardo, presidente Federagenti, Alessandro Ricci, presidente Unione Interporti Riuniti, Marco Simonetti, vicepresidente Contship Italia Group, Francesco Tavassi, presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti Unione Industriali di Napoli.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da Franco Gallia, direttore generale Banco di Napoli.

CINQUECOLONNE MAGAZINE

L'ECONOMIA MARITTIMA ITALIANA

È stato presentato in questi giorni al Banco di Napoli di via Toledo il primo Rapporto Annuale 2014 Italian Maritime Economy con cui il Centro Studi SRM fa il punto sull'attuale scenario dell'Economia del Mare.

di [Claudio Talone](#)

Pubblicato il 16/06/2014

“Il mare unisce i paesi che separa”. Con quest’afiorisma del poeta inglese Alexander Pope si apre il nuovo volume presentato da poco dal Centro Studi SRM al Banco di Napoli di Via Toledo e frutto dell’intensa attività di monitoraggio del suo nuovo portale scientifico, l’Osservatorio Permanente sull’Economia del Mare. Un contributo, importante, questo, per semplificare il complesso e articolato mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando inoltre le criticità e offrendo spunti di riflessione e di immediata progettualità. Hanno preso parte ai lavori tra gli altri Sergio Prete, Vicepresidente Assoporti, Francesco Tavassi dell’Unione Industriale di Napoli, Francesco Abate della Grimaldi Group, Alessandro Ricci Presidente dell’Unione Interporti Uniti, Raoul De Forcade del Sole 24 Ore.

Dal mare passa l’internazionalizzazione dell’economia italiana. E non potrebbe essere altrimenti per il commercio, visto che il 90% delle merci mondiali viene trasportato via mare. Ebbene il Rapporto della Srm ha evidenziato due punti chiave: occorre incentivare gli investimenti e migliorare il supporto logistico, mettendo in condizione i porti italiani di far viaggiare le merci in tempi rapidi e con maggiore efficienza. Le potenzialità che la risorsa mare offre per il nostro Paese, marittimo per vocazione e da secoli primo attore del Mediterraneo, sono davvero enormi eppure emergono ancora tante contraddizioni e ostacoli affinchè la stella dello shipping possa brillare più di tutti in competitività. Abbiamo una forte interdipendenza dell’Economia del Mezzogiorno con il resto del Paese: per due terzi l’interscambio avviene via mare eppure inefficienze logistiche e infrastrutturali pesano per lo stesso valore sulla ricchezza prodotta al Sud. Ciò che fa riflettere è la tempistica necessaria per la movimentazione delle merci. Parliamo allo stato attuale di 19 e 18 giorni di attesa in Italia mediamente per esportare e importare merci via mare, contro una media OCSE di 11 e 10 giorni rispettivamente. Ecco che lo spettro della burocrazia con i suoi mille adempimenti e controlli può costituire un serio freno per la competitività.

L’apporto del mare al valore aggiunto prodotto dal Paese è davvero significativo: come confermato dal 3° Rapporto Unioncamere sull’economia del mare è pari a 41,5 miliardi di euro (120 se consideriamo anche l’indotto). La crisi sembra non aver intaccato il settore marittimo, che ha mostrato di reggere sia sotto il profilo occupazionale (+3,1% nel periodo 2009-13 con un incremento di 24300 unità) che imprenditoriale (+2% nel triennio 2011-13 con un incremento di 3500 unità). In particolare le aziende del Mezzogiorno rappresentano per il settore oltre il 50% dell’Italia in termini di numerosità e fatturato: spiccano per densità marittima e logistica le regioni Puglia e Campania. Grandi input per la “Blue economy”, in cui il sistema portuale italiano si colloca per la World Bank al ventesimo posto nel ranking mondiale, restano la ricerca, la tutela ambientale oltre che ovviamente la componente turistica. Riguardo le modalità di trasporto merci, importante è, accanto a quello tradizionale dei container anche il comparto delle rinfuse liquide(40% del traffico totale).

L’Italia si attesta al terzo posto in Europa con ben 477 milioni di merci accolte nei suoi porti di cui ben 3 (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) sono hub (fulcro) .Cosa significa? Che nello scalo di questi porti potrà essere effettuato il servizio di transhipment: le gigantesche navi portacontainer scaricano le loro merci in navi più piccole, dette feeder, che poi si dirigono verso il luogo dove sono destinate.

E ciò per ovvie ragioni di economicità: sarebbe troppo dispendioso effettuare fermate in tutti i porti dove sono destinate i prodotti.

Altra criticità emersa dal dibattito riguarda il crescente fenomeno del gigantismo, la cui eccezione è data dalle navi da crociera. I nostri porti saranno capaci di accogliere i sempre più numerosi e giganteschi carrier e offrire spazi adeguati per stoccare ed eventualmente lavorare i container? Il tutto in un contesto internazionale dove le grandi alleanze tra le compagnie marittime sulle principali rotte (P3 Network, G6 ed altre) pongono il nostro Paese di fronte alle nuove sfide del mutato asset mondiale.

Per ultima non poteva mancare una riflessione sull'immobilità delle istituzioni e in particolare l'assenza tanto di un'adeguata programmazione quanto di un'adeguata governance per i porti. Non solo. Le tanto attese proposte di una riforma adeguata della Legge 84/1994 che attualmente disciplina l'ordinamento e le attività portuali ma che appare ormai anacronistica sotto vari aspetti sono state accantonate , con ovvio rammarico di tutti gli operatori del settore. E c'è chi come Aniello Cuomo, Vicepresidente della Capitaneria di Porto di Napoli, rimpiange il vecchio Ministero della Marina mercantile e punta il dito contro la Conferenza dei Servizi che “allunga i tempi anziché abbreviarli” e la riforma del Titolo V della Costituzione, colpevole forse di “aver confuso ancor di più le competenze in materia di Stato e Regioni”.

Economia del mare: Masucci (TIPPC), struttura portuale da rivedere

LUNEDÌ 16 GIUGNO 2014 09:43:30

"I dati di SRM presentati oggi ci danno fiducia perché confermano che lo shipping italiano è un settore dinamico, in salute e che produce ricchezza e occupazione. Tuttavia, come ben sappiamo, il potenziale esistente è frenato da una struttura portuale da rivedere sia come governance sia come procedure: 9 autorità portuali su 24 sono commissariate, la riforma della legge portuale non vede ancora la luce e i dragaggi sono praticamente impossibili".

Questo è quanto ha dichiarato Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Port Club, in occasione della presentazione del Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" di SRM - Studi e Ricerche del Mezzogiorno.

"Tutto ciò - ha aggiunto - mentre i porti dei Paesi competitor corrono. In termini di mercato, sottolineo, ancora una volta, come oggi la priorità sia guardare ai Paesi del Mediterraneo, un bacino di 600 milioni di potenziali consumatori a poche ore dall'Italia. Nei confronti di quest'area Il Propeller si pone come facilitatore culturale e commerciale e 'ambasciatore dello shipping' ed ha già organizzato a livello locale e nazionale numerosi incontri: ricordo ad esempio quelli di Milano sul Marocco, Genova sulla Tunisia, Venezia sulla Turchia e la Convention Nazionale di Napoli del 2012 assieme alla Federazione del Mare. Il tema del Mediterraneo sarà uno degli argomenti temi chiave della Naples Shipping Week, che si terrà dal 23 al 28 giugno assieme a Infrastrutture Finanza e Logistica, Green Shipping, Smart Port, Turismo Crocieristico e Nautica d'Elite che affronteremo assieme a numerose Autorità internazionali dello Shipping, fra cui Koji Sekimizu, Segretario Generale IMO, e a tutti gli operatori del settore".

