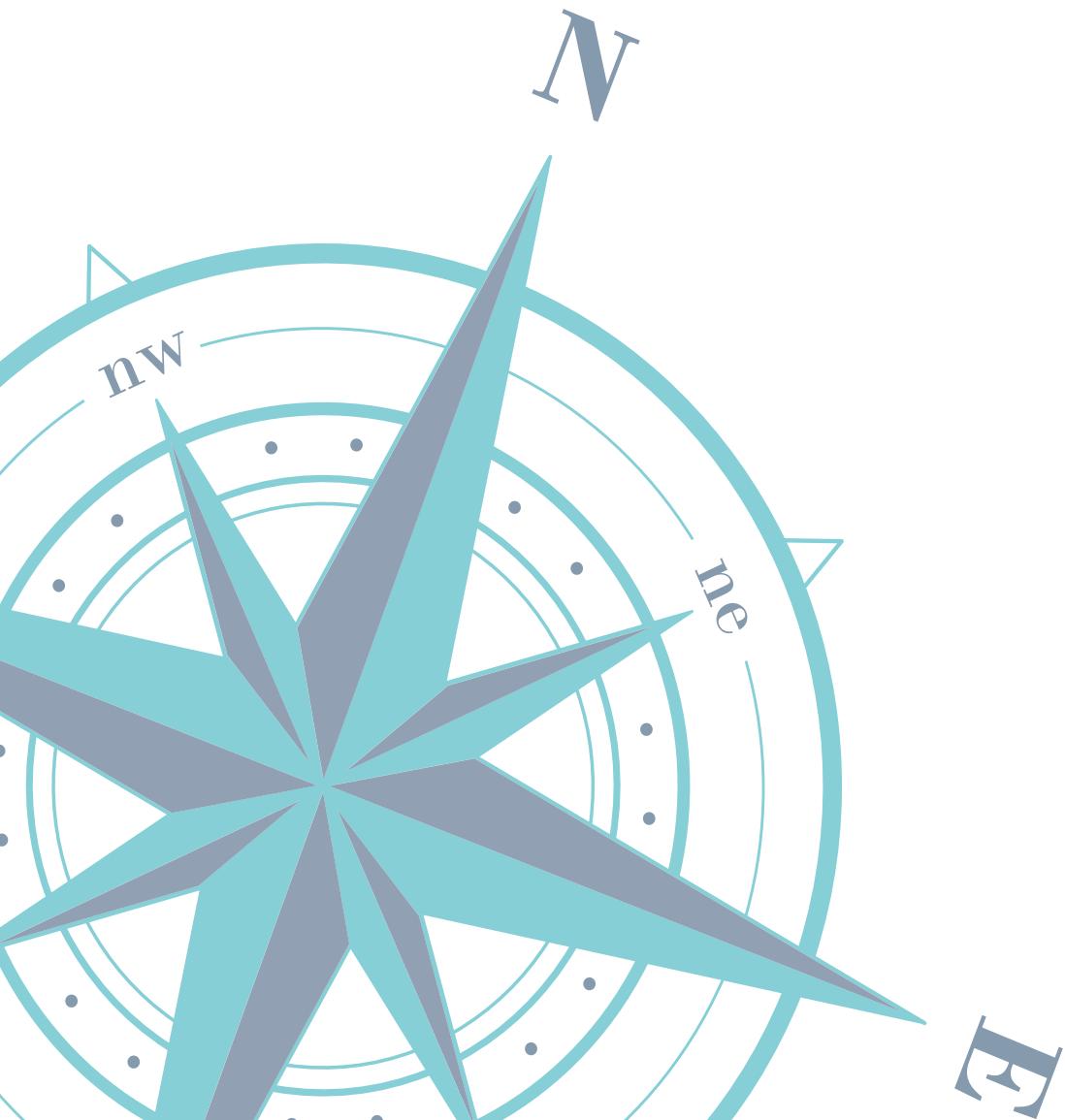


ITALIAN MARITIME ECONOMY

**Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama:
dalle rotte globali, un Mediterraneo più centrale**

Presentazione del 3° Rapporto Annuale
Napoli, 23 giugno 2016

RASSEGNA STAMPA



ARTICOLI STAMPA

COLLEGAMENTI

Guerra delle tariffe tra Suez e Panama

Raoul de Forcade ▶ pagina 31

Merci. Il passaggio per l'istmo dopo l'allargamento costerà dal 4 al 10% in più secondo il tipo di nave

Suez contro Panama sulle tariffe

Sconti anche del 65% per le rotte dall'East coast Usa verso l'Asia

STRATEGIE

L'armatore Messina: «Gli sconti di Suez arrivano anche perché oggi col fuel basso converrebbe passare da Capo Buona Speranza»

Raoul de Forcade

■ Con l'inaugurazione del Canale di Panama allargato, avvenuta nei giorni scorsi, si apre un abbaglio tariffario che contrappone il passaggio attraverso l'istmo a rotte che invece sono attratte (o possono esserlo) verso il canale di Suez (a sua volta "raddoppiato", per un tratto, nell'estate 2015). Non è un caso, infatti, che il 6 giugno scorso, dieci giorni prima che il nuovo Panama fosse inaugurato, la Suez canal port Authority abbia varato una linea tariffaria che prevede sconti dal 45 al 65% su alcune rotte container provenienti dai porti americani dell'East coast e diretti verso i porti del Sud e del Sud Est asiatico. A rilevarlo è un documento sul canale compilato da **Srm** (il centro studi sul Mediterraneo che fa capo a **Intesa Sanpaolo**). La decisione presa dalla port Authority, si nota nel report, «potrà avere un forte incentivo per potenziare i passaggi da Suez, aumentare la competitività nei confronti di Panama (che presumibilmente sarà spinta a rivedere le proprie strategie tariffarie) e scoraggiare le rotte che circum-

navigano il capo di Buona Speranza, anche a seguito dell'abbassamento del prezzo del petrolio». «A Suez - conferma Stefano Messina, ai vertici della compagnia Ignazio Messina - stanno facendo sconti anche perché ci sono più navi e il prezzo del carburante è sceso notevolmente. In certi casi, se non ci fossero sconti, sarebbe più conveniente passare da Capo di Buona Speranza, visto che Suez è uno dei costi più rilevanti di un viaggio dal Mediterraneo al Mar Rosso e viceversa».

Suez, peraltro, è il principale competitor di Panama. Un esempio di questa competizione, sottolinea **Srm**, è rappresentato «dalla rotta Far East-Usa East coast, una della più percorse del mondo, con 7,4 milioni di teu (container da 20 piedi) movimentati l'anno: nel 2010 transitavano 15 navi a settimana via Panama e 4 via Suez, nel 2015 sono transitate 16 navi via Panama e 9 via Suez; un aumento per entrambi i canali, ma più elevato sulla via di Suez». L'allargamento di Panama, però, permette al canale di inserirsi in una fascia di mercato che precedentemente non gli era consentita, quella tra le navi da 4.500 teu e quelle di 13/14 mila. La decisione di seguire, per determinate rotte, il passaggio attraverso Panama o quello da Suez si confronta con alcune variabili: costi di ammortamento della nave, costo

del carburante, costi operativi, e costi di attraversamento del canale. Quest'ultima variabile relativa alle tariffe è l'elemento chiave su cui si basa la competitività tra Suez e Panama. **Srm** ha quindi effettuato una simulazione su navi da 12 mila teu e potranno attraversare il "nuovo" canale di Panama e Suez, in termini di tempi e costi. Dallo studio emerge che «Panama compete con Suez sia sulla rotta Shanghai-New York, dove le stime dicono che il costo a transito per teu è di 820 dollari a viaggio (andata + ritorno) contro gli 830 dollari di Suez, sia sulla rotta Hong Kong-New York, dove il costo del viaggio per teu è pari a 830 dollari contro gli 855 di Suez; sulle rotte Shanghai-Rotterdam e Yokohama-Rotterdam, invece, resta più competitivo il transito per Suez (763 dollari contro 910)».

La simulazione tiene conto anche del fatto che le nuove tariffe panamensi avranno un aumento compreso tra il 4 e il 10% (secondo le dimensioni delle navi) ma che si prevedono agevolazioni per le compagnie che raggiungeranno un certo volume di container nel canale. Per contro, le tariffe per Suez sono basate sul tonnellaggio trasportato più che sui teu e la Suez canal Authority ha approvato sconti mirati del 45,55 e 65%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI

7,4 milioni

I container

La rotta Far East-Usa East coast è una delle più battute al mondo e totalizza 7,4 milioni di teu (container da 20 piedi) l'anno. Nel 2015 su quella rotta transitavano 15 navi a settimana via Panama e 9 via Suez. Ma rispetto al 2010 quest'ultimo segnava un aumento più elevato di quello di Panama.

-65%

Le tariffe

La Suez canal Authority ha previsto sconti del 45, 55 e 65% su alcune rotte container provenienti dai porti americani dell'East coast verso quelli del Sud e Sud Est asiatico. Lo rileva uno studio di [Srm](#).

Attività produttive



Panama e Suez Mediterraneo strategico

Servizio a pagina 4

L'appello di Massimo Deandreis, direttore Srm: "I porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere"

Panama e Suez, Mediterraneo strategico

L'apertura del nuovo canale centroamericano inciderà anche sul commercio nel *Mare Nostrum*

"Suez rafforzerà il suo carattere alternativo e competitivo rispetto a Panama"

PALERMO – Ci sono due grandi novità nei traffici marittimi degli ultimi anni: il raddoppio del Canale di Suez, inaugurato nell'agosto dell'anno passato, e il nuovo Canale di Panama che nei giorni scorsi ha visto transitare la sua prima nave, la Cosco Shipping Panama, una porta container cinese. Ad approfondire le prospettive commerciali ed economiche ci ha pensato Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, che sabato ha pubblicato il nuovo studio dal titolo "Gli effetti economici dell'allargamento del Canale di Panama sui traffici marittimi". Le prospettive di crescita interessano direttamente anche l'area Mediterranea, ma serve una grande spinta per i porti e le infrastrutture del mezzogiorno.

Il nuovo Panama non sarà determinante soltanto per il trasporto americano, ma avrà un grande impatto sulle rotte e la portualità globale. Lo ha precisato Massimo Deandreis, direttore generale di Srm. "La nostra ricerca delinea uno scenario in cui il nuovo Panama pur rimanendo uno snodo di

importanza globale va rafforzandosi soprattutto come un grande canale regionale americano che avrà l'effetto di rafforzare la portualità statunitense della costa atlantica. Questo inciderà anche sul Mediterraneo rafforzandone la centralità delle rotte che dall'Asia vanno verso la costa orientale degli Stati Uniti passano per il Canale di Suez, transito che rafforzerà il suo carattere alternativo e competitivo rispetto a Panama".

Proprio sul Mediterraneo si prevede un impatto diretto atteso di grande rilevanza con un aumento medio annuo del 2,2% del volume di merci scambiate, ha spiegato Deandreis come "conseguenza del nuovo Panama". L'appello dell'esperto è chiaro: "Tutto questo scenario rende ancora più urgente che i porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere e proporsi come una piattaforma logistica europea nel cuore del Mediterraneo".

Intanto sul fronte nazionale, in vista del documento governativo che dovrà stabilire definitivamente le opere infrastrutturali prioritarie, il ministro Delrio, a metà giugno, ha spiegato che si sta procedendo "sulla base di un principio semplice: l'utilità". E anche sul Ponte dello Stretto ha spiegato che "in sé non ha senso, ha senso se inserito in un grande corridoio". Proprio grandi infrastrutture del genere potreb-

bero permettere di intercettare nell'Isola una porzione di quei traffici che passano da Suez.

Su molte rotte internazionali, del resto, il principale competitor di Panama resta proprio Suez e l'ampliamento del primo mira "a non perdere quote di mercato". Nel comunicato stampa del rapporto leggiamo, inoltre, che è "di recentissima approvazione (6 giugno 2016) un provvedimento della Suez Canal Authority che ha varato una linea tariffaria che prevede uno sconto fino al 65% su alcune rotte container provenienti dai porti americani dell'East Coast e diretti verso i porti del Sud e del Sud Est Asiatico". Una decisione che potrà potenziare ulteriormente i passaggi da Suez e quindi "aumentare la centralità del Mediterraneo e rafforzare la direttrice di traffico che proveniente dall'Atlantico, entrerà nel Mediterraneo e dopo Suez proseguirà verso l'Estremo Oriente".

Anche la Cina non vuole restare fuori dai giochi ed è al lavoro per "aprire una 'via della seta' marittima di immediato interesse per propri traffici mediterranei e "in relazione a questa strategia c'è un rafforzamento delle rotte che dal Far East si dirigono verso il Mare Nostrum".

Rosario Battiato





Il nuovo canale di Panama visto dall'Oceano Pacifico

Le ricadute. Per il centro studi Srm aumento dei traffici del 2,2% annuo per i porti italiani e spagnoli - Italia 20° Paese per merci in transito

L'onda dei benefici anche nel Mediterraneo

Raoul de Forcade

■ L'allargamento del canale di Panama avrà ricadute economiche anche sull'Italia, benché di entità modesta rispetto a quelle su altri Paesi più vicini all'area. A testimoniarlo è un documento, appena pubblicato da Srm (il centro studi sul Mediterraneo, che fa capo a Intesa Sanpaolo), intitolato *Gli effetti economici dell'allargamento del canale di Panama sui traffici marittimi*.

Con questa operazione, sottolinea lo studio, «il canale diviene snodo logistico essenziale per il collegamento tra la costa orientale degli Stati Uniti e il crescente mercato asiatico. Ma la lista dei paesi utilizzatori non si esaurisce qui: il canale è un tassello fondamen-

do posto si colloca la Cina con 48,4 milioni. Appare significativa anche la presenza di Spagna e Olanda, Regno Unito, Belgio e Italia tra i primi 20 Paesi seppur con importi esigui». E l'Italia, che è al 20° posto della classifica, conta 3,1 milioni di tonnellate di merci che passano attraverso Panama. L'allargamento del canale, inoltre, afferma Massimo Deandreas, direttore generale di Srm, produrrà «un impatto diretto sul Mediterraneo, dove si stima un aumento medio annuo del 2,2% del volume di merci scambiate come conseguenza del nuovo Panama». La crescita toccherà anche l'Italia, dove, secondo le previsioni elaborate da Srm, si salirà dagli attuali 3,1 milioni di tonnellate a 3,3 milioni nel 2020, con un crescita annuale dell'1%. «Tutto questo scenario - conclude Deandreas - rende ancora più urgente che i porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere e proporsi come una piattaforma logistica europea nel cuore del Mediterraneo».

Secondo il presidente di

Confitalma, Manuel Grimaldi, l'allargamento del canale «ha l'enorme importanza di aver levato a Panama il collo di bottiglia che ha finora condizionato anche il modo di costruire le navi che lo attraversano, limitando lo scafo entro una larghezza non superiore ai 32 metri, proprio per consentire il transito nel vecchio canale. Una pratica che ha riguardato non solo le portacontainer o la portarinfuse ma anche le car carrier, che fino a due anni fa erano tutte *panamax* (cioè realizzate in modo da poter passare nel canale, *n.d.r.*). Ora si potranno superare questi limiti costruttivi perché la strozzatura non c'è più». Anche Paolo d'Amico, presidente

della Federazione del mare (che riunisce tutto il cluster marittimo), pone l'accento sul fatto che «l'aumento di portata delle navi che transitano sul canale consentirà di fare valide economie di scala».

L'armatore Stefano Messina, da parte sua, sottolinea «il grande successo delle aziende italiane nel contribuire alla realizzazione del canale», ponendo anche l'accento sulla preoccupazione che l'allargamento porti un'impennata «delle tariffe per il passaggio», anche se queste possono essere compensate dall'abbassamento dei costi, ottenuto con il passaggio di navi più grandi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PROSPETTIVE

Grimaldi: «Finalmente sparisce il collo di bottiglia»
d'Amico: «Ora saranno possibili maggiori economie di scala»

tale per le esportazioni di alcuni Stati sudamericani, quali Cile, Perù, Colombia, Messico, Ecuador e Guatemala. Contemporaneamente guarda anche alle coste europee, in particolare del Nord Europa (con i porti di Rotterdam e Anversa in testa) ma anche del Sud (Spagna e Italia) confermandosi così un asset macroeconomico di vitale importanza».

Gli Stati Uniti, rileva Srm, «sono il primo Paese che transita attraverso il canale, con 160,7 milioni di tonnellate. Al secon-

«Un potenziale di 50 transiti al giorno»

Lo studio di **Srm**: atteso dall'opera un impatto diretto positivo anche sul Mediterraneo

► TRIESTE

Il nuovo Canale di Panama permetterà di incrementare il traffico marittimo su varie rotte, e genererà al contempo un forte aumento di ricavi per il Paese: se finora i ricavi annuali erano di 2,7 miliardi di dollari - con costi di gestione per 1,25 miliardi - quelli rivenienti dalla gestione annua dopo l'espansione saliranno potenzialmente fin a 4 miliardi di dollari.

È uno dei dati contenuti nello studio che, in occasione dell'inaugurazione del Canale, **Srm**, il Centro studi collegato al **Gruppo Intesa Sanpaolo**, ha pubblicato sull'argomento, anche comparando i dati del "vecchio" con quelli del "nuovo" Canale. «La nostra ricerca - dice Massimo Deandresi, direttore generale di **Srm** - delinea uno scenario in cui il nuovo Panama pur rimanendo uno snodo di importanza globale va rafforzandosi soprattutto come un grande canale regionale americano che avrà l'effetto di rafforzare la portualità statunitense della costa atlantica». E questo «incidenterà anche sul Mediterraneo rafforzandone la centralità delle rotte che dall'Asia van-

no verso la costa orientale degli Stati Uniti passando per il Canale di Suez, transito che rafforzerà il suo carattere alternativo e competitivo rispetto a Panama». Secondo Deandresi «vi è poi un impatto diretto atteso sul Mediterraneo dove si stima un aumento medio anno del 2,2% del volume di merci scambiate come diretta conseguenza del nuovo Panama». Uno scenario che peraltro «rende ancora più urgente - secondo il direttore generale di **Srm** - che i porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere e proporsi come una piattaforma logistica europea nel cuore del Mediterraneo».

Il nuovo canale consentirà potenzialmente il transito contemporaneo di tre navi: due di dimensioni più piccole nelle vecchie chiuse e una attraverso le nuove. Sempre in via potenziale, stima **Srm**, sarà possibile il passaggio di ulteriori 12 navi giornaliere che andranno ad aggiungersi alle preeesistenti 38 per un «totale potenziale massimo di 50 transiti al giorno».

Il Canale occupa 9.925 addetti, e sin da quando sono iniziati i lavori di espansione sono stati creati trentamila posti di lavoro.



Una fase dei lavori al nuovo canale di Panama



III rapporto Srm-San Paolo

Mediterraneo, Italia superata dalla Germania

Napoli. (Paolo Bosso). L'Italia non è il paese che interseambia più merci (import-export) nel Mediterraneo. È quarta. Prima di lei ci sono la Cina, l'Usa e la Germania, la quale ci ha superato nel corso del primo trimestre di quest'anno. È quindi seconda, in Europa. Non è leader, pur essendo al centro di questo bacino, ma la cosa non sorprende nessuno, considerando che il grosso del traffico marittimo verso il Vecchio continente, anche quello che passa per il canale di Suez, ha come principale destinazione il northern range di Anversa, Rotterdam e Amburgo.

Il Mediterraneo, il canale di Suez (allargato ad agosto dell'anno scorso) e Panama (che inaugurerà due nuove chiuse atlantiche e pacifiche questa domenica dopo i test di Baroque) sono state le tre aree geografiche analizzate dall'*Italian maritime economy*, il terzo rapporto annuale sullo stato di salute del traffico marittimo del Mare Nostrum realizzato dal centro **Studi e Ricerche per il Mezzogiorno** (Srm) del **Banco di Napoli**, presentato giovedì scorso nella sede dell'istituto di credito.

Italia leader in cabotaggio e rotabili. Il nostro Paese è quindi fermo al palo nello sviluppo dei traffici mediterranei e lo studio di Srm non fa che confermarlo. Un Mediterraneo allargato quello concepito dal centro studi **San Paolo**: sono inclusi anche Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Arabia Saudita ed Emirati, Paesi che pur non affacciandosi in quel mare vi intrattengono rilevanti rapporti commerciali. In quest'area così concepita, l'Italia movimenta 473 milioni di tonnellate, di cui 10,2 milioni in container-teu. C'è un comparto però dove il Belpaese è un indiscusso leader: il traffico di cabotaggio e di rotabili, un settore, come sottolinea l'armatore napoletano Emanuele Grimaldi, «dove il Paese funziona: siamo il secondo costruttore al mondo di unità ro-ro e ro-pax e la nostra compagnia è la prima al mondo specializzata in questo tipo di trasporto». Se c'è un comparto dove il nostro Paese può quindi sereneamente crogiolarsi è quindi questo, lo *short sea shipping*.

Panama e Suez poco concorrenti. Passando ai due canali commerciali più importanti al mondo, Panama

e Suez, c'è da tenere a mente una differenza importante: non sono in concorrenza. O meglio, lo sono soltanto sulle tariffe. Suez dal 6 giugno ha avviato un taglio sui pedaggi che oscilla tra il 45 e il 65 per cento per le navi che dalla east coast statunitense sono dirette in Asia. Un modo per attrarre un po' di traffico da lì. «L'espansione di Panama porterà a un potenziamento del traffico americano, anche sulla costa atlantica, notoriamente meno centrale rispetto alla west coast», spiega **Massimo Deandreas**, direttore generale di Srm. L'espansione di Suez, avvenuta ad agosto scorso, comporterà un potenziamento del traffico internazionale proveniente dall'Asia, mentre per Panama il potenziamento è locale, senza dimenticare che questo «locale» è nientemeno che il mercato statunitense e sudamericano. Nel canale africano transita un quinto del traffico marittimo mondiale, un quarto delle rotte, equivalenti a 823 milioni di tonnellate merce nel 2015 (circa un decimo del commercio marittimo mondiale). Vi transitano 97 navi l'anno fino a 22mila teu. Panama è un po' più piccolo: rappresenta circa il 4 per cento del traffico marittimo mondiale, poco più di due terzi costituiti dalla tratta east coast-Asia, con l'Italia che vi movimenta 3,1 milioni di tonnellate merce. Con l'espansione vi transiteranno giornalmente fino a 50 navi (oggi 38) per un massimo di 15mila teu (oggi 5mila teu). «La principale novità che l'espansione di Panama porterà con sé sarà la realizzazione del porto di trasbordo di Corazal, a cui sono interessati terminali grossi come Apm, Terminal Link, Psa e Terminal Investment Limited (di Msc ndr)», commenta Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Mediterranean economy di Srm.

Automotive, Grimaldi sbarca a Gioia Tauro in alleanza con Blg

Napoli. Il gruppo Grimaldi sbarca nel porto di Gioia Tauro e attraverso Automar SpA (40% Grimaldi, 40% Bertani e 20% Mercurio), presieduta da Costantino Baldissara, direttore commercial, operation & logistics del gruppo Grimaldi, acquisisce dalla società tedesca Blg (che gestisce il traffico auto nel porto calabrese) il 50% di AutoTerminal Gioia Tauro spa. Il terminal, la cui concessione è a lungo termine, dispone di ben 320mila metri quadri che, secondo le previsioni di Grimaldi, potrebbe in un futuro abbastanza prossimo acquisire nuovi spazi. La notizia viene dallo stesso armatore, nel corso della presentazione del terzo rapporto sull'economia del mare di Srm-Banco di Napoli tenutasi stamattina nel capoluogo campano. «Abbiamo acquisito con la nostra consociata Automar SpA - spiega l'amministratore delegato del gruppo, Emanuele Grimaldi - uno spazio considerevole nel porto di Gioia Tauro per la movimentazione delle auto ed è possibile che in futuro possiamo ampliare il nostro terminal».

Il terminal di Automar, azienda leader nei servizi di logistica integrata da oltre quarant'anni, è specializzata nel trasporto su gomma e nella preparazione delle autovetture alla vendita (deceratura, riparazioni di carrozzeria e di meccanica, lavaggi ecc....). Il gruppo armatoriale di Napoli, attraverso la Salerno Auto Terminal gestisce da oltre quindici anni il terminal del porto di Salerno. Inoltre, nel 2014 ha acquisito oltre 400mila metri quadri di piazzale nel porto di Civitavecchia. Ora lo sbarco a Gioia Tauro.