Porti: rapporto Srm, sistema Italia non cede ma serve competitività'

Napoli, 15 giu. - (Adnkronos) - L'Italia dispone di una serie di porti che "nonostante una normativa che risale a vent'anni fa, e a una programmazione dello sviluppo portuale e marittimo forse mai o parzialmente avvenuta per varie cause, riescono a non cedere". Ma non basta, occorre "avanzare e rendersi competitivi" e questo lo si può fare agendo su alcune leve, come "assicurare al sistema portuale italiano continuità di programmazione e snellimento burocratico". E' l'analisi contenuta nel primo rapporto annuale 'Italian maritime economy: nuove rotte per la crescita', presentato da Srm (Studi e ricerche Mezzogiorno), centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio permanente sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica di Srm, inaugurato nel 2014, il rapporto si pone come obiettivo quello di dare un contributo alla comprensione del mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui l'Italia deve spingersi "per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista". Tre i partner dell'Osservatorio: Federagenti, Unione industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi. Gli scenari economici del rapporto indicano per l'Italia rischi e opportunità: "Il primo fattore di cui tener conto - si legge - è rappresentato dalle infrastrutture portuali. L'Italia ha un'importante dotazione che riesce ad accogliere 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di Teu", un quantitativo che piazza l'Italia "al terzo posto in Europa".

(15 giugno 2014 ore 16.32)

CAMPANIA

Porti: rapporto Srm, sistema Italia non cede ma serve competitività'

15 giugno 2014

Napoli, 15 giu. - (Adnkronos) - L'Italia dispone di una serie di porti che "nonostante una normativa che risale a vent'anni fa, e a una programmazione dello sviluppo portuale e marittimo forse mai o parzialmente avvenuta per varie cause, riescono a non cedere". Ma non basta, occorre "avanzare e rendersi competitivi" e questo lo si può fare agendo su alcune leve, come "assicurare al sistema portuale italiano continuità di programmazione e snellimento burocratico". E' l'analisi contenuta nel primo rapporto annuale 'Italian maritime economy: nuove rotte per la crescita', presentato da Srm (Studi e ricerche Mezzogiorno), centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo.

Frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio permanente sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica di Srm, inaugurato nel 2014, il rapporto si pone come obiettivo quello di dare un contributo alla comprensione del mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui l'Italia deve spingersi "per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista".

Tre i partner dell'Osservatorio: Federagenti, Unione industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi. Gli scenari economici del rapporto indicano per l'Italia rischi e opportunità: "Il primo fattore di cui tener conto - si legge - è rappresentato dalle infrastrutture portuali. L'Italia ha un'importante dotazione che riesce ad accogliere 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di Teu", un quantitativo che piazza l'Italia "al terzo posto in Europa".

Primo Magazine

Dalla stessa redazione tutti i giorni Primo Magazine ed una volta al mese Porto&diporto

SABATO 14 GIUGNO 2014

SRM, presentato il rapporto “Italian Maritime Economy”

SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato ieri a Napoli, in un convegno presso la sede del Banco di Napoli, il Primo Rapporto Annuale “Italian Maritime

Economy. Nuove rotte per la crescita”. Frutto dell’attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre più anche l’Italia, per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista. L’Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, Unione Industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi. Il convegno è stato aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, e dal presidente di SRM, Paolo Scudieri. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandreas, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell’Osservatorio Maritime Economy, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Sergio Prete, vicepresidente Assoporti, ha parlato del Ruolo dei porti per la crescita del Paese. La tavola rotonda, moderata da Raoul de Forcade de Il Sole 24 Ore, su “La centralità dell’economia marittima per il rilancio dell’Italia e del Mezzogiorno” ha visto come discussant Francesco Abate, responsabile commerciale traffici Area Mediterraneo della Grimaldi Group, Umberto Masucci, presidente International Propeller Clubs, Michele Pappalardo, presidente Federagenti, Alessandro Ricci, presidente Unione Interporti Riuniti, Marco Simonetti, vicepresidente Contship Italia Group, Francesco Tavassi, presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti Unione Industriali di Napoli



Porti: Nord Europa domina, ma Italia tiene e sud del Med cresce

Porti: Nord Europa domina, ma Italia tiene e sud del Med cresce

Crescita record Turchia, bene anche Valencia e Tanger Med

13 GIUGNO, 17:09

(di Francesco Tedesco)

(ANSAMed) - NAPOLI - I porti del Northern Range Europeo tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo restano leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa, ma l'Italia resta prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di merci trasportate del 37%.

Questi alcuni dei dati che emergono dal primo rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attività connesse al nuovo portale dell'istituto Studi e ricerche del Mediterraneo (Srm), l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare. Il rapporto è stato presentato a Napoli, nella sede del Banco di Napoli, l'istituto di credito del gruppo Intesa San Paolo di cui fa parte Srm. "Non dobbiamo dimenticare - ha sottolineato Maurizio Barracco, Presidente del Banco di Napoli - che siamo un Paese marittimo. Lo dicono la storia e l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale".

La centralità marittima è confermata dal dato secondo cui un terzo del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita è dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di Teus, anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di Teus.

L'Italia gioca dunque ancora un ruolo centrale, anche se il nord Europa domina: la somma delle merci movimentate nei porti italiani è di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale.

"I porti del Nord Europa - ammonisce Paolo Scudieri, Presidente SRM - così come quelli della sponda Sud del Med, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese?".

Sul sud, in particolare, il rapporto Srm parla del 63% delle sue merci in valore che vengono importate ed esportate via mare.

Forte anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) è presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese. Ma sul futuro della nostra economia marittima pesano dati che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. "Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditorialità locale sia in termini di benefici per lo Stato", si legge nel rapporto".

Sul traffico container a livello internazionale, infine, il Northern Range continua a mantenere un ruolo

forte nonostante perda quasi il 4% dal 2008 al 2013, a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell'East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani.

Da segnalare la forte crescita della Turchia: al primo trimestre 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Considerando solo i porti ai porti hub container, spicca la crescita di Tanger Med insieme ad altre tre realtà che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%). (ANSAmed).

Porti: lead Nord Europa, l'Italia si blocca su come cresce sud

Turchia posti crescita record, Valencia e Tanger Med anche su
13 GIUGNO, 17:52

(ANSAmed) - NAPOLI - porti del Nord come Anversa, Amburgo e Rotterdam sono leader di mercato con una quota del 62% della navigazione commerciale internazionale in Europa, ma l'Italia è il corto raggio leader nel Mediterraneo spedizione con una quota del 37%, secondo l' prima relazione annuale dell'Osservatorio Permanente con sede a Napoli dell'Economia marittima rilasciata Venerdì a Napoli.L'Osservatorio è gestito dall'Istituto di Studi del Mediterraneo e della Ricerca (SRM), che è finanziato dal Banco di Napoli, una filiale della banca Intesa San Paolo gruppo. " Non dobbiamo dimenticare che siamo un paese marittimo. La storia e l'economia dirlo", il Banco di Napoli il presidente Maurizio Barracco ha detto durante la presentazione del report. " Il 19% del traffico marittimo internazionale passa attraverso il Mediterraneo, e il settore è cresciuta costantemente dal 2005 nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica sulla sponda sud. Questo conferma il fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale per l'economia globale". Un terzo del commercio estero in Italia, o valore di €230.000.000.000 , avviene via mare, con circa 10 milioni di container in transito attraverso i porti italiani al di sopra del Lo scorso anno, contro i 10,5 milioni di contenitori prima della crisi economica del 2008. Inoltre tra il 2013 e il 2014, per un totale di 447 milioni di tonnellate di merci transitati attraverso i porti italiani, mettendo il terzo Bel Paese dietro l'Olanda e il Regno Unito in termini di volume assoluto, secondo il report. Italia quindi gioca ancora un ruolo fondamentale nonostante settentrionale posizione dominante sul mercato europeo, ei suoi porti meridionali di gestire il 48% del commercio marittimo totale e il 63% delle importazioni e delle esportazioni maritime mentre il 40% di tutte le imprese marittime, o 2.700 imprese , si basano lì. Porti della sponda sud" Nord Europa e hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale, ritagliandosi posizioni importanti", ha avvertito SRM Presidente Paolo Scudieri. " E 'giunto il momento l'Italia realizzato il suo settore meridionale ha una vocazione logistica naturale, che potrebbe essere sfruttato molto meglio a vantaggio di tutto il paese". Il rapporto ha anche sottolineato che solo il 6,3% delle merci in transito attraverso il Canale di Suez fare per l'Italia a causa di ritardi abituali e incertezze sulla durata delle cale. " Questo si traduce in perdite sia in termini di guadagni commerciali locali e in termini di benefici per lo Stato", dice il rapporto. Porti dell'Europa del Nord mantengono una forte presa sul traffico di container internazionale, nonostante il fatto che hanno perso il 4% tra il 2008 e il 2013, mentre i porti del Mediterraneo è cresciuto dal 35% al 39% grazie allo sviluppo dei porti del Mediterraneo orientale e di nuove infrastrutture nei paesi del Nord Africa . Il rapporto ha anche evidenziato 11,7% di crescita della Turchia nel primo trimestre del 2014 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, così come i porti di Tanger Med, Valencia (con una quota di mercato del 17%), Algeciras (17%) e il porto del Pireo (12 %). (ANSAmed).

CAMPANIA: PRESENTATO IL RAPPORTO "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

13 Giugno 2014

SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli, in un convegno presso la sede del Banco di Napoli, il Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita". Frutto dell'attivita' di monitoraggio del nuovo Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre piu' anche l'Italia, per un Paese piu' competitivo, con un Mezzogiorno protagonista. L'Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, Unione Industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi. I porti del Northern Range Europeo (es. Rotterdam, Anversa, Amburgo) sono ancora leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa. L'Italia e' prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%. Un terzo del totale del commercio estero italiano (import-export) avviene via mare, per un totale in valore di 230 miliardi di euro. Il segmento container italiano torna (dal 2008) a superare i 10 milioni di TEUs.



13/06/2014

logistica, politiche marittime

Srm analizza il traffico marittimo europeo

a cura di **Paolo Bossò**

Luci e ombre nel primo rapporto annuale sull'economia marittima italiana redatto dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm, **qui** una sintesi) del gruppo Intesa San Paolo. Il nord Europa guida, il Mediterraneo cresce (rubando qualcosa allo strapotere olandese) e l'Italia, in mezzo, resta a guardare pur mantenendo un certo ruolo nello scacchiere marittimo-economico dell'Europa.

È il primo frutto statistico dell'**Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica**, nato un anno fa in seno ad Srm.

L'Italia delle merci e del cabotaggio

Un terzo del commercio estero italiano, sia in importazione che in esportazione, viaggia via mare, per un valore complessivo pari a 230 miliardi di euro. «È un risultato positivo, ma indicativo della stasi in cui ci troviamo» commenta il presidente Federagenti Michele Pappalardo. «Siamo costretti a muoverci per mare, perché non essendoci infrastrutture a terra all'altezza del mercato, l'acqua resta la via più efficiente ed economica. È questo il motivo per cui abbiamo tanti porti e tante infrastrutture d'acqua».

La buona notizia è rappresentata dalla posizione che l'Italia mantiene sugli altri paesi Ue: terzo posto per merci movimentate (477 milioni di tonnellate) dietro Olanda e Gran Bretagna. È una quota però che, dal 2005, è rimasta sostanzialmente invariata.

Lo strapotere nordeuropeo

Anversa, Rotterdam e Amburgo, i primi tre porti dell'Europa, movimentano il 62% del traffico marittimo del Vecchio Continente. La loro quota è stata in parte "rubata" dal Sud del Mediterraneo, Italia esclusa.

Cabotaggio del Med

La quota dello short sea shipping mediterraneo è pari al 37% del totale in Europa. Solo L'Italia è leader totalizzando un traffico superiore a Francia, Grecia e Spagna messe insieme.

La percezione del container

La percezione che l'opinione pubblica ha del trasporto marittimo è una sola: container. Ma delle 477 miliardi di tonnellate che le navi movimentano ogni anno in Italia, solo il 20% è costituito da contenitori. La buona notizia per l'Italia è che è tornata quasi ai livelli pre-crisi, avendo movimentato l'anno scorso 10,1 milioni di teu (erano 10,5 milioni nel 2008).

L'Italia della logistica

Nella logistica coagulano tutti i problemi dell'Italia dei porti. Abbiamo un vantaggio geografico (siamo in mezzo al Mediterraneo e costituiamo uno dei primi approdi per le navi che provengono dall'Oriente) che viene annullato dal groviglio burocratico e dai colli di bottiglia infrastrutturali. In Europa, il Logistic Performance Index 2013 della World Bank ci piazza dopo tutti i principali paesi marittimi europei, al sesto posto, dopo Germania, Olanda, Belgio, Francia e Spagna, anche se al livello mondiale abbiamo guadagnato quattro posizioni (dal ventiquattresimo al ventesimo posto).

La vitalità del Mezzogiorno

Il sud Italia costituisce come sempre una risorsa importante per il cluster marittimo italiano. La maggior parte delle merci che passano di qui viaggia via mare (63%). Su 7mila imprese in Italia, 2.700 sono registrate qui (il 40%). Infine, il 48% delle 477 milioni di tonnellate movimentate l'anno scorso sono state imbarcate e sbarcate nei porti del Mezzogiorno. «Le aziende marittime del Sud godono di un minor debito e di una maggiore capitalizzazione del resto d'Italia» osserva il presidente del Propeller Club Umberto Masucci, «ma di fatto non abbiamo alcuno strumento di promozione».

Transhipment

Il presente parla africano, soprattutto marocchino, dove il costo del lavoro resta più basso rispetto all'eurozona, «anche se rispetto al passato è cresciuto del 40%» sottolinea Marco Simonetti, vicepresidente Conship Italia. Attualmente il Marocco ha in servizio per quest'anno 175 milioni di euro in investimenti infrastrutturali distribuiti in sette porti, di cui 124 solo a Casablanca.

I nostri clienti

Il primo cliente in importazione è la Cina, in esportazione gli Stati Uniti. Seguono Russia (quasi soltanto import), Turchia (import-export equilibrato) e Arabia Saudita (idem).

Napoli: presentato il primo rapporto annuale di SRM "Italian Maritime Economy", con Sintesi dettagliata

13 giugno 2014

- I porti del Northern Range Europeo (es. Rotterdam, Anversa, Amburgo) ancora leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa
- Italia prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%
- Un terzo del totale del commercio estero italiano (import-export) avviene via mare, per un totale in valore di 230 miliardi di euro
- Il segmento container italiano torna (dal 2008) a superare i 10 milioni di TEUs
- La somma delle merci movimentate nei porti italiani (pari a 477 milioni di tonnellate) è, in volume assoluto, terza in Europa (i primi due paesi sono Olanda e Regno Unito); il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale
- Il Mezzogiorno importa ed esporta per via mare il 63% delle sue merci in valore
- Il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) è presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese

Napoli, 13 giugno 2014 – SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli, in un convegno presso la sede del Banco di Napoli, il Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita".

Frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre più anche l'Italia, per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista. L'Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, Unione Industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi.

Il convegno è stato aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, e dal presidente di SRM, Paolo Scudieri. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandreas, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'Osservatorio Maritime Economy, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Sergio Prete, vicepresidente Assoporti, ha parlato del Ruolo dei porti per la crescita del Paese.

La tavola rotonda, moderata da Raoul de Forcade de Il Sole 24 Ore, su "La centralità dell'economia marittima per il rilancio dell'Italia e del Mezzogiorno" ha visto come discussant Francesco Abate, responsabile commerciale traffici Area Mediterraneo della Grimaldi Group, Umberto Masucci, presidente International Propeller Clubs, Michele Pappalardo, presidente Federagenti, Alessandro Ricci, presidente Unione Interporti Riuniti, Marco Simonetti, vicepresidente Contship Italia Group, Francesco Tavassi, presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti Unione Industriali di Napoli.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da Franco Gallia, direttore generale Banco di Napoli. Maurizio Barracco, Presidente Banco di Napoli: "La ricerca di SRM ed il convegno di oggi sono un invito a non dobbiamo dimenticare che siamo un Paese marittimo. Lo dice la storia e lo dice l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005. E questa crescita è avvenuta nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale."