ECONOMIA MARITTIMA SUD MERCATO CRUCIALE

Presentato a Napoli il nuovo rapporto di **Srm** sull'economia marittima. Il ruolo dei porti del Mezzogiorno viene considerato fondamentale dagli esperti.

A pagina 11

Economia marittima, indagine di **Srm** Sud cruciale per lo sviluppo del settore

Di **MARTINO LUPO**

Il **Banco di Napoli** ospita la presentazione del 3° Rapporto annuale "Italian Maritime Economy. Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama: dalle rotte globali, un Mediterraneo più centrale". Frutto dell'attività di monitoraggio dell'Osservatorio permanente sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica di **Srm** (www.srm-maritimeconomy.com) operativo dal 2014, il Rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia. Il nostro Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale che va tuttavia potenziato per essere più competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo.

Il Rapporto, in particolare, individua tre driver che impatteranno sugli scenari economici portuali e sulle rotte marittime. Il primo è un aumento della centralità del Mediterraneo rispetto alle direttive globali di traffico merci. Il secondo è rappresentato dalla realizzazione del nuovo Canale di Panama che sarà inaugurato tra pochi giorni il 26 giugno e che segue quella del rad-

doppio di Suez avvenuta lo scorso anno.

Il terzo è la tendenza sempre più marcata a costruire grandi navi e quindi la trasformazione dei porti in relazione alle nuove esigenze logistiche che ne deriveranno. I porti italiani e del

Mezzogiorno si troveranno quindi a dover affrontare nuovi

scenari con porti

competitor
sempre
più ag-
gressivi
e la con-
seguente
esigenza di
dover
snellire
la pro-

pria burocrazia e realizzare in-
vestimenti. Occorre quindi

dare rapido se-

guito alle
previ-
ni della
riforma
portuale
delineata
dal Governo.
"Dati,
analisi e
scenari

sviluppati nella ricerca di **Srm** sono molto chiari - commenta **Maurizio Barracco**, presidente **Banco di Napoli** - nonostante l'instabilità politica, se osserviamo dal punto di vista del commercio marittimo, il Mediterraneo sta tornando ad avere una rilevante centralità globale con una significativa crescita dei volumi di merci in transito".

Francesco Guido, direttore generale del **Banco di Napoli** ricorda che "Banco di Napoli e In-

tesa **Sanpaolo** sono da sempre vicini alle imprese che operano nella filiera del Mare che non è rappresentata solo dagli armatori, ma dai tanti operatori della logistica portuale, della cantieristica, dei servizi".

"Dobbiamo ricordarci - dice **Paolo Scudieri**, presidente **Srm** - che siamo un Paese marittimo da sempre e il settore armatoriale rappresenta ancora uno dei simboli economici dell'Italia. Inoltre gran parte del nostro import-export avviene via nave. La competitività di questo settore è determinante per tutta l'industria manifatturiera.

Per **Massimo Deandrea**, direttore generale **Srm** "un dato esprime bene l'accresciuta centralità del Mediterraneo: in vent'anni il numero dei containers movimentati nei 30 porti del Mediterraneo è cresciuto del 425 per cento con un tasso medio del 21 per cento all'anno. La riforma dei porti, in questo senso, è uno strumento determinante per il nostro sistema". ***



QUANTO VALGONO I 12 PORTI MERIDIONALI

- **Valore aggiunto**
15.000.000.000 di euro
- **Merci movimentate**
214.000.000 di tonnellate l'anno
- **Crescita media annuale**
21 per cento
- **Crescita in venti anni**
425 per cento
- **Incidenza porti meridionali su totale**
45 per cento



Maurizio Barracco



Massimo Deandreis



Francesco Guido



Paolo Scudieri

IL TERZO RAPPORTO ANNUALE SRM

Sviluppo dei porti in crisi

Fase di stallo per gli scali marittimi italiani

Il Mediterraneo consolida la sua centralità grazie al raddoppio di Suez, all'allargamento del Canale di Panama ed alla crescente presenza di investimenti cinesi nel settore marittimo, ma lo sviluppo dei porti italiani è in fase di stallo. E quanto emerge dal terzo rapporto annuale di **SRM** (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) del gruppo **Intesa San Paolo**. I dati del volume "Italian Maritime Economy", che si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia, riportano come il traffico nel Mediterraneo rappresenti il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte marittime: nei porti del Mediterraneo transitano merci per 2 miliardi di tonnellate l'anno. In particolare, analizzando i dati italiani, emerge che il Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale che va però potenziato: il sistema portuale italiano mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma attraversa una fase di stallo.

L'Italia è terza in Europa nel 2015 per traffici gestiti, con 473 mln di tonnellate di merci e 10,2 mln di tonnellate di merci movimentati, cifre che segnalano una leggera crescita rispetto agli ultimi tre anni, con una situazione però ancora lontana dai livelli pre-crisi. Il Paese resta comunque primo nell'Ue per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 mln di tonnellate di merci trasportate (il 33,5% del totale). Per quanto riguarda i porti del Mediterraneo, continua la crescita tumultuosa del marocchino Tanger Med, mentre

in Italia, Gioia Tauro ha movimentato circa 2,5 milioni di teu (in calo del 14% sul 2014), Genova ne ha movimentati 2,2 milioni (+3,2%), La Spezia 1,3 milioni (-0,2%), Livorno (780 mila; +35,2%), Venezia (560 mila; +22,9%) e Salerno (359 mila; +12,3%). Il focus sul Mezzogiorno indica che i 12 porti dell'area movimentano il 41,4% del totale del traffico container italiano e il 45,3% del traffico complessivo di merci. Il rapporto sottolinea come il Sud deve essere posto in una posizione di rilievo con investimenti e strategie adeguate in termini di infrastrutture. «Nonostante l'instabilità politica - spiega Maurizio Barracco, presidente **Banco di Napoli** - il Mediterraneo sta tornando ad avere una rilevante centralità globale con una significativa crescita dei volumi di merci in transito. Questo avviene parallelamente alla crescita delle sfide che arrivano da quest'area, prima tra tutte quella dei flussi migratori. Per questo è urgente avviare una vera politica europea per il Mediterraneo in cui la dimensione marittimo-portuale sia al centro». Il presidente di **SRM** Paolo Scudieri aggiunge: «Investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale umano, puntando sul mare, sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno la posizione geografica. Un esempio vincente è l'accordo Fca, porto di Civitavecchia e Grimaldi per il trasporto delle autovetture realizzate nello stabilimento di Melfi e destinate al Nord America, che ha attivato un traffico prima inesistente mettendo in rete industria, logistica, trasporto marittimo».



Lo scalo di Gioia Tauro



➔ IL PRESIDENTE CONTRO IL MINISTRO

NEL MIRINO ANCHE IL CODICE DEGLI APPALTI

De Luca attacca Delrio sulla riforma dei porti



Scontro tra presidente della Regione, Vincenzo De Luca (foto), e ministro Graziano Delrio. De Luca ha utilizzato la sede del Centro studi del Banco di Napoli per lanciare bordate al ministro di Trasporti e Infrastrutture. Due i temi "caldi": riforma dei porti e codice degli appalti.

■ A PAGINA 9

Porti, De Luca attacca Delrio

Il presidente: «La riforma? Serve altro». Duro scontro sugli appalti: «Il tuo Codice non è il Vangelo»

► NAPOLI

È scontro tra il presidente della Regione Campania, **Vincenzo De Luca**, e il ministro **Graziano Delrio**. De Luca ha utilizzato la sede di Srm, il centro studi del Banco di Napoli – in occasione della presentazione del rapporto “Italian maritime economy” – per lanciare bordate all’indirizzo del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture. Due i temi “caldi”: la riforma dei porti e il codice degli appalti.

«Stiamo dedicando troppo tempo alla riforma dei porti, mentre dovremmo concentrarci sul nodo delle aree retroportuali – ha esordito il presidente della Regione – Per i porti di Napoli e Salerno, la cosa determinante è invece la progettazione delle reti ferroviarie e autostradali per arrivare a Nola, a Mascalucia e per rendere competitive le aree interne ai porti. Ai tedeschi o agli inglesi sarebbe difficile spiegare la situazione del porto di Napoli – ha aggiunto De Luca – Tre anni di commissariamento durante i quali a fronte di 150 milioni di euro di fondi europei ne sono stati investiti 1,8». De Luca ha parlato di «ritardi, freni, farraginosità burocratiche che immobilizzano la capacità decisionale dell’Italia», facendo l’esempio del porto di Salerno. «Il presidente dell’Autorità portuale **Andrea Annunziata** mi ha detto che stanno aspettando da sette mesi la valutazione d’impatto ambientale dal ministero per gli escavi. Averla è un’impresa storica».

Ma è sugli appalti che si scatenano le polemiche. «Sono tra

quelli che considerano la nuova normativa del Codice degli appalti come un modo per paralizzare l’Italia – ha detto De Luca – La modifica del Codice ha una parte condivisibile negli sforzi per inserire elementi di trasparenza e rigore. Ma non possiamo decidere che anche per gli appalti di media dimensione possiamo andare a gara solo con progetti esecutivi. Per un’opera di 20 milioni un progetto esecutivo ne costa due e nessun soggetto pubblico può investirli».

«Stupisce – ha replicato il ministro Delrio – che il presidente De Luca metta in discussione il fatto che siano mandati a gara i progetti esecutivi. E che lo faccia sostenendo che i costi dell’esecutivo incidono per il 10%, quando è noto che al massimo incidono per il 3. Mettere in dubbio la centralità del progetto esecutivo messo a gara, significa mettere in discussione il fondamento del Codice degli appalti, che vuole bloccare quel mondo e quelle lobby che vivono di riserve e di varianti e che sono una delle principali cause della mancanza di esecuzione di lavori pubblici in Italia».

«Il ministro Delrio considera i propri atti come pagine del Vangelo, mi permetto di dissentire – è stata la risposta di De Luca – Sul nuovo Codice degli appalti, ho più volte segnalato elementi di semplificazione assolutamente apprezzabili. Mi auguro che sulla materia sia ammessa una discussione libera, non pregiudiziale né ideologica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Graziano Delrio e Vincenzo De Luca

Dalla Campania

Sviluppo • Reprimenda del governatore della Campania rispetto allo stallo dell'infrastruttura marittima

Porto di Napoli, inconcepibile avere investito solo due milioni in tre anni»

De Luca: «Ne erano disponibili 150. Gli altri volano, noi scaviamo col secchiello». Note positive sul progetto Cilento blu express

Inconcepibile avere a disposizione 150 milioni di fondi e investire solo 1,8. Questo il nocciolo della riflessione di Vincenzo De Luca presidente della Giunta Regionale della Campania rispetto alla gestione commissariale del Porto di Napoli.

Di fronte a porti del Nord Europa che volano, come quello di Rotterdam che si pone come la maggiore piattaforma di interscambio europeo nel Mezzogiorno si batte la fiacca. Dura reprimenda del governatore nel corso del dibattito di presentazione da parte del centro studi Smi del report sull'economia marittima.

Insostenibile la situazione richiamata tale da richiedere rivolgimenti profondi per il rilancio del Sud.

Note positive invece in regione per il progetto Cilento Blu Express. La Regione Campania ha affidato all'Ente Provinciale per il Turismo di Salerno la realizzazione del progetto "Cilento Blu Club", finanziato con fondi regionali e del MiBACT. Il progetto prevede l'istituzione di un sistema integrato di trasporto mediante mobilità su ferro, ed in particolare con i vettori dell'alta velocità, per meglio collegare le città del Centro-Nord Italia con il Cilento e il Vallo di Diano, e mediante mobilità via mare per offrire al turista l'opportunità di avere dei collegamenti da Salerno ai porti della costa cilentana e di effettuare escursioni dal Cilento alla Costa Amalfitana, all'Isola di Capri, alle città di Napoli e Salerno.

La mobilità ferroviaria si articola in due interventi:

1) l'attivazione di un treno regionale denominato «Cilento Blu Express» affidato a Trenitalia sulla tratta Salerno – Paestum – Agropoli – Vallo della Lucania – Ascea – Pisciotta – Sapri in corrispondenza con l'arrivo nella stazione ferroviaria di Salemo dei treni Frecciarossa provenienti da Torino e Milano.

2) l'attivazione del servizio intermodale con il collegamento dei treni Italo con delle nuove linee Italobus. Il servizio intermodale consente ai turisti che arrivano a Salemo con il vettore NTV dell'alta velocità di proseguire il viaggio verso le località del Cilento e del Vallo di Diano con tre autolinee Italobus.

Il trasferimento da Salemo con il CilentoBlu Express o con Italobus è gratuito ed è riservato ai viaggiatori, in possesso del biglietto unico di alta velocità Trenitalia o del biglietto integrato Italo+Italobus, provenienti dalle città di Torino-Milano- Bologna-Firenze-Roma-Napoli.

La mobilità via mare, affidata ad Alicost, è effettuata con le navi veloci Cilento Blu e mette in collegamento nove porti della costa regionale: Napoli Beverello, Capri, Positano, San Marco di Castellabate, Acciaroli, Marina di Casal Velino, Palinuro, Marinadi Camerota e Sapri.

Nell'ambito del progetto «Cilento Blu Club» è prevista la promozione «Scopri il Cilento - al viaggio ci pensiamo noi», sostenuta e finanziata dagli operatori delle strutture ricettive del Cilento e del Vallo di Diano che aderiscono all'iniziativa, cilentoblu.region.campania.it.



Porti, allarme Mediterraneo L'Italia rischia, Napoli è ferma

Il meeting

Il rapporto **Srm** al Banco Napoli
Traffico merci, sistema in ritardo
Gentiloni: troppe le strozzature

Le sfide

Germania
e Francia
già pronte
a sfruttare
i vantaggi
del raddoppio
di Panama

Mentre il porto di Napoli, commissariato da tre anni e con appena 1,8 milioni investiti su 150 a disposizione, resta fermo, attorno tutto si muove: l'espansione della Cina verso l'Africa e il Mediterraneo, la crescita costante dei porti del Nord Europa, la spietata concorrenza tra il canale di Suez e quello di Panama (che da domenica raddoppia). È tutto nero su bianco nelle 200 pagine del terzo rapporto annuale sull'economia marittima italiana, che porta la firma di **Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno)**. La fotografia scattata dagli esperti è chiara: «Si assiste a una crescita costante del traffico container, ma non solo, nell'area del Mediterraneo - spiegano **Massimo Deandrea** e **Alessandro Panaro**, rispettivamente direttore generale e responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" di **Srm** - che va di pari passo con l'aumento dei passaggi sia nel canale di Panama che in quello di Suez. Sono sempre di più, inoltre, le navi in grado di trasportare oltre 10 mila container: fino al 2012 erano il 13 per cento, oggi sono salite al 23 e nel 2019 arriveranno al 32 per cento». In questo quadro i players principali sono Stati Uniti da un lato e Cina dall'altro, mentre l'Italia deve fronteggiare l'avanzata di Paesi europei, come Francia e Germania, che stanno investendo molto sul Mediterraneo.

Se questi sono gli scenari, quali azioni si possono mettere in campo? Durante il convegno nella sala assemblee del **Banco di Napoli** - introdotto dal presidente e dal direttore generale del **Banco di Napoli**, **Maurizio Barracco** e **Francesco Guido**, nonché dal presidente di **Srm** **Paolo Scudieri** e moderato dal direttore de **Il Mattino** **Alessandro Barbano** - si susseguono le riflessioni degli esperti della materia. **Manuel Grimaldi**, amministratore delegato dell'omonimo gruppo e presidente degli armatori italiani, difende i risultati ottenuti nel settore dal Paese che, dice, «possiede eccellenze a livello mondiale». Sul nodo della burocrazia che allunga i tempi decisionali, sollevato dal governatore campano **Vincenzo De Luca**, non ha dubbi: «Negli ultimi vent'anni il porto di Salerno è sempre stato molto efficiente mentre, a pochi chilometri di distanza, quello di Napoli deve fare i conti con difficoltà enormi. Molto dipende dalle persone, dalle aziende e dalle istituzioni». Più critico il giudizio di **Michele Acciaro**, docente di Logistica marittima presso la **Kuhne Logistics University** di Amburgo: «I porti del Nord Europa hanno puntato con decisione sulla logistica, i cinesi stanno costruendo

ponti e autostrade in Africa e noi restiamo indietro. Le opportunità ci sono ma l'Italia se le lascia scappare». Per **Giovanni Andornino**, docente di Relazioni Internazionali dell'Asia orientale all'Università di Torino, «è iniziato un ciclo di massicci investimenti della Cina in Europa, in particolare nell'area del Mediterraneo. Ma mentre dai Paesi europei questa espansione viene vista come un'usurpazione di spazi altrui, per la Cina significa solo riconquistare la posizione egemone occupata meno di due secoli fa».

Sulle difficoltà del porto di Napoli si sofferma **Umberto Masucci**, presidente International Propeller Clubs e vicepresidente della Federazione del Mare: «Praticamente da 7 anni e mezzo, tra una governance debole e la lunga fase del commissariamento, il porto di Napoli non ha una guida stabile. Eppure, nonostante ciò, grazie agli sforzi degli armatori è stata potenziata tutta la parte attorno al molo Beverello e alla Stazione Marittima mentre, con il gioco di squadra fra 38 imprenditori, si sta lavorando all'apertura del Museo del Mare. Ora attendiamo fiduciosi la nomina del nuovo presidente dell'Authority». L'ex ministro **Francesco Profumo**, presidente della Compagnia **San Paolo**, spiega così le lungaggini amministrative che tengono in ostaggio l'Italia, da Nord a Sud: «La prima reazione dei funzionari pubblici è dire no. Ormai nel nostro Paese è venuta meno la fiducia e, quando questo succede, sorgono barriere e vengono inserite regole sempre più stringenti. Serve una svolta». E il ministro degli Esteri **Paolo Gentiloni**, a cui vengono affidate le conclusioni, avverte: «La sfida è difficile ma negli ultimi anni l'Italia ha provato a reagire. Penso all'investimento sul porto di Gioia Tauro, che purtroppo non ha prodotto i risultati sperati. Ma possiamo farcela. Per riuscirci dobbiamo però eliminare le strozzature che rendono la vita difficile a chi vuole investire in Italia e mostrare ai Paesi stranieri che sappiamo fare gioco di squadra».

ger.aus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



UNO STUDIO **SRM** ANALIZZA GLI EFFETTI DELL'ALLARGAMENTO DEI CANALI DI SUEZ E PANAMA

Rotte, Mediterraneo più strategico

I porti italiani hanno dunque l'occasione di conquistare nuove quote di mercato, a patto che gli scali marittimi puntino finalmente sull'intermodalità e sull'efficienza dei terminal container

Con il raddoppio del Canale di Suez e l'ampliamento di quello di Panama il Mar Mediterraneo consolida la propria centralità nello scacchiere internazionale dei traffici marittimi. Quanto e in che modo ha provato a dirlo **Srm-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno** (centro studi collegato a **Intesa Sanpaolo**), che ieri a Napoli ha presentato la terza edizione del rapporto **Italian Maritime Economy**. Lo studio evidenzia alcuni fattori importanti del Mar Mediterraneo, tra cui: il traffico di questo tratto di mare rappresenta il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte marittime; nei suoi porti transitano merci per 2 miliardi di tonnellate ogni anno; l'anno scorso i primi 30 scali del Mare Nostrum hanno movimentato 47,8 milioni di Teu (unità di misura del container), mentre nel 1995 erano 9,1 milioni (+425%). E poi: l'Italia è terza in Europa per traffico merci con 473 milioni di tonnellate movimentate; è il primo Paese nell'Ue-28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 milioni di tonnellate di merci (il 33,5% del totale); l'import-export marittimo italiano ammonta a 226 miliardi e il nostro Paese trasferisce via nave oltre un terzo delle merci complessive in valore. L'Asia, con il 41% del totale, è l'area principale di destinazione del nostro traffico commerciale marittimo, seguita dagli Usa con il 23%. La ricerca sottolinea che «l'allargamento del Canale di Suez (avvenuto nel 2015) consente il passaggio di tutte le tipologie di navi, anche le più grandi (cosiddette megaship) e, unitamente alla maggiore rapidi-

tà di passaggio, aumenta la strategicità della direttrice Europa-Mediterraneo-Suez-Asia e viceversa». Inoltre, «un dato nuovo di cui tenere conto è che la Cina, grazie anche al nuovo Suez, ha aumentato il suo interesse strategico verso il Mediterraneo». L'import-export cinese verso il Sud Mediterraneo è passato dai 5,5 miliardi di euro nel 2001 a 56 miliardi nel 2015 raddoppiando il valore ogni anno e oggi la Cina è il secondo partner commerciale dell'area South Med (dopo gli Usa) ed è quello con il maggiore tasso di crescita. Non solo: Cosco, compagnia di navigazione cinese partecipata dal Governo e recentemente fusasi con l'altro mega-operatore pubblico China Shipping Container Lines, ha acquistato il 67% del porto del Pireo ponendo una forte base marittima nell'area mediterranea. La Cosco garantirà investimenti nei terminal container porto greco per 350 milioni in dieci anni. «L'interesse della Cina verso basi logistiche nel Mediterraneo si spiega con la crescente facilità e convenienza a raggiungere la costa atlantica orientale degli Stati Uniti via Mediterraneo-Suez», spiegano ancora gli analisti di **Srm**, sottolineando invece che «il nuovo canale di Panama va confermandosi come un grande hub marittimo internazionale soprattutto per gli Usa e avrà l'effetto di rafforzare ulteriormente la portualità statunitense della costa atlantica». Il canale di Panama allargato consentirà il transito di navi portacontainer da 14 mila Teu di capacità e anche l'accesso a una nuova tipologia di navi, quelle di trasporto di Lpg e Lng (Liquefied Petroleum Gas e Liquefied Natural Gas). Il transito totale di merci del Canale di Panama è stato di 230 milioni di

tonnellate negli ultimi anni e, se si osserva la direzione dei transiti, si vede che già oggi questa via d'acqua è più utilizzata dagli americani per raggiungere l'Asia che non il contrario. Infatti 137,3 milioni di tonnellate (circa il 60%) sono andate nella direzione Atlantico-Pacifico e 91,3 milioni (40%) in senso contrario Pacifico-Atlantico. Le navi di passaggio sono state 13.900. Lo studio di **Srm** evidenzia poi la tendenza sempre più spinta a costruire navi di grandi dimensioni e a creare alleanze tra grandi player per razionalizzare rotte e cercare economie di scala. I dati evidenziano che al 2019 avremo in mare 274 megaship con una dimensione variabile tra 13 e 21 mila Teu, mentre la capacità totale della flotta sarà portata a 22,8 milioni di Teu (con buona pace di chi spera in un riequilibrio fra domanda e offerta di trasporto marittimo che possa fare rialzare in maniera decisa i noli). In questo contesto di mercato i porti italiani sono sempre più stretti tra competitor agguerriti non solo del Nord Europa ma anche dalla sponda sud del Mediterraneo. Lo scenario di una nuova centralità è una sfida per l'Italia ma aumenta l'interesse anche per gli altri attori dell'area mediterranea. A questo proposito l'analisi di **Srm** sottolinea che «occorre agire su fattori di competizione come l'intermodalità e con essa l'efficienza dei terminal portuali» e sulla riforma portuale del governo aggiunge: «Occorre accelerare sull'avvio delle nuove governance e sul rilancio della portualità del Mezzogiorno. Ricordiamoci che la competitività del nostro interscambio commerciale dipende dall'efficienza del nostro sistema marittimo e portuale». (riproduzione riservata)





Porto di Napoli, De Luca contro Delrio «Codice degli appalti paralizza il Paese»

Di SALVATORE PARENTE

NAPOLI. A margine dell'incontro che si è tenuto ieri nella sala delle assemblee del Banco di Napoli per la presentazione dell'annuale rapporto del Srm (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) sull'economia marittima, il presidente De Luca ha parlato della complessità della realizzazione di grandi opere e progetti provocata da lungaggini burocratiche e inerzie di palazzo: «Ai tedeschi o agli inglesi sarebbe difficile spiegare la situazione del porto di Napoli, sarebbe difficile spiegare tre anni di commissariamento durante i quali a fronte di 150 milioni di euro di fondi europei ne sono stati investiti 1,8. Sul porto - ha sottolineato De Luca - si ascoltano appelli al popolo di rivoluzione globale, ma è più difficile trovare uno che sia in grado di aprire un cantiere e di chiuderlo». De Luca ha poi parlato di «ritardi, freni, farraginosità burocratiche che immobilizzano la capacità decisionale dell'Italia», portando alla platea l'esempio del porto di Salerno; «il presidente dell'Autorità portuale Annunziata mi ha detto che stanno aspettando da sette mesi la valutazione d'impatto ambientale dal ministero per gli escavi. Averla è un'impresa storica. Noi non siamo per la rivoluzione armata, ma artigiani e pensiamo che la valutazione delle sabbie dei fondali avviene prelevando la sabbia in alcuni punti del porto e portandola col secchiello in un laboratorio accreditato dove si fa l'analisi. Io non faccio il chimico ma presumo che in una settimana la classificazione della sabbia sia fatta. Questo funziona per Rotterdam, Anversa, i porti della Sud Corea ma in Italia no. E noi quindi dovremmo fare concorrenza ai porti internazionali avendo a che fare coi tempi del secchiello di sabbia».