Paolo Scudieri, Presidente SRM: "Con questo lavoro inauguriamo il nostro nuovo Osservatorio permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica. Settori strategici per il futuro del nostro Paese e del Mezzogiorno e sui quali dobbiamo essere più competitivi. I porti del Nord Europa, così come quelli della sponda Sud del Mediterraneo, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti a beneficio delle loro economie. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese? Crediamo che anche con lavori di approfondimento come questo si possa dare un contributo serio a riportare questo tema al centro dell'agenda politica."

Franco Gallia, Direttore Generale Banco di Napoli. "Dal settore marittimo, come dimostrano anche i numeri della ricerca, scaturiscono variegate e complesse operazioni finanziarie. La banca quindi gioca un ruolo chiave: non solo può svolgere il ruolo di partner creditizio ma deve anche affiancare l'impresa nella comprensione delle esigenze e nel trovare insieme le soluzioni. In un momento come questo è importante essere vicini alle aziende e fornire loro la necessaria assistenza e consulenza. Il Banco di Napoli, che è storicamente la banca di riferimento dell'economia del Mezzogiorno, grazie anche alla varietà di servizi e prodotti e alle

diverse competenze del Gruppo Intesa Sanpaolo, può offrire prodotti bancari qualificati e professionalità specifiche per essere di utile supporto al mondo degli operatori marittimi.”

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM: “Essere ventesimi nella classifica delle performance logistiche, dietro tutti gli altri grandi paesi europei, significa essere più costosi e avere tempi maggiori nelle operazioni di smistamento e sdoganamento. Se a questo aggiungiamo che 1/3 di tutto l’interscambio commerciale italiano parte via nave si capisce bene che questo gap ricade direttamente sulla competitività delle imprese italiane. Migliorare l’efficienza del sistema logistico-portuale dovrebbe essere una priorità naturale per un Paese come l’Italia. E’ urgente recuperare il tempo perduto e puntare su questo settore perché esso può davvero diventare il volano di quella ripresa economica tanto attesa nel Mezzogiorno e in Italia”.

ITALIAN MARITIME ECONOMY: IL RAPPORTO ANNUALE

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

Frutto dell’attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre più anche l’Italia, per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista. L’Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, Unione Industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi.

Il convegno è stato aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, e dal presidente di SRM, Paolo Scudieri. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandreas, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell’Osservatorio Maritime Economy, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Sergio Prete, vicepresidente Assoporti, ha parlato del Ruolo dei porti per la crescita del Paese.

La tavola rotonda, moderata da Raoul de Forcade de Il Sole 24 Ore, su “La centralità dell’economia marittima per il rilancio dell’Italia e del Mezzogiorno” ha visto come discussant Francesco Abate, responsabile commerciale traffici Area Mediterraneo della Grimaldi Group, Umberto Masucci presidente International Propeller Clubs, Michele Pappalardo, presidente Federagenti, Alessandro Ricci, presidente Unione Interporti Riuniti, Marco Simonetti, vicepresidente Contship Italia Group, Francesco Tavassi, presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti Unione Industriali di Napoli.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da Franco Gallia, direttore generale Banco di Napoli.

ALCUNI NUMERI

I porti del Northern Range Europeo (es. Rotterdam, Anversa, Amburgo) ancora leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa

Italia prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%

Un terzo del totale del commercio estero italiano (import-export) avviene via mare, per un totale in valore di 230 miliardi di euro

Il segmento container italiano torna (dal 2008) a superare i 10 milioni di TEUs

La somma delle merci movimentate nei porti italiani (pari a 477 milioni di tonnellate) è, in volume assoluto, terza in Europa (i primi due paesi sono Olanda e Regno Unito); il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale

Il Mezzogiorno importa ed esporta per via mare il 63% delle sue merci in valore

Il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) è presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese

NUOVE ROTTE PER LA CRESCITA

13 giugno 2014

La prima edizione del Rapporto Annuale *Italian Maritime Economy* è il frutto delle attività connesse al nuovo portale di SRM: l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare, www.srm-maritimeconomy.com. Il Rapporto raccoglie infatti il meglio dell'attività di monitoraggio realizzata dall'Osservatorio nel 2014 e fornisce un quadro dettagliato dello scenario mondiale ed europeo in cui ci stiamo muovendo. Nello specifico una prima parte del volume - a carattere congiunturale - offre analisi e statistiche sulle infrastrutture, sulle imprese e sugli indicatori più significativi dello stato di salute di questo comparto in relazione al contesto internazionale. Qui sono ospitati i *sentiments* degli opinion leader soprattutto sul ruolo del Mezzogiorno. La seconda parte contiene invece contributi tecnici che arricchiscono il volume su temi di grande attualità come lo Short Sea Shipping, il gigantismo navale e le alleanze tra i grandi *carrier*. Di seguito alcuni dei numeri e dei concetti del rapporto.

1. Gli scenari economici e la competizione

Gli scenari economici del rapporto indicano per il nostro Paese rischi ed opportunità.

Il primo fattore di cui tener conto è rappresentato dalle infrastrutture portuali: l'Italia ha un importante dotazione che riesce ad accogliere 477 milioni di tonnellate di merci, tra cui oltre 10 milioni di TEU, un quantitativo che ci attesta al terzo posto in Europa; proprio in termini di container siamo tornati nel 2013, dopo quattro anni, ad oltrepassare la soglia della doppia cifra ma non ancora riusciamo ad attestarci sui livelli pre-crisi del 2008 (10,5 milioni di TEU).

Rimane ancora il comparto delle rinfuse liquide la tipologia di merce che caratterizza maggiormente il nostro sistema portuale, rappresenta il 40% circa del traffico totale.

In questo contesto è importante il ruolo del Mezzogiorno che, tra l'altro, dispone dei tre porti hub (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) e di altre realtà polifunzionali che hanno una movimentazione merci di rilievo. Il Sud rappresenta il 50% circa delle tonnellate di merci che attraccano nelle nostre banchine.

A questi numeri che danno l'idea del *peso* che ha il nostro sistema marittimo in termini infrastrutturali si contrappongono dati che lasciano riflettere sul futuro della nostra economia marittima.

Il primo fenomeno è rappresentato dal fatto che solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato.

Una seconda riflessione è indotta dal fatto che il volume di merci con origine/destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa ammonta a circa 440 mila TEU e molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi.

Ultimo fenomeno messo in rilievo dal report è rappresentato dal fatto che è in corso ormai da anni il gigantismo navale; esso va a sommarsi ad un altro elemento che andrà via via modificando gli assetti della portualità europea e mondiale: le grandi alleanze navali; tra queste la P3 Network (Maersk, MSC, CMA CGM) che ha recentemente avuto il via dalla Commissione Europea per gli aspetti relativi alla concorrenza ed ha in progetto l'avvio dei servizi navali entro il prossimo autunno. Saranno mese in campo 255 navi per un totale di stiva di 2,6 milioni di teus.

Ma anche altri grandi *carrier* avanzano e hanno in corso di realizzazione (o hanno già realizzato) importanti accordi, ad esempio: *COSCO-China Shipping*, *Hapag Lloyd-CSAV* ed altri. Ciò comporterà navi sempre più votate all'ottimizzazione del carico e sempre con maggiori esigenze di mezzi di imbarco e sbarco rapidi ed efficienti a terra; di fatto non sarà solo una questione di poter disporre di banchine e di fondali (cosa già complessa di per sé) ma di poter avere un sistema logistico pronto ad accogliere questi grandi mezzi navali e di rispondere alle loro esigenze.