L'AFFONDO DI DE LUCA.

«Sono inoltre, tra quelli che considerano la nuova normativa del codice degli appalti come un modo per paralizzare l'Italia - ha insistito De Luca - e lo dico sapendo di avere una posizione minoritaria nella mia parte politica. La modifica del codice - ha detto De Luca - ha una parte condivisibile negli sforzi per inserire elementi di trasparenza e rigore. Ma non possiamo decidere che anche per gli appalti di media dimensione possiamo andare a gara solo con progetti esecutivi e non ci chiediamo chi abbia le risorse per fare questi progetti. Ricordo che per un'opera di venti milioni un progetto esecutivo costa due milioni e nessun soggetto pubblico può investirli. E nessun soggetto privato li investirebbe prima di una gara senza avere certezze».

LA REAZIONE DI DELRIO.

Immediata la replica del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio in merito al codice degli appalti: «Stupisce che il presidente De Luca metta in discussione il fatto che siano mandati a gara i progetti esecutivi. E che lo faccia sostenendo che i costi dell'esecutivo incidono per il 10 per cento, quando è noto che al massimo incidono per il 3 per cento. Mettere in dubbio la centralità del progetto esecutivo messo a gara - prosegue in una nota -, significa mettere in discussione il fondamento del Codice degli Appalti, che vuole bloccare quel mondo e quelle lobby che vivono di riserve e di varianti e che sono una delle principali cause della mancanza di esecuzione di lavori pubblici in Italia».

L'EX CALDORO. Nel ballame delle dichiarazioni pro e contro quelle rilasciate da De Luca, si inserisce l'ex presidente Cal-

doro che, in un video postato sulla sua pagina Facebook attacca: «Leggo della polemica fra Delrio e De Luca, ha ragione il Ministro: bisogna accelerare sulle opere. Vincenzo De Luca sul porto non denunci, realizzi. Un Presidente di Regione deve fare».

I VERDI. Un affondo politico che, però, non trova solo dissenso ma anche l'appoggio e l'approvazione del consigliere regionale dei Verdi, Francesco Emilio Borrelli e del portavoce regionale del Sole che ride, Vincenzo Peretti che dichiarano: «Condividiamo le perplessità del presidente De Luca che ha chiesto la fine del commissariamento del porto di Napoli per non continuare a perdere opportunità straordinarie che permetterebbero di sfruttare a pieno le potenzialità dello scalo. La fine del commissariamento consentirebbe anche di affrontare seriamente la questione dell'elettrificazione del porto, uno dei punti su cui abbiamo costruito l'alleanza programmatica con il sindaco De Magistris perché, grazie all'elettrificazione dello scalo napoletano, potremmo ridurre sensibilmente l'inquinamento in città. Il porto, così com'è, già contribuisce a una fetta importante dell'economia napoletana, ma potrebbe creare ancora maggiori introiti se solo fossero sfruttate al meglio le sue immani potenzialità. Ottenerne la fine del commissariamento del porto potrebbe essere la prima concreta



azione da portare avanti insieme a De Luca e de Magistris in questa seconda consiliatura».

MARCIANO. Infine, Antonio Marciano, consigliere regionale del Pd, risponde alle dichiarazioni di Caldoro affermando: «Nell'ultimo anno abbiamo iniziato a dare i primi segnali di una netta e decisa inversione di tendenza, provando a recuperare i ritardi clamorosi e il chiaro fallimento della precedente amministrazione regionale, anche se la vera sfida sarà riuscire a realizzare le opere previste e necessarie per rispondere alle sfide che il mercato richiede per dare nuova forza al principale polmone dell'economia in Campania».



Merci e container, la Cina guarda al Sud Più arrivi nei porti di Napoli e Salerno

Traffici marittimi, il dossier 2015 di Srm: l'interesse asiatico e le porte del Mediterraneo

di Salvatore Avitabile

NAPOLI Il Mediterraneo diventerà ancora più centrale nei traffici commerciali grazie al raddoppio di Suez, all'allargamento del Canale di Panama ed alla crescente presenza di investimenti cinesi nel settore marittimo logistico. E in questo scenario i porti del Mezzogiorno avranno un ruolo strategico ma dovranno difendersi da competitor sempre più agguerriti, sia dal Sud che dal Nord Europa. La «fotografia» emerge dal terzo rapporto annuale «Italian Maritime Economy. Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama: dalle rotte globali, un Mediterraneo più centrale» che sarà presentato oggi da Srm, il Centro Studi del Gruppo Intesa Sanpaolo, nella sala delle assemblee del Banco di Napoli. Il forum sarà aperto da Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli, e Paolo Scudieri, leader di Srm. Per le conclusioni è prevista la presenza del ministro degli Affari Esteri, Paolo Gentiloni.

Secondo lo studio, dunque, il traffico di merci nel Mediterraneo è cresciuto di oltre il 124 per cento tra il 2000 e il 2015. Nei porti transitano merci per quasi 2 miliardi di tonnellate e i primi 30 porti del Mediterraneo nel 2015 hanno movimentato 47,8 milioni di Teus (unità di misura dei container). Una crescita enorme visto che nel 1995 erano 9,1 milioni (incremento del 425 per cento). La Cina, grazie a Suez, ha aumentato l'interesse verso il Mediterraneo. E i dati sono eloquenti: l'import-export è passato da 5,5 miliardi di euro del 2001 a 56 nel 2015. La Cina è - dopo gli Usa - il secondo partner commerciale dell'area South Med e nel Mediterraneo ha la

leadership commerciale. E con l'allargamento del Canale di Panama (l'apertura è prevista il 26 giugno) saranno attivati nuovi investimenti nei porti del Sud e del Nord America. E i porti del Sud? Nel 2015 Gioia Tauro ha movimentato circa 2,5 milioni di Teu (in calo del 14 per cento rispetto al 2014). Nel rapporto Salerno invece ha raggiunto 359 mila di Teu, incremento del 12,3 per cento) mentre Napoli (non citato nello studio) 438.280 (+ 1,53%). Il porto di Napoli, nei primi tre mesi del 2016, ha movimentato 108.498 Teu (-0,48 per cento). Ma i porti del Nord restano ancora i più strategici: Genova (2,2 milioni con + 3,2 %), La Spezia (1,3 milioni e -0,2), Livorno (780 mila e + 35,2) e Venezia (560 mila e 22%). Secondo lo studio, quindi, «i 12 porti del Sud movimentano il 41,4% del totale del traffico container italiano e il 45,3% del traffico complessivo di merci». Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli, aprirà il convegno. Spiega: «Dati, analisi e scenari sviluppati nella ricerca di Srm sono molto chiari: nonostante l'instabilità politica, se osserviamo dal punto di vista del commercio marittimo, il Mediterraneo sta tornando ad avere una rilevante centralità globale con una significativa crescita dei volumi di merci in transito. Questo avviene parallelamente alla crescita delle sfide che arrivano da quest'area, prima tra tutte quella dei flussi migratori. Sfide che toccano il futuro stesso del processo di integrazione europea. Per questo è urgente avviare una vera politica europea per il Mediterraneo in cui la dimensione marittimo-portuale sia al centro. L'Italia può e deve giocare un ruolo propulsivo anche nell'interesse del Mezzogiorno, naturale piattaforma logistica al centro di

quest'area, che così troverebbe una ulteriore e forte dimensione di sviluppo».

Francesco Guido, direttore Generale del Banco di Napoli, afferma: «Banco di Napoli e Intesa Sanpaolo sono da sempre vicini alle imprese che operano nella filiera del mare che non è rappresentata solo dagli armatori, ma dai tanti operatori della logistica portuale, della cantieristica, dei servizi. L'economia marittima nel Mezzogiorno genera nel suo insieme 15 miliardi di euro di "valore aggiunto", muove 214 milioni di tonnellate annue di merci nei 12 porti del Mezzogiorno che rappresentano il 45% del totale italiano. È chiaro che parliamo di una fetta fondamentale della nostra economia sulla quale siamo attivamente impegnati come Banco di Napoli, ma anche nel più ampio contesto del Gruppo Intesa Sanpaolo con le specifiche competenze, per assicurare supporto ad una filiera strategica che rappresenta una grande potenzialità del nostro Paese»

Paolo Scudieri, presidente Srm, aggiunge: «Dobbiamo ricordarci che siamo un Paese marittimo da sempre e il settore armatoriale rappresenta ancora uno dei simboli economici dell'Italia. Inoltre gran parte del nostro import-export avviene via nave. La competitività di questo settore è determinante per tutta l'industria manifatturiera. Investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale



umano, puntando sul mare, sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno la posizione geografica. Un esempio vincente è l'accordo Fca, Porto di Civitavecchia e Grimaldi per il trasporto delle auto-vetture realizzate nello stabilimento di Melfi e destinate al Nord America, che ha attivato un traffico prima inesistente mettendo in rete industria, logistica, trasporto marittimo. È solo un esempio delle tante opportunità che si possono cogliere». Infine

Massimo Deandreas, direttore generale Srm: «Un dato esprime bene l'accresciuta centralità del Mediterraneo: in vent'anni il numero dei containers movimentati nei 30 porti del Mediterraneo è cresciuto del 425% con un tasso medio del 21% all'anno. Questo processo si rafforzerà ulteriormente grazie a tre fattori strategici che mettiamo in luce nel nostro Rapporto: il rafforzamento della rotta che dall'Asia passa via Suez nel Mediterraneo e prosegue attraverso l'Atlantico;

il crescente ruolo della Cina nel Pireo e a Port Said; l'impatto che il nuovo Panama avrà sul rafforzamento della portualità atlantica degli Stati Uniti. Tutto questo accelera la competizione tra porti. Per l'Italia e il suo Mezzogiorno c'è una grande opportunità ma anche una sfida urgente: dare attuazione alla riforma portuale del Governo, investire su logistica e intermodalità, semplificare le procedure».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il forum

● Questa mattina, nella sala delle assemblee del Banco di Napoli, Srm (il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà il terzo Rapporto Annuale «Italian Maritime Economy»

● Per le conclusioni è previsto l'intervento del ministro degli Esteri, Paolo Gentiloni

“



**Maurizio
Barracco**

L'Italia
ora deve
giocare
un ruolo
propulsivo

”



**Francesco
Guido**

Siamo
da sempre
vicini
alle aziende
marittime

”



Le strutture Nella foto in alto il porto di Napoli, sopra Salerno



**Paolo
Scudieri**
Il settore
armatoriale
è uno dei
simboli
del Paese

”



**Massimo
Deandreas**
Bisogna
dare
attuazione
alla riforma
portuale

Rispetto al 2014

Per la movimentazione
nei siti campani
incremento
dell'1,53 e 12,3 %

I dati di area

Nel Mezzogiorno
registrato il 41,4 %
del totale nazionale
Bene Gioia Tauro

Il convegno

Mediterraneo, la grande occasione

Il Mediterraneo consolida la sua centralità grazie al raddoppio di Suez, all'allargamento del Canale di Panama ed alla crescente presenza di investimenti cinesi nel settore marittimo, ma lo sviluppo dei porti italiani è in fase di stallo. È quanto emerge dal terzo rapporto annuale di **Srm** (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) del **Gruppo Intesa San Paolo** che verrà presentato domani a Napoli. I dati del volume «Italian Maritime Economy», che si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia, riportano come il traffico nel Mediterraneo rappresenti il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte marittime. In mattinata la tavola rotonda, moderata dal direttore de **Il Mattino**, Alessandro Barbano, dal titolo «da un Mediterraneo più centrale nell'economia globale, le sfide per l'Italia e il Mezzogiorno». Previsti tra gli altri gli interventi di Michele Acciari, Giovanni Andornino, Emanuele Grimaldi, Umberto Masucci, Francesco Profumo. Per le conclusioni del convegno è previsto l'intervento del ministro degli Esteri, Paolo Gentiloni.



I DATI DEL RAPPORTO SRM-BANCO DI NAPOLI SUGLI SCALI

Salerno e Napoli, portualità al palo E pesa anche il commissariamento

DI EDUARDO CAGNAZZI

NAPOLI. Ogni euro che generano i porti di Napoli e di Salerno diventano due se si considera il valore aggiunto dato alle altre regioni. È un dato significativo il valore che generano i due porti, a conferma di come le vie del mare rappresentino il principale veicolo di commercio internazionale per la Campania. Eppure, di fronte alla crescita del traffico marittimo nel Mediterraneo di oltre il 124% negli ultimi 15 anni, i porti campani non ne hanno approfittato. Vale soprattutto per il porto di Napoli, a regime commissoriale da 1.196 giorni. Una situazione che ferma il normale sviluppo delle attività legate al mare. Tanto che, solo per quanto riguarda l'occupazione, hanno perso circa il 20% della forza lavoro dall'inizio della crisi.

I MOVIMENTI NELLO SCALO NAPOLETANO. Ciononostante nel 2015 lo scalo napoletano ha registrato una movimentazione di 438mila teu (+1,5% rispetto al 2014) ed un incremento del 4,3% delle tonnellate movimentate, dati in aumento rispetto al passato ma ancora lontani da quelli che hanno toccato i principali porti del Centronord. Ha fatto meglio Salerno che, seppure con una movimentazione di 359mila teu movimentati, ha registrato un incremento del 12,3% e il 6% in più di merci in partenza e in arrivo. Sullo sviluppo del porto di Napoli ha pesato, oltre alle criticità dovute alla gestione commissoriale, l'incapacità di spendere i fondi europei legati al potenziamento delle infrastrutture che avrebbero assicurato ampio respiro alle attività legate

al trasporto via mare. Temi che saranno affrontati oggi nel corso della presentazione del terzo rapporto sull'attività marittima italiana di Srm e Banco di Napoli.

I CONTENUTI DEL RAP-

PORTO. Il rapporto si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia. Il nostro Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale che va tuttavia potenziato per essere più competitivo. Il sistema portuale italiano mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo. In particolare, il rapporto individua tre driver che impatteranno sugli scenari economici portuali e sulle rotte marittime: l'aumento della centralità del Mediterraneo rispetto alle direttive globali di traffico merci; la realizzazione del nuovo Canale di Panama che sarà inaugurato il 26 giugno e che segue quella del radoppio di Suez, avvenuta lo scorso anno; la tendenza sempre più marcata a costruire grandi navi e quindi la trasformazione dei porti in relazione alle nuove esigenze logistiche che ne deriveranno. Situazioni che dovranno affrontare anche i porti di Napoli e di Salerno, non solo in termini infrastrutturali ma anche di snellimento della propria burocrazia di investimenti. Da qui, secondo gli analisti di Srm, di dare rapido seguito alle previsioni della riforma portuale delineata dal governo e di mettere fine alla gestione commissoriale del porto di Napoli.



MERCI VIA MARE. Domenica aprirà il secondo Canale di Panama, in aumento le meganavi. Pochi gli scali attrezzati

Sicilia, porti esclusi dai nuovi flussi

VOLUMI INADEGUATI. Catania e Palermo a metà classifica, servono maggiori investimenti

MICHELE GUCCIONE

PALERMO. Mentre in Sicilia si litiga sugli accorpiamenti delle autorità portuali, gli altri porti lavorano per accaparrarsi i nuovi traffici di merci in transito nel Mediterraneo a seguito dell'ampliamento del Canale di Suez e dell'apertura, domenica prossima, del secondo Canale di Panama, con protagonista la Cina. È quanto emerge dal Terzo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" del centro studi Srm collegato a Intesa Sanpaolo, che sarà presentato oggi a Napoli.

Il traffico navale di merci nel Mediterraneo è cresciuto di oltre il 124% nel periodo 2000-2015, scrivono gli economisti napoletani. Da Suez passa l'8-10% del commercio marittimo mondiale; dal Mediterraneo il 19%, pari a 2 miliardi di tonnellate.

La novità è rappresentata dalla Cina che, mettendo insieme il nuovo Canale di Suez e il nuovo Canale di Panama, ha aumentato il suo interesse strategico verso il Mediterraneo. L'import-export cinese verso il Sud Mediterraneo è passato da 5,5 miliardi di euro nel 2001 a 56 miliardi nel 2015.

«Se si considera il Mediterraneo allargato1 - scrive Srm - l'interscambio commerciale della Cina verso quest'area è aumentato di 11 volte passando da 21,3 mld del 2001 a 257,4 Mld dello scorso anno».

Oggi la Cina è il secondo partner commerciale dell'area Sud del Mediterraneo dopo gli Usa ed è quello con il maggiore tasso di crescita.

Una società cinese ha acquistato il 67% del Porto del Pireo dove investirà 350 milioni in 10 anni. La Cina, inoltre, possiede il 20% della Suez Canal Container Terminal che gestisce uno dei più grandi terminal di Port Said; e con l'accordo fra società di Cina, Francia, Taiwan e Hong Kong si

rafforzerà la sua presenza nelle rotte Asia-Europa e Asia-Mediterraneo.

Qual è la sfida per l'Italia? A seguito di "Panama 2", entro il 2019 navigheranno 247 nuove meganavi, ma sono pochi nel mondo i porti dotati della logistica per accoglierle. Da questa prospettiva rischia di essere tagliata fuori la Sicilia. Secondo Srm-Assoporti, nel 2015 Augusta ha movimentato 25 milioni di tonnellate (-0,6%), Messina-Milazzo 23 milioni (+4,6%), Catania 7,5 milioni (+11,3%), Palermo-Termini Imerese 7,1 milioni (+9,5%). Gli altri porti? Il confronto si fa in migliaia di Teu, dove Catania ne ha sommate 49.595 (+49,6%) e Palermo 12.896 (-10,1%); invece Gioia Tauro parte con 2 milioni e 550 mila (-14,1%), Genova con 2 milioni e 242 mila (+3,2%), La Spezia con 1 milione e 300 mila (-0,2%), Livorno con 780 mila (+35,2%), Cagliari con 747 mila (+4,3%), Venezia con 560 mila (+22,9%), Trieste con 501 mila (-0,9%) e Napoli con 438 mila (+1,5%). In questa classifica Catania è al 14° posto e Palermo al 16°. Per tonnellate le migliori performance sono state a Cagliari, Trieste e Livorno. Se Tanger Med (Marocco) si è portato a quasi 3 milioni di Teu, Ambarlı (Turchia) a 3,1 milioni e Marsaxlokk (Malta), Pireo (Grecia), Valencia (Spagna) e Port Said (Egitto) hanno raddoppiato, dove si concentrerà l'interesse dei cinesi e degli statunitensi per intensificare i loro flussi in transito nel Mediterraneo?

COSA CAMBIA CON "PANAMA 2"
Il nuovo Panama consentirà il transito di navi container da 13.000-14.000 Teu ed anche l'accesso ad una nuova tipologia di navi, quelle di trasporto di Gpl e gas naturale liquefatto. Inoltre, attiverà nuovi investimenti nei porti del Sud e del Nord America. Vi sarà poi la tendenza a costruire Mega-Navi ed a creare alleanze tra grandi player per razionalizzare rotte e creare economie di scala. La Cina avrà un ruolo strategico. Dal lato dei porti sarà forte il processo di selezione.



ARTICOLI WEB



Napoli: al via la II edizione della "Naples Shipping week"

Oggi si inaugura la II editione della **Naples Shipping Week**, interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata da Propeller Club Port of Naples e ClickutilityTeam che animerà il capoluogo campano fino al 2 luglio prossimo. Oltre 200 i relatori coinvolti nei 40 eventi a calendario per gli operatori del settore e non. Innovazioni tecnologiche, governance dei porti, autostrade del mare, sicurezza e welfare, combustibili rinnovabili, nuovi mercati sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la settimana che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali e divulgative aperti alla cittadinanza.

“La Naples Shipping Week –sottolinea il presidente Giuseppe D’Amato – gratifica l’orgoglio partenopeo dello shipping, storicamente insediato nel nostro territorio, e riconferma l’importanza di **Napoli**. Il capoluogo campano è infatti all’avanguardia in Italia grazie alla presenza del 50% circa della **flotta mercantile** nazionale, costituita da navi moderne e tecnologicamente avanzate e che fanno capo ad armatori della Provincia di Napoli, confermando la leadership napoletana già presente da tempo del Regno delle due Sicilie. Abbiamo a Napoli anche l’unica **Università dello Shipping** in Italia (la prestigiosa Università Parthenope) e la **Fondazione IPE** (che svolge Master annuali di eccellenza in Shipping e Logistica). Pertanto – aggiunge D’Amato - Napoli merita una grande e prestigiosa Shipping Week affinché la sua eccezionale tradizione marinara, passata e presente, possa essere riconosciuta in tutto il mondo”.

“Questa seconda edizione della Naples Shipping Week - aggiunge Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Club Port of Naples - metterà in mostra le grandi capacità del **cluster marittimo** napoletano e campano, contribuendo a rinsaldare il rapporto fra il Porto e la città, restituendo slancio ed entusiasmo allo scalo di Napoli. Con quest’evento, gemellato con la città di Genova, offriamo ad anni alterni una manifestazione dedicata alla cultura e all’economia del mare. Napoli per sette giorni diventerà la capitale dello **shipping** grazie a un grande evento internazionale che coinvolgerà i principali attori riuniti qui per discutere di temi importanti e attuali. A questo si aggiunge la presenza per tutta la settimana dell’**Amerigo Vespucci**, la nave scuola della Marina Militare, orgoglio di tutti noi e la scelta delle Capitanerie di Porto di organizzare a Napoli il MedForum, la riunione di tutte le Guardie Costiere del Mediterraneo in un momento certamente delicato per il nostro Mare”.

“Port&ShippingTech, il Forum internazionale dedicato all’innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main conference della manifestazione, - sottolinea Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam - è un evento congressuale consolidato che, grazie alla preziosa collaborazione con il cluster marittimo napoletano aggregato dal Propeller di Napoli, conferma la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati allo sviluppo del **sistema logistico-portuale**. Ai tradizionali temi – Green Shipping, Smart Port - Safety e Nuovi Mercati - quest’anno si affiancheranno nuovi approfondimenti e spunti di riflessione dedicati al Welfare e alla Finanza grazie alle prestigiose collaborazioni che si sono consolidate tra un’edizione e l’altra”.

Anche in questa edizione l’intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla **logistica** e all’innovazione tecnologica in campo marittimo e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, la Stazione Zoologica Anton Dohrn, il Porto di Napoli, Villa Doria D’Angri, Piazza del Plebiscito, l’Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano.

Primo Magazine

SRM PRESENTA IL TERZO RAPPORTO ANNUALE SULLA MARITIME ECONOMY

24 giugno -Ieri 23 giugno 2016 presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, SRM ha presentato la terza edizione del Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" nell'ambito del convegno sul tema: Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama: dalle rotte globali, un Mediterraneo più centrale. Il Rapporto, frutto degli studi compiuti dall'Osservatorio di SRM sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica, analizza i nuovi fenomeni che caratterizzano la blue economy, con particolare riferimento al nostro Paese e al Mezzogiorno. Questa edizione, inoltre, è arricchita da due focus: uno sui porti del Northern Range e l'altro sul Canale di Panama.