Il rapporto annuale effettua un'analisi del contesto competitivo nel quale si colloca il sistema portuale italiano, in relazione ai grandi scali del Nord Europa, dell'Europa mediterranea e ai mercati del Nord Africa e dell'East Med.

L'analisi parte dal *LPI-Logistics Performance Index* della World Bank per inquadrare il nostro posizionamento in termini di efficienza.

L'Italia rispetto a due anni fa (i dati della Banca Mondiale escono ogni due anni) ha guadagnato 4 posizioni passando dal 24° al 20° posto. Ma, come accade ormai da anni, è sempre dietro i principali competitor marittimi: Germania (salita sul trono), Olanda, Belgio, Francia e Spagna. Per il nostro Paese è indicato un sensibile miglioramento in termini di tracciabilità delle merci spedite.

Con riferimento alla movimentazione container, il *Northern Range* continua a mantenere un ruolo forte nonostante si sia assistito ad una riduzione della sua quota di 4 punti percentuali (dal 46% del 2008 al 43% del 2013), a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell'East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani; la quota di mercato dei porti del Mediterraneo occidentale si mostra stabile.

Da segnalare la forte crescita della Turchia: al 1° trim. 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Sono sempre Rotterdam, Anversa, Amburgo e Marsiglia i porti che hanno maggiori capacità ed efficienza come dimostrano anche i dati sulla movimentazione merci (sono i primi 4 porti europei).

Se viene considerata, invece l'analisi limitandosi ai porti hub container, viene sempre in evidenza la crescita di Tanger Med già dal 2005 con una sensibile quota di mercato hub (+10%) insieme ad altre tre realtà che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%).

In termini di tipologia di trasporto, lo *Short Sea Shipping* è un comparto che vede l'Italia leader assoluto in Europa nel Bacino del Mar Mediterraneo e del Mar Nero, davanti a Spagna e Grecia che pur hanno puntato in modo significativo sullo sviluppo del settore; con 213,3 milioni di tonnellate l'Italia è il primo Paese nell'UE 28 per trasporto di merci in *Short Sea Shipping* nel Mediterraneo (37% del totale). L'Italia ha il primato anche nel *Black Sea* con 33,5 milioni di tonnellate (26,3%).

Le capacità del nostro sistema armatoriale e la nostra flotta molto orientata verso questo tipo di navigazione hanno consolidato questa posizione. Il Mezzogiorno con i suoi porti fornisce inoltre un contributo importante rappresentando oltre il 70% delle *Autostrade del Mare* italiane. È questo un comparto su cui possiamo e dobbiamo puntare per assicurare al nostro Paese un ruolo sempre più importante nel Bacino MED. I nuovi mercati e le economie nordafricane rappresentano sempre di più un'opportunità da cogliere per le nostre imprese ed un sistema *Short Sea* forte al loro servizio può contribuire allo sviluppo di intense relazioni internazionali.

2. Le relazioni marittime

Il Rapporto ha anche realizzato un'analisi dell'import-export marittimo del nostro Paese; da questa emergono delle importanti evidenze:

- L'Italia importa ed esporta nel mondo complessivamente 230 miliardi di euro di merci, di queste oltre il 30% viene trasportato per via marittima;
- Se consideriamo i Paesi del Mediterraneo (focalizzandoci su Nordafrica e Turchia), per i quali l'Italia è tra i principali partner commerciali, la quasi totalità del traffico è rappresentata dal trasporto marittimo;
- Il Mezzogiorno, invece, ha un interscambio commerciale in cui la modalità marittima è quella in assoluto più utilizzata con il 63,1%, per un totale di oltre 60 miliardi di euro.

L'analisi dell'export marittimo a livello regionale mostra il "tasso di dipendenza" delle nostre regioni dal trasporto marittimo specie per quanto riguarda il sostegno all'internazionalizzazione dei sistemi produttivi territoriali. Osservando i soli flussi di export, a livello regionale, è stato, inoltre, possibile vedere come il commercio di alcuni territori "dipenda" significativamente dal trasporto via mare con valori che superano il 40% per la Campania e il 50% per la Liguria. Emilia Romagna e Basilicata superano, invece, il 30% (media Italia 27,7%).

3. Le aree di densità logistica e concentrazione portuale

Il Rapporto realizza un'analisi rivolta ad individuare le aree di densità logistica e concentrazione portuale; si tratta di un lavoro effettuato con l'obiettivo di determinare i punti di forza delle regioni italiane in termini logistici tenuto conto di 8 parametri fondati sulla presenza di imprese, infrastrutture, fatturato e progettualità, nonché della presenza di aree portuali con un'importante movimentazione.

Il risultato finale è stata la definizione di una mappatura che definisce, sulla base degli indicatori prescelti, la caratterizzazione fisica della logistica e del settore marittimo del nostro Paese:

Tra queste regioni spiccano la Campania e la Puglia che hanno una “densità” marittima e logistica importante.

L’obiettivo è anche quello di poter offrire una visione strategica del Paese tenendo conto che siamo alle porte della programmazione 2014-2020 e che quindi oltre 30 miliardi di euro di risorse UE convoglieranno nei nostri territori; e oltre 23 miliardi interesseranno il Mezzogiorno.

La scorsa programmazione che pure destinava oltre 3 miliardi di euro al settore dei trasporti, ha avuto comunque una lentezza strutturale nell’utilizzo dei fondi che comunque sono stati limitatamente diretti al settore marittimo (13,8%) ed all’intermodalità. Problematiche di vario ordine non hanno consentito a questi fondi di sortire gli effetti sperati e nella prossima programmazione se ne auspica un utilizzo più mirato ed efficiente, verso progetti che possano realmente creare sviluppo ed occupazione.

4. Considerazioni finali

Il rapporto pone l’accento su due concetti; il primo deriva dal particolare momento economico che sta vivendo il nostro Paese in cui viene richiesta alle imprese una forte spinta all’export ed all’internazionalizzazione dei nostri prodotti e servizi; il secondo solleva l’urgente problematica del potenziamento e del rilancio della competitività del settore marittimo, in testa le infrastrutture.

Volendosi soffermare sul primo assunto occorre specificare che promuovere l’export non vuol dire soltanto spingere l’acceleratore sugli incentivi agli investimenti; esportare e rendere un sistema internazionale vuol dire anche dare alle aziende un solido supporto logistico che possa dare rapidità ed efficienza nel far viaggiare le merci, magari anche sottponendole a cicli di lavorazione in viaggio, nonché assicurare l’espletamento dei numerosi adempimenti burocratici ed amministrativi che sono connessi all’attraversamento da un Paese all’altro.

Il mondo è davanti ad un cambiamento di scenario, per la verità già annunciato, un cambiamento che vede navi sempre più grandi che già attraccano in porti come Southampton, Amburgo, Pireo, Tanger MED e che invece nei porti italiani vengono sostituite da servizi feeder (navi più ridotte) il che comporta meno possibilità di sviluppo, meno relazioni internazionali, meno merci ed anche meno servizi per le imprese.

Va anche avanzando il grande business dei “terminalisti” sempre alla ricerca di spazi portuali, sempre a perfezionare i meccanismi di innovazione logistica ed a stipulare accordi con i grandi carrier per aggredire con grandi joint venture i Paesi più appetitosi dal punto di vista produttivo; il Marocco fa scuola quando decide di investire 560 miliardi nella sua portualità; nondimeno il Brasile e la Turchia con piani di investimento che mostrano piena coscienza della conoscenza dei fenomeni che stanno accadendo, senza citare gli ormai maturi Rotterdam, Amburgo, Brema, Amsterdam, Anversa, Marsiglia. I nostri competitor commerciali insomma.

Internazionalizzare un sistema vuol dire garantire al sistema stesso quell’armatura infrastrutturale che dia alle imprese la certezza dei tempi e l’assicurazione di trovare nel Paese di sbocco una serie di servizi di grande qualità, tra questi i servizi connessi al mare. Al Mediterraneo.