Al convegno hanno preso parte:

Maurizio BARRACCO - Presidente Banco di Napoli, Paolo SCUDIERI - Presidente SRM, ha presentato il Rapporto Massimo DEANDREIS - Direttore Generale SRM con il Focus: Il Canale di Panama e le trasformazioni degli scenari marittimi, Alessandro PANARO - Responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" SRM, è intervenuto sul ruolo della banca a sostegno dell'economia marittima e dell'internazionalizzazione Francesco GUIDO - Direttore Generale Banco di Napoli. Alla tavola rotonda "Da un Mediterraneo più centrale nell'economia globale, le sfide per l'Italia e il Mezzogiorno" moderata da, Alessandro BARBANO - Direttore de "Il Mattino" hanno preso parte: Michele ACCIARO - Head of Logistics Department, Kühne Logistics University, Amburgo, Giovanni ANDORNINO - Docente Relazioni Internazionali Asia Orientale a Torino e Responsabile Programma Global China, TWAI, Emanuele GRIMALDI - Presidente Confitarma e Amministratore Delegato Grimaldi Group Napoli, Umberto MASUCCI - Presidente International Propeller Clubs e Vicepresidente Federazione del Mare, Francesco PROFUMO - Presidente Compagnia di San Paolo, Torino i lavori si sono conclusi con l'Intervento del Ministro degli Affari Esteri On. Paolo GENTILONI



Rinascita del Mediterraneo nelle rotte globali

L'allargamento di Panama e il raddoppio di quello di Suez offrono ai porti italiani l'occasione di conquistare nuove quote di mercato, purché sviluppino intermodalità ed efficienza dei terminal container.

Con il raddoppio del Canale di Suez e l'ampliamento di Panama, il Mar **Mediterraneo consolida la propria centralità** nello scacchiere internazionale dei traffici marittimi. Quanto e in che modo questo potrà avvenire ha provato a dirlo Srm – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) che ha presentato a Napoli la terza edizione del rapporto Italian Maritime Economy.

Questo studio evidenzia alcuni fattori importanti del Mediterraneo tra cui: il traffico di questo tratto di mare rappresenta il **19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte marittime**, nei suoi porti transitano merci per 2 miliardi di tonnellate ogni anno, l'anno i primi 30 scali del Mare Nostrum hanno movimentato 47,8 milioni di teu mentre nel 1995 erano 9,1 milioni (+ 425%). E poi: l'Italia è terza in Europa per traffico merci con 473 milioni di tonnellate movimentate, è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 milioni di tonnellate di merci (il 33,5% del totale), l'import-export marittimo italiano ammonta a 226 miliardi e il nostro Paese trasferisce via nave oltre un terzo delle merci complessive in valore.

L'Asia, con il 41% del totale, è l'area principale di destinazione del nostro traffico commerciale marittimo, seguita dagli Stati Uniti con il 23%. La ricerca sottolinea che "l'allargamento del Canale di Suez (avvenuto nel 2015) consente il passaggio di tutte le tipologie di navi, anche le più grandi (cosiddette megaship) e, unitamente alla maggiore rapidità di passaggio, aumenta la funzione strategica della direttrice Europa/Mediterraneo/Suez/Asia e viceversa".

E aggiunge: "Un dato nuovo di cui tenere conto è che la Cina, grazie anche al nuovo Suez, ha **aumentato il suo interesse strategico** verso il Mediterraneo". L'import-export cinese verso il Sud Mediterraneo è passato dai 5,5 miliardi di euro nel 2001 a 56 miliardi di euro nel 2015 raddoppiando il valore ogni anno, oggi la Cina è il secondo partner commerciale dell'area "South Med" (dopo gli USA) ed è quello con il maggiore tasso di crescita.

Non solo: **Cosco, compagnia di navigazione cinese** partecipata dal Governo e recentemente fusa con l'altro mega operatore pubblico China Shipping Container Lines, ha acquistato il 67% del porto del Pireo ponendo una forte base marittima nell'area mediterranea. La Cosco garantirà investimenti nei terminal container porto greco per 350 milioni di euro in dieci anni.

"**L'interesse della Cina verso basi logistiche nel Mediterraneo** si spiega con la crescente facilità e convenienza a raggiungere la costa atlantica orientale degli Stati Uniti via Mediterraneo/Suez", spiegano gli analisti di SRM, sottolineando invece che "il nuovo (canale di, ndr) Panama va confermandosi come un grande hub marittimo internazionale soprattutto per gli USA e avrà l'effetto di rafforzare ulteriormente la portualità statunitense della costa atlantica". Il canale di Panama allargato consentirà il transito di navi portacontainer da 14mila teu e anche l'accesso a una nuova tipologia di navi, quelle di trasporto di Lpg e Lng (Liquefied Petroleum Gas e Liquefied Natural Gas).

Il transito totale di merci del Canale di Panama è stato di 230 milioni di tonnellate negli ultimi anni e, se si osserva la direzione dei transiti, si vede che già oggi questa via d'acqua è più utilizzata dagli americani per

raggiungere l'Asia che non il contrario. Infatti 137,3 milioni di tonnellate (pari a circa il 60%) sono andate nella direzione Atlantico-Pacifico e 91,3 milioni (pari a circa il 40%) in senso contrario Pacifico-Atlantico. Le navi di passaggio sono state 13.900.

Lo studio di SRM evidenzia la tendenza sempre più spinta a **costruire navi di grandi dimensioni** e a creare alleanze tra grandi operatori per razionalizzare rotte e cercare economie di scala. I dati evidenziano che al 2019 avremo in mare 274 megaship con dimensione variabile tra 13mila e 21mila teu, mentre la capacità totale della flotta sarà portata a 22,8 milioni di teu (con buona pace di chi spera in un riequilibrio fra domanda e offerta di trasporto marittimo che possa fare rialzare in maniera decisa i noli).

In questo contesto di mercato, i porti italiani sono sempre più stretti tra competitori agguerriti non solo del Nord Europa ma anche dalla sponda sud del Mediterraneo.

Lo scenario di una nuova centralità è una **sfida per l'Italia** ma aumenta l'interesse anche per gli altri attori dell'area mediterranea. A questo proposito l'analisi di Srm sottolinea che "occorre agire su fattori di competizione come l'intermodalità e con essa l'efficienza dei terminal portuali" e sulla riforma portuale del Governo aggiunge: "Occorre accelerare sull'avvio delle nuove governance e sul rilancio della portualità del Mezzogiorno. Ricordiamoci che la competitività del nostro interscambio commerciale dipende dall'efficienza del nostro sistema marittimo e portuale".

Nicola Capuzzo

Gentiloni: «Porti, eliminare strozzature burocratiche». E De Luca: «Basta commissari a Napoli»

«Ai tedeschi o agli inglesi mi riesce difficile spiegare quello che sta accadendo al porto di Napoli: tre anni di commissariamento e solo 1,8 milioni di fondi europei investiti a fronte di una dotazione disponibile di 150 milioni». E' l'affondo lanciato dal governatore Vincenzo De Luca durante la presentazione del terzo rapporto annuale di Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) sull'economia marittima italiana nella sala assemblee del Banco di Napoli.

I lavori, moderati dal direttore de Il Mattino Alessandro Barbano, si sono conclusi con l'intervento del ministro degli Esteri Paolo Gentiloni, secondo cui l'Italia, e in particolare il Mezzogiorno, ha grandi potenzialità dal punto di vista dell'economia marittima: «Dobbiamo creare le condizioni per gli investimenti in Italia, eliminare le strozzature che rendono la vita difficile a chi vuole investire sul territorio e mostrare all'estero che siamo uniti e sappiamo fare il gioco di squadra». Sul caso del giorno, il rischio Brexit, aggiunge: «Mi auguro in Inghilterra prevalga il voto remain, ma se prevalesse la scelta di uscire dico che non si potrebbe avviare una lunga fase di instabilità e incertezza».

De Luca non ha risparmiato una stoccata al sindaco di Napoli Luigi de Magistris, con cui da alcuni giorni è salita la tensione: «Mentre qualcuno parla di rivoluzione, noi siamo umili artigiani del fare».

di Gerardo Ausiello

MESSAGGERO MARITTIMO 24 ore su 24

IN MEDITERRANEO IL 19% DEL TRAFFICO MONDIALE

NAPOLI - Il Mediterraneo consolida la sua centralità grazie al raddoppio del Canale di Suez, all'allargamento del Canale di Panama ed alla crescente presenza di investimenti cinesi nel settore marittimo, ma lo sviluppo dei porti italiani è in fase di stallo. Questi, in estrema sintesi, i principali temi emersi dal terzo rapporto annuale di Srm (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) del Gruppo Intesa San Paolo presentato ieri a Napoli. I dati del volume "Italian Maritime Economy", che si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia, riportano come il traffico nel Mediterraneo rappresenti il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte marittime: nei porti del Mediterraneo transitano merci per due miliardi di tonnellate l'anno. In particolare, analizzando i dati italiani, emerge che il Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale che va però potenziato: il sistema portuale italiano mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma attraversa una fase di stallo.

L'Italia è terza in Europa nel 2015 per traffici gestiti, con 473 mln di tonnellate di merci e 10,2 mln di teu movimentati, cifre che segnalano una leggera crescita rispetto agli ultimi tre anni, con una situazione però ancora lontana dai livelli pre-crisi. Il Paese resta comunque primo nell'Ue per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 mln di tonnellate di merci trasportate (il 33,5% del totale).

Per quanto riguarda i porti del Mediterraneo, continua la crescita tumultuosa del marocchino Tanger Med, mentre in Italia, Gioia Tauro ha movimentato circa 2,5 milioni di teu (in calo del 14% sul 2014), Genova ne ha movimentati 2,2 mln (+ 3,2%), La Spezia 1,3 mln (- 0,2%), Livorno (780mila; + 35,2%), Venezia (560mila; + 22,9%) e Salerno (359mila; + 12,3%).

Il focus sul Mezzogiorno indica che i dodici porti dell'area movimentano il 41,4% del totale del traffico container italiano e il 45,3% del traffico complessivo di merci. Il rapporto sottolinea come il Sud deve essere posto in una posizione di rilievo con investimenti e strategie adeguate in termini di infrastrutture.

«Nonostante l'instabilità politica - ha spiegato Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli - il Mediterraneo sta tornando ad avere una rilevante centralità globale con una significativa crescita dei volumi di merci in transito. Questo avviene parallelamente alla crescita delle sfide che arrivano da quest'area, prima tra tutte quella dei flussi migratori. Per questo è urgente avviare una vera politica europea per il Mediterraneo in cui la dimensione marittimo-portuale sia al centro».

Mentre il presidente di Srm, Paolo Scudieri ha posto l'attenzione sul fatto che «investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale umano, puntando sul mare, sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno la posizione geografica. Un esempio vincente è l'accordo Fca, porto di Civitavecchia e Grimaldi per il trasporto delle autovetture realizzate nello stabilimento di Melfi e destinate al Nord America, che ha attivato un traffico prima inesistente mettendo in rete industria, logistica, trasporto marittimo».

Shipping nel Med, Italia superata dalla Germania

di Paolo Bosso

L'Italia non è il paese che interscambia più merci (import-export) nel Mediterraneo. È quarta. Prima di lei ci sono la Cina, l'Usa e la Germania, la quale ci ha superato nel corso del primo trimestre di quest'anno. È quindi seconda, in Europa. Non è leader, pur essendo al centro di questo bacino, ma la cosa non sorprende nessuno, considerando che il grosso del traffico marittimo verso il Vecchio continente, anche quello che passa per il canale di Suez, ha come principale destinazione il *northern range* di Anversa, Rotterdam e Amburgo.

Il Mediterraneo, il canale di Suez (allargato **ad agosto dell'anno scorso**) e Panama (che inaugurerà due nuove chiuse atlantiche e pacifiche questa domenica dopo i test di *Baroque*) sono state le tre aree geografiche analizzate dall'*Italian maritime economy*, il terzo rapporto annuale sullo stato di salute del traffico marittimo del Mare Nostrum realizzato dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm) del Banco di Napoli, presentato oggi nella sede dell'istituto di credito.