Il secondo assunto induce ad una riflessione; l’Italia dispone di una serie di porti che, nonostante una normativa (che a suo tempo diede ottimi risultati) che risale a vent’anni fa, ed a una programmazione dello sviluppo portuale e marittimo forse mai (o parzialmente) avvenuta per varie cause, riescono a non cedere. Ma “non cedere” non basta, occorre avanzare e rendersi competitivi e questo lo si può fare, secondo la ricerca di SRM, agendo su alcune leve che non necessariamente vanno a insistere sulla finanza.

La prima è quella di assicurare al sistema una continuità di programmazione. Definire i porti strategici (che non vuol dire eliminarne altri) e definire i progetti per i porti hub ed i porti polifunzionali, e con la definizione della strategia ovviamente anche una adeguata pianificazione finanziaria: se le risorse sono poche occorre ancor di più mirare ad un utilizzo che dovrebbe rasentare la perfezione in termini di ritorno dell’investimento.

L’Italia ha anche eccellenze logistiche che avrebbero bisogno di un grande snellimento burocratico ed anche spesso di avere un chiaro libretto delle istruzioni su quanti e quali controlli le nostre merci debbono avere e quanti sono i giorni necessari per far sì che la merce possa viaggiare senza arenarsi.

Rimane il gigantismo navale ed anche qui una riflessione è da fare; se la P3 network ha individuato 5 porti italiani da scalare è certo che ci sarà un motivo, dovuto evidentemente alla necessità di individuare delle destinazioni che possano offrire almeno in prospettiva, alle navi un porto sicuro. E ricordiamo che tra questi porti ci sono, oltre che Genova, Trieste e La Spezia anche NAPOLI e Gioia Tauro; la speranza è che ciò che auspica la P3 possa diventare uno stimolo per i nostri porti.

In tutto questo il Mezzogiorno con il suo 63% di export marittimo ed il suo 50% del traffico italiano movimentato non può non dire la sua, quest'area è ormai acclarato dispone di capitale umano (è questo è un punto vincente) marittimo, infrastrutture ed imprese ed è da queste che occorre iniziare.

Non ultimo ma il problema finanziario esiste. I fondi comunitari possono sicuramente rappresentare una riserva di energia per far ripartire il sistema, a questi possono aggiungersi il Connecting Europe e gli Investimenti attesi sulle TEN-T ma che poi si debba essere in grado di competere da soli è una necessità imprescindibile.



Rapporto Srm: i porti del Nord Europa leader

Scritto da [Redazione](#) [Authority](#), [Europa](#), [News](#), [Nord](#) venerdì, giugno 13th, 2014

I porti del Northern Range Europeo tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo restano leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa, ma l'Italia resta prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%. Questi alcuni dei dati che emergono dal primo rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attività connesse al nuovo portale dell'istituto Studi e ricerche del Mediterraneo (Srm), l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare.

Il rapporto è stato presentato a Napoli, nella sede del Banco di Napoli, l'istituto di credito del gruppo Intesa Sanpaolo di cui fa parte Srm. "Non dobbiamo dimenticare – ha sottolineato Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli – che siamo un Paese marittimo. Lo dicono la storia e l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale".

La centralità marittima è confermata dal dato secondo cui un terzo del totale del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita è dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di teus, anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di teus. L'Italia gioca dunque ancora un ruolo centrale, anche se il nord Europa domina: la somma delle merci movimentate nei porti italiani è di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale.

"I porti del Nord Europa – ammonisce Paolo Scudieri, Presidente SRM – così come quelli della sponda Sud del Med, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese?". Sul sud, in particolare, il rapporto Srm parla del 63% delle sue merci in valore che vengono importate ed esportate via mare.

Forte anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) è presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese. Ma sul futuro della nostra economia marittima pesano dati che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. "Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato", si legge nel rapporto".

Sul traffico container a livello internazionale, infine, il Northern Range continua a mantenere un ruolo forte nonostante perda quasi il 4% dal 2008 al 2013, a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell'East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani. Da segnalare la forte crescita della Turchia: al primo trimestre 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Considerando solo i porti ai porti hub container, spicca la crescita di Tanger Med insieme ad altre tre realtà che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%).

SRM, nuove rotte per la crescita

Venerdì 13/6/2014 - Napoli - SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli, in un convegno nella sede del Banco di Napoli, il Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita". Frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspiciamo si spinga sempre più anche l'Italia, per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista.

L'Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, Unione Industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi.

Il convegno è stato aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, e dal presidente di SRM, Paolo Scudieri. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Massimo Deandreas, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'Osservatorio Maritime Economy, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Sergio Prete, vicepresidente Assoporti, ha parlato del Ruolo dei porti per la crescita del Paese.

La tavola rotonda, moderata da Raoul de Forcade de Il Sole 24 Ore, su "La centralità dell'economia marittima per il rilancio dell'Italia e del Mezzogiorno" ha avuto come discussant Francesco Abate, responsabile commerciale traffici Area Mediterraneo della Grimaldi Group, Umberto Masucci, presidente International Propeller Clubs, Michele Pappalardo, presidente Federagenti, Alessandro Ricci, presidente Unione Interporti Riuniti, Marco Simonetti, vicepresidente Contship Italia Group, Francesco Tavassi, presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti Unione Industriali di Napoli.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da Franco Gallia, direttore generale Banco di Napoli.

MELINA FAMA'



PRESENTATO A NAPOLI IL RAPPORTO ANNUALE DELL'ITALIAN MARITIME ECONOMY

Buone nuove: in crescita lo scambio di merci all'interno dell'area Mediterranea

13 giugno 2014

Srm, il Centro Studi specializzato nell'analisi delle dinamiche economiche del Mezzogiorno nella sua dimensione europea e mediterranea, ha presentato oggi, a Napoli, il **Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy"** frutto del monitoraggio di un anno di attività del nuovo osservatorio permanente sui trasporti marittimi e la logistica www.srm-maritimeconomy.com. L'evento si è svolto presso la **Sala delle Assemblee del Banco di Napoli** alla presenza di esponenti del mondo armatoriale, infrastrutturale, della finanza e delle associazioni di categoria.

Moderato da **Raoul De Forcade** (Il Sole 24 Ore), il convegno si è diviso in una prima parte dedicata alla presentazione del rapporto a cura di **Massimo Deandreis**, Direttore Generale Srm, e **Alessandro Panaro**, Responsabile dell'Osservatorio Maritime Economy Srm.

Dal Rapporto emergono dati interessanti: **lo scambio di merci all'interno dell'area Mediterranea è in crescita**, così come il transito per altre destinazioni. **Il 19% del traffico mondiale si svolge nel Mediterraneo** e l'Italia detiene il 20% di questo traffico. Circa **2.700 aziende del sud** trovano impiego nel campo marittimo, che a dispetto della crisi è sempre stato in crescita dal 2005. Il valore aggiunto generato in Italia dalla movimentazione di carichi e passeggeri, è di 7 miliardi di euro l'anno, di cui 1/3 nel Mezzogiorno. L'Italia è 3° in Europa per transito merci, e 1° nel segmento Short Sea Shipping (Cabotaggio).

A fare da contraltare elementi di forte criticità: a causa della burocrazia, il costo medio per l'esportazione di 1 container è il più alto d'Europa. Se venissero lavorati in Italia tutti i containers destinati all'Italia, si recupererebbe 1 miliardo di euro di fatturato annuo, ci spiega Deandreis. Questi numeri parlano chiaro. La logistica è il braccio operativo del settore manifatturiero, eccellenza italiana all'estero, che ha bisogno di trasportare merci ed è per questo che va reinterpretata: **"sburocratizzazione"** e **"sinergia"** sono le parole chiave per una strategia vincente, che permetta l'integrazione tra porto e territorio, adeguata a raccogliere le possibilità che il settore marittimo del Mediterraneo offre.

L'Italia, a causa del sistema portuale congestionato, rischia di farsi scappare le occasioni, a vantaggio delle già consolidate realtà del Nord Europa o di quelle emergenti del Nord Africa (Il Marocco investe 560 milioni di euro nel piano per lo sviluppo della portualità da attuarsi fino al 2030). L'obiettivo della pubblicazione è quello di diventare un elemento tangibile da portare all'attenzione delle Istituzioni.

Nella seconda parte del convegno si è svolta, invece, **una tavola rotonda** introdotta dalla relazione sul ruolo dei porti per la crescita del Paese, a cura del vicepresidente di Assoporti **Sergio Prete**, e intitolata **"La centralità dell'economia Marittima per il rilancio dell'Italia nel Mezzogiorno"** alla quale partecipano personalità ed esponenti delle maggiori associazioni di operatori del settore.

Tutti i partecipanti: Francesco Abate (Grimaldi Group), Umberto Masucci (Presidente di The International Propeller Clubs), Michele Pappalardo (Presidente Federagenti), Antonio Ricci (Presidente Unione Interporti Riuniti), Marco Simonetti (Vicepresidente COnship Italia Group) e Francesco Tavassi (Presidente della Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti – Unione degli Industriali di Napoli).

I temi principali della tavola rotonda riguardano la **necessità di una riforma portuale** che preveda la possibilità per i porti di fare programmazioni decennali, avere un piano logistico integrato con il territorio e collegamenti ferroviari. Inoltre, si auspica una rivoluzione culturale nelle istituzioni che non sempre hanno le idee chiare quanto gli operatori del settore sulle strategie vincenti da applicare; le associazioni con le loro competenze sono a disposizione di uno Stato che dovrebbe ascoltare e recepirne le esigenze. “**Noi vogliamo investire in Italia**” dichiara **Francesco Abate** (Grimaldi Group) “**ma la burocrazia non ce lo permette**, e le concessioni tardano ad arrivare. A questo punto diventa più semplice investire all'estero, anche se i traffici sono più esigui”.

“**La politica non ci ascolta**” rincara **Marco Simonetti** “la mancanza di cultura si traduce in incompetenza delle istituzioni, con le quali non si possono intavolare discorsi di questo tipo.” È dura avere un dialogo con le istituzioni, di fronte alla volontà, così ignorata degli imprenditori di investire sul territorio; sembra impossibile anche cercare di fare azione di Lobby. La delocalizzazione degli investimenti delle aziende Italiane provoca danno erariale allo Stato, e questo è soltanto uno dei problemi. Ci si auspica maggiore attenzione da parte delle Istituzioni e che la classe politica, in questa situazione di relativa stabilità, faccia un salto in avanti verso il settore marittimo.

Ha chiuso la giornata il Direttore Generale del Banco di Napoli, Franco Gallia, ricordando al pubblico che la Banca non soltanto è socio fondatore di Srm, ma ente competente del settore. Essa deve affiancare l'impresa, aiutarla a trovare soluzioni e offrire consulenza attraverso le competenze acquisite al fine di dare nuovo slancio al settore dello Shipping nel Mediterraneo.

Yari Miguel Palladino

13 giugno 2014

SRM-Italian Maritime Economy: presentato 1°Rapporto annuale

Con questo lavoro inaugureremo il nostro nuovo Osservatorio permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica. Settori strategici per il futuro del Paese e del Mezzogiorno e sui quali dobbiamo essere più competitivi. I porti del Nord Europa, così come quelli della sponda Sud del Mediterraneo, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti a beneficio delle loro economie. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese? Crediamo che anche con lavori di approfondimento come questo si possa dare un contributo serio a riportare questo tema al centro dell'agenda politica. Così **Paolo Scudieri, presidente SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo)** ha presentato a Napoli, in un convegno presso la sede del Banco di Napoli, il Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita".

Frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole dare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre più anche l'Italia, per un Paese più competitivo, con un Mezzogiorno protagonista. L'Osservatorio vanta tre partner di prestigio: Federagenti, Unione Industriali di Napoli e il Gruppo Grimaldi.

Il convegno è stato aperto dal **presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco**. "La ricerca di SRM ed il convegno di oggi - ha sottolineato - sono un invito a non dobbiamo dimenticare che siamo un Paese marittimo. Lo dice la storia e lo dice l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005. E questa crescita è avvenuta nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale."

I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi sono stati illustrati da Deandreas e da Alessandro Panaro, responsabile dell'Osservatorio Maritime Economy, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Sergio Prete, vicepresidente Assoporti, ha parlato del Ruolo dei porti per la crescita del Paese.

Secondo **Massimo Deandreas, direttore generale di SRM**, essere ventesimi nella classifica delle performance logistiche, dietro tutti gli altri grandi paesi europei, significa essere più costosi e avere tempi maggiori nelle operazioni di smistamento e sdoganamento. Se a questo aggiungiamo che 1/3 di tutto l'interscambio commerciale italiano parte via nave si capisce bene che questo gap ricade direttamente sulla competitività delle imprese italiane. Migliorare l'efficienza del sistema logistico-portuale dovrebbe essere una priorità naturale per un Paese come l'Italia. E' urgente recuperare il tempo perduto e puntare su questo settore perché esso può davvero diventare il volano di quella ripresa economica tanto attesa nel Mezzogiorno e in Italia".

La tavola rotonda, moderata da Raoul de Forcade de Il Sole 24 Ore, su "La centralità dell'economia marittima per il rilancio dell'Italia e del Mezzogiorno" ha visto come discussant Francesco Abate, responsabile commerciale traffici Area Mediterraneo della Grimaldi Group, Umberto Masucci, presidente International Propeller Clubs, Michele Pappalardo, presidente Federagenti, Alessandro Ricci, presidente Unione Interporti Riuniti, Marco Simonetti, vicepresidente Contship Italia Group, Francesco Tavassi, presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti Unione Industriali di Napoli.

Le conclusioni della giornata sono state tenute da **Franco Gallia, direttore generale Banco di Napoli**. "Dal settore marittimo, come dimostrano anche i numeri della ricerca - ha spiegato - scaturiscono variegate e complesse operazioni finanziarie. La banca quindi gioca un ruolo chiave: non solo può svolgere il ruolo di partner creditizio ma deve anche affiancare l'impresa nella comprensione delle esigenze e nel trovare insieme le soluzioni. In un momento come questo è importante essere vicini alle aziende e fornire loro la necessaria assistenza e consulenza. Il Banco di Napoli, che è storicamente la banca di riferimento dell'economia del Mezzogiorno, grazie anche alla varietà di servizi e prodotti e alle diverse competenze del Gruppo Intesa Sanpaolo, può offrire prodotti bancari qualificati e professionalità specifiche per essere di utile supporto al mondo degli operatori marittimi."

IN BREVE

I porti del Northern Range Europeo (es. Rotterdam, Anversa, Amburgo) ancora leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa
Italia prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle

merci trasportate del 37%

Un terzo del totale del commercio estero italiano (import-export) avviene via mare, per un totale in valore di 230 miliardi di euro

Il segmento container italiano torna (dal 2008) a superare i 10 milioni di TEUs

La somma delle merci movimentate nei porti italiani (pari a 477 milioni di tonnellate) è, in volume assoluto, terza in Europa (i primi due paesi sono Olanda e Regno Unito); il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale

Il Mezzogiorno importa ed esporta per via mare il 63% delle sue merci in valore

Il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) è presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese



SRM PRESENTA IL PRIMO RAPPORTO ANNUALE SULL'ECONOMIA MARITTIMA

Del 12 giugno 2014

Venerdì 13 giugno 2014 SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà a Napoli nella sede del Banco di Napoli (via Toledo 177) alle ore 9.00, il Primo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita”.

Frutto dell’attività di monitoraggio del nuovo portale scientifico di SRM, l’Osservatorio Permanente sull’Economia del Mare (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole rappresentare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui l’Italia può spingersi.