Italia leader in cabotaggio e rotabili

Il nostro Paese è quindi fermo al palo nello sviluppo dei traffici mediterranei e lo studio di Srm non fa che confermarlo. Un Mediterraneo allargato quello concepito dal centro studi San Paolo: sono inclusi anche Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Arabia Saudita ed Emirati, Paesi che pur non affacciandosi in quel mare vi intrattengono rilevanti rapporti commerciali. In quest'area così concepita, l'Italia movimenta 473 milioni di tonnellate, di cui 10,2 milioni in container-teu. C'è un comparto però dove il Belpaese è un indiscutibile leader: il traffico di cabotaggio e di rotabili, un settore, come sottolinea l'armatore napoletano Emanuele Grimaldi, «dove il Paese funziona: siamo il secondo costruttore al mondo di unità ro-ro e ro-pax e la nostra compagnia è la prima al mondo specializzata in questo tipo di trasporto». Se c'è un comparto dove il nostro Paese può quindi serenamente crogiolarsi è quindi questo, lo short sea shipping.

Panama e Suez poco concorrenti

Passando ai due canali commerciali più importanti al mondo, Panama e Suez, c'è da tenere a mente una differenza importante: non sono in concorrenza. O meglio, lo sono soltanto sulle tariffe. Suez dal 6 giugno ha avviato un taglio sui pedaggi che oscilla tra il 45 e il 65 per cento per le navi che dalla east coast statunitense sono dirette in Asia. Un modo per attirare un po' di traffico da lì. «L'espansione di Panama porterà a un potenziamento del traffico americano, anche sulla costa atlantica, notoriamente meno centrale rispetto alla west coast», spiega Massimo Deandreas, direttore generale di Srm. L'espansione di Suez, avvenuta ad agosto scorso, comporterà un potenziamento del traffico internazionale proveniente dall'Asia, mentre per Panama il potenziamento è locale, senza dimenticare che questo "locale" è nientemeno che il mercato statunitense e sudamericano. Nel canale africano transita un quinto del traffico marittimo mondiale, un quarto delle rotte, equivalenti a 823 milioni di tonnellate merce nel 2015 (circa un decimo del commercio marittimo mondiale). Vi transitano 97 navi l'anno fino a 22mila teu. Panama è un po' più piccolo: rappresenta circa il 4 per cento del traffico marittimo mondiale, poco più di due terzi costituiti dalla tratta east coast-Asia, con l'Italia che vi movimenta 3,1 milioni di tonnellate merce. Con l'espansione vi transiteranno giornalmente fino a 50 navi (oggi 38) per un massimo di 15mila teu (oggi 5mila teu). «La principale novità che l'espansione di Panama porterà con se sarà la realizzazione del porto di trasbordo di Corazal, a cui sono interessati terminalisti grossi come Apm, Terminal Link, Psa e Terminal Investment Limited (di Msc ndr)», commenta Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Mediterranean

economy di Srm.

RASSEGNA WEB

SALERNOTODAY.COM

Data pubblicazione: 23/06/2016

Riforma Porti, De Luca all'attacco: "La burocrazia penalizza lo scalo salernitano"

"

Riforma Porti, De Luca all'attacco: "La burocrazia penalizza lo scalo salernitano"

Il governatore della Campania interviene al convegno di presentazione del rapporto "Italian maritime economy" di Srm. Poi racconta le modalità con cui stanno avvenendo i lavori nel porto di Salerno

Riforma Porti, De Luca all'attacco: "La burocrazia penalizza lo scalo salernitano"

"

Il governatore della Campania **Vincenzo De Luca** torna ad affrontare lo scottante argomento legato all'accorpamento delle Autorità Portuali di Napoli e Salerno previsto dalla [riforma varata](#) dal Governo Renzi su proposta del ministro Graziano Del Rio. Nel corso del suo intervento al convegno di presentazione del rapporto *"Italian maritime economy"* di Srm, centro studi del Banco di Napoli, il presidente della giunta regionale ha affrontato di petto la questione: "Stiamo dedicando troppo tempo alla riforma dei porti, mentre dovremmo concentrarci sul nodo delle aree retroportuali". "Per i porti di Napoli e Salerno – ha aggiunto – la cosa determinante è invece la progettazione delle reti ferroviarie ed autostradali per arrivare a Nola, a Marcianise e per rendere competitive le aree interne ai porti".

Poi ha affondato il colpo: **"Ai tedeschi o agli inglesi sarebbe difficile spiegare la situazione del porto di Napoli, sarebbe difficile spiegare tre anni di commissariamento durante i quali a fronte di 150 milioni di euro di fondi europei ne sono stati investiti 1,8.** Sul porto – ha ribadito l'ex sindaco di Salerno – si ascoltano appelli al popolo di rivoluzione globale, ma è più difficile trovare uno che sia in grado di aprire un cantiere e di chiuderlo". Infine De Luca ha denunciato "ritardi, freni, farraginosità burocratiche che immobilizzano la capacità decisionale dell'Italia", portando come esempio il **porto di Salerno**: "Il presidente dell'Autorità portuale Annunziata mi ha detto che stanno aspettando da sette mesi la valutazione d'impatto ambientale dal ministero per gli escavi. Averla è un'impresa storica. Noi non siamo per la rivoluzione armata, ma artigiani e pensiamo che la valutazione delle sabbie dei fondali avviene prelevando la sabbia in alcuni punti del porto e portandola col secchiello in un laboratorio accreditato dove si fa l'analisi. Io non faccio il chimico ma presumo che in una settimana la classificazione della sabbia sia fatta. Questo funziona per Rotterdam, Anversa, i porti della Sud Corea ma in Italia no. E noi quindi dovremmo fare concorrenza ai porti internazionali avendo a che fare coi tempi del secchiello di sabbia" ha concluso il governatore.

"

sul rilancio della portualità del Mezzogiorno". In ultima analisi, "la competitività del nostro interscambio commerciale dipende dall'efficienza del nostro sistema marittimo portuale".



Mezzogiorno ~~meccica~~ porti container Italiano Mediterraneo

Annunci Premium Publisher Network

Prezzi IMBIANCARE Casa
Confronta 5 Preventivi in 3 Step e Scegli il Migliore !
Richiedi Gratis

 **Gamma Ypsilon**
tua da 9.750€, anticipo 0, TAN 0, TAEG 4,33%
Richiedi Preventivo!

2. FtseMib future: spunti operativi per martedì 31 maggio

31/05/2016

3. La terza guerra mondiale? Scoppierà per la scarsità di acqua

24/05/2016

4. FtseMib future: spunti operativi per venerdì 27 maggio

27/05/2016

5. Unicredit: subito raggiunto il target ribassista a 2,55-2,50

06/06/2016

Annunci Premium Publisher Network

 **Generetel**
Auto? Con Generetel assicurarsi è semplice
Basta un click!

 **Gamma Ypsilon**
tua da 9.750€, anticipo 0, TAN 0, TAEG 4,33%
Richiedi Preventivo!

 **Prezzi IMBIANCARE Casa**
Confronta 5 Preventivi in 3 Step e Scegli il Migliore !
Richiedi Gratis



Class Editori

MFIU

ItaliaOggi

ClassHorse.TV

Global Finance

MFfashion

Fashion Summit

Class Life

Guide di Class

ClassMeteo

Video Center MF

Video Center IO

RadioClassica

Eccellenza Italia

MFConference

Class Abbonamenti

Classpubblicità

Salone dello studente

Campus.it

Immobiliare.it

Supporto

Norme

Help

Faq

Contattaci

Note sull'utilizzo dei dati

Info panieri MF ITALY

Milano Finanza Interattivo © Milano Finanza Partita IVA 08931350154

Mi piace 101 mila

RSS

ACCEDE

FULLSCREEN

CERCA



METEO OROSCOPO
 GIOCHI SHOPPING
 CASA



Fondatore e direttore
 Angelo Maria Perrino



POLITICA ESTERI ECONOMIA CRONACHE CULTURE COSTUME SPETTACOLI SPORT MILANO ROMA REGIONI
 PALAZZI & POTERE LAVORO MARKETING MEDIATECH FOOD SALUTE IL SOCIALE MOTORI VIAGGI FOTO aiTV

Home > Economia > Economia marittima italiana, cosa cambia col nuovo canale di Panama

Economia marittima italiana, cosa cambia col nuovo canale di Panama

La prossima inaugurazione del nuovo Canale di Panama, prevista domenica prossima, è la sfida che il Mediterraneo ed i porti italiani dovranno affrontare

Di Eduardo Cagnazzi

La prossima inaugurazione del nuovo Canale di Panama, prevista domenica prossima, è la sfida che il Mediterraneo ed i porti italiani dovranno affrontare per cogliere appieno

i nuovi flussi commerciali che ne deriveranno. Con l'espansione del Canale potranno transitare infatti navi con capacità fino a 14mila teus, dai 5mila di oggi. Una situazione che sta generando nuove dinamiche navali: la realizzazione di tipologie di navi sempre più grandi in grado di transitare per le nuove chiuse del canale, come quelle per il trasporto del gas liquido e naturale. Da qui, secondo il Centro studi Srm di Intesa Sanpaolo, la necessità di rendere concreto il percorso di riforma della portualità italiana, destinato ad apportare importanti novità sia sulla governance e sugli aspetti organizzativi dei porti nazionali, sia sulla realizzazione degli investimenti. "Grazie al potenziamento di Suez, Panama e alla crescente presenza di investimenti cinesi nel settore marittimo-logistico - anticipa ad *Affaritaliani.it* il direttore generale di Srm, Massimo Deandrea, alcuni dati del terzo Rapporto sull'economia marittima nazionale- il Mediterraneo sta consolidando la propria centralità.



Oggi vi transita il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte all'anno. In questo contesto l'Italia è terza in Europa per traffico merci con 473 milioni di tonnellate e prima nei Paesi Ue a 28 nel segmento del corto raggio. Per il direttore di Srm un dato esprime bene l'accresciuta centralità del Mediterraneo: in vent'anni il numero dei containers movimentati nei 30 porti del Mediterraneo è cresciuto del 425% con un tasso medio del 21% all'anno. E questo processo si rafforzerà ulteriormente grazie a tre fattori strategici: il rafforzamento della rotta che dall'Asia passa via Suez nel Mediterraneo e prosegue attraverso l'Atlantico; il crescente ruolo della Cina nel Pireo e a Port Said; l'impatto che il nuovo Panama avrà sul rafforzamento della portualità atlantica degli Stati Uniti. "Tutto questo darà un'accelerazione alla competizione tra porti. Per l'Italia e il suo Mezzogiorno c'è una grande opportunità ma anche una sfida urgente: dare attuazione alla riforma portuale del governo, investire su logistica e intermodalità, semplificare le procedure d'imbarco e sbarco delle merci. Solo così l'importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale può diventare più competitivo.

Il sistema portuale italiano mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo in termini di volumi di merci movimentate ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo. I porti si troveranno quindi, da un lato, a dover affrontare nuovi scenari con competitor che hanno proceduto ad ingenti investimenti diventando pertanto più aggressivi; dall'altro a dover snellire la propria burocrazia e mettere a frutto gli investimenti". Soprattutto perché, secondo l'esponente di Srm, questo scenario sarà rafforzato dalla tendenza sempre più spinta a costruire mega-navi e a creare alleanze tra grandi player per razionalizzare rotte ed economie di scala. E se, anche in questo caso, la Cina giocherà un ruolo strategico, dal lato dei porti sarà forte il processo di selezione. Un processo che interesserà anche i porti italiani. Gioia Tauro e Genova movimentano oltre 2 milioni di teu, ma sono lontani dalle performance di Valencia, Algeciras e Port Said. Sono i porti che non hanno perso tempo ad investire forti risorse per ammodernare ed adeguare le proprie infrastrutture. Gli altri scali italiani hanno invece una movimentazione inferiore a un milione di teu.



NON MI PIACE



MI È INDIFFERENTE



MI PIACE



MI PIACE TANTO!

Il giornale fatto da voi



Demansionamento, quando le aziende non possono farlo e come difendersi



Zurich Connect ti permette di risparmiare sull'assicurazione auto senza compromessi sulla qualità del servizio. Scopri la polizza auto e fai un preventivo



Il video più apprezzato



SAVA B61 145 - 10 79 N TL

56.12 €

Li Bergolis P...

VEDI

SHOPPING con Ciao!

aiTV

VIDEO/ Biennale di architettura, visioni per la città postindustriale

| NEWS | FOTO | VIDEO |
|---|---------------------------|--------------------|
| Più letti del giorno | Più letti della settimana | Più letti del mese |
| Rivoluzione Raggi, Ama e Atac nel caos: raffica di dimissioni | | |
| Il contratto della Raggi finisce in Procura. Denunciata la Casaleggio | | |