Il convegno sarà aperto dal Presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, e dal Presidente di SRM, Paolo Scudieri, e proseguirà con la presentazione della ricerca.

I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi saranno esposti da Massimo Deandreas, Direttore Generale di SRM, e da Alessandro Panaro, Responsabile dell’Osservatorio Maritime Economy, che in particolare approfondirà i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture.

Seguirà la relazione di Sergio Prete, Vicepresidente Assoporti, sul ruolo dei porti per la crescita del Paese, e la tavola rotonda dal titolo “La centralità dell’economia marittima per il rilancio dell’Italia e del Mezzogiorno”.

Chiuderà i lavori l’intervento di Franco Gallia, Direttore Generale Banco di Napoli.



Economia marittima, Srm: presentazione del primo rapporto annuale a Napoli

Un contributo alla comprensione dell'articolato mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica

Barche ormeggiate, foto generica d'archivio

Venerdì 13 giugno 2014 Srm (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta a Napoli, nella sede del Banco di Napoli (via Toledo 177) alle ore 9.00, il Primo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita”. Frutto dell’attività di monitoraggio del nuovo portale scientifico di Srm, l’Osservatorio Permanente sull’Economia del Mare (che è possibile consultare al link: www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale – spiega la nota stampa - vuole rappresentare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspica si spinga sempre più anche l’Italia, per un Paese più competitivo con un Mezzogiorno protagonista. L’apertura del convegno è affidata al presidente del Banco di Napoli **Maurizio Barracco** e dal presidente di Srm **Paolo Scudieri**. A seguire – si legge ancora – la presentazione della ricerca. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi saranno esposti da **Massimo Deandreas**, direttore generale di Srm, e da **Alessandro Panaro**, responsabile dell’Osservatorio Maritime Economy, con un focus sui temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Ancora a seguire la relazione di **Sergio Prete**, vicepresidente Assoporti, sul ruolo dei porti per la crescita del Paese, e la tavola rotonda dal titolo “La centralità dell’economia marittima per il rilancio dell’Italia e del Mezzogiorno”. Chiude i lavori – termina il comunicato - l’intervento di **Franco Gallia**, direttore generale Banco di Napoli.

Local Genius
www.localgenius.eu
12 giugno 2014



10/06/2014

[eventi](#)

Srm presenta il report annuale sulla blu economy

Venerdì 13 giugno il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm, del gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà a Napoli nella sede del Banco di Napoli (via Toledo 177) alle ore 9, il primo rapporto annuale *Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita*. Frutto dell’attività di monitoraggio del nuovo portale scientifico di Srm, l'**Osservatorio Permanente sull’Economia del Mare** inaugurato nel 2014, il report annuale vuole rappresentare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica. Il convegno sarà aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, e dal presidente di Srm, Paolo Scudieri, e proseguirà con la presentazione della ricerca. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi saranno esposti da Massimo Deandreas, direttore generale di Srm, e da Alessandro Panaro, responsabile dell’Osservatorio Maritime Economy, che in particolare approfondirà i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Seguirà la relazione di Sergio Prete, vicepresidente di Assoporti, sul ruolo dei porti per la crescita del Paese, e la tavola rotonda dal titolo “La centralità dell’economia marittima per il rilancio dell’Italia e del Mezzogiorno”. Chiuderà i lavori l’intervento di Franco Gallia, direttore generale Banco di Napoli.

Primo Magazine

Dalla stessa redazione tutti i giorni Primo Magazine ed una volta al mese Porto&diporto

MARTEDÌ 10 GIUGNO 2014

Srm, primo rapporto annuale sull'economia marittima

Venerdì 13 giugno 2014 SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà a Napoli nella sede del Banco di Napoli (via Toledo 177) alle ore 9.00, il Primo Rapporto Annuale **“Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita”**. Frutto dell’attività

di monitoraggio del nuovo portale scientifico di SRM, l'**Osservatorio Permanente sull’Economia del Mare** inaugurato nel 2014, il Primo Rapporto Annuale vuole rappresentare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica, segnalando le nuove rotte verso cui auspichiamo si spinga sempre più anche l’Italia, per un Paese più competitivo con un Mezzogiorno protagonista. Il convegno sarà aperto dal Presidente del Banco di Napoli, **Maurizio Barracco**, e dal Presidente di SRM, **Paolo Scudieri**, e proseguirà con la presentazione della ricerca. I dati e le analisi elaborati dal Centro Studi saranno esposti da **Massimo Deandreis**, Direttore Generale di SRM, e da **Alessandro Panaro**, Responsabile dell’Osservatorio Maritime Economy, che in particolare approfondirà i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Seguirà la relazione di **Sergio Prete**, Vicepresidente Assoporti, sul ruolo dei porti per la crescita del Paese, e la tavola rotonda dal titolo **“La centralità dell’economia marittima per il rilancio dell’Italia e del Mezzogiorno”**.



9 giugno 2014

Venerdì a Napoli sarà presentato il primo rapporto annuale “Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita” di SRM

Vuole rappresentare un contributo alla comprensione del mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica

infomare - Venerdì prossimo a Napoli, nella sede del Banco di Napoli, il SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà il primo rapporto annuale “Italian Maritime Economy. Nuove rotte per la crescita” che è frutto dell'attività di monitoraggio del nuovo portale scientifico di SRM, l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare (www.srm-maritimeconomy.com) inaugurato quest'anno. Il rapporto vuole rappresentare un contributo alla comprensione del complesso e articolato mondo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica.

Nel corso del convegno i dati e le analisi elaborati dal Centro Studi saranno esposti da Massimo Deandreas, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'Osservatorio Maritime Economy, che in particolare approfondirà i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture. Seguirà la relazione di Sergio Prete, vicepresidente di Assoporti, sul ruolo dei porti per la crescita del Paese, e la tavola rotonda dal titolo “La centralità dell'economia marittima per il rilancio dell'Italia e del Mezzogiorno”. (M)



Presentazione del Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy"

09-06-2014

Venerdì 13 giugno 2014 SRM presenta il Primo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" frutto del monitoraggio di un anno di attività del nuovo osservatorio permanente sui trasporti marittimi e la logistica www.srm-maritimeconomy.com. L'evento si terrà a Napoli presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli a partire dalle ore 9,00 e vedrà la partecipazione di esponenti del mondo armatoriale, infrastrutturale, della finanza e delle associazioni di categoria. Il Rapporto rappresenta un contributo alla comprensione dei fenomeni in atto che stanno influenzando il complesso e articolato mondo dell'economia marittima, segnalando le nuove rotte verso cui auspicchiamo si spinga sempre più anche l'Italia, per uno sviluppo sano e diffuso del nostro territorio e per un Paese competitivo, con un Mezzogiorno protagonista. La ricerca fornisce un quadro dettagliato dello scenario mondiale ed europeo in cui ci stiamo muovendo e offre analisi e statistiche sulle infrastrutture, sulle imprese e sugli indicatori più significativi dello stato di salute di questo comparto in relazione al contesto internazionale, mettendo tra l'altro in luce il sentimento degli opinion leader e focalizzando l'attenzione sul ruolo del Mezzogiorno d'Italia. Il Rapporto si focalizza inoltre su temi di grande attualità quali lo Short Sea Shipping, il gigantismo navale e le grandi alleanze tra i carrier.



Venerdì 13 giugno 2014 sarà presentato a Napoli, presso il Banco di Napoli, il Primo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” frutto del monitoraggio di un anno di attività del nuovo osservatorio permanente sui trasporti marittimi e la logistica.

L’evento organizzato da SRM vedrà la partecipazione di esponenti del mondo armatoriale, infrastrutturale, della finanza e delle associazioni di categoria.

La presentazione del Rapporto sarà arricchita da un focus sulle grandi alleanze e sulla competitività delle infrastrutture. Seguirà una tavola rotonda sulla centralità dell’economia marittima per il rilancio dell’Italia e del Mezzogiorno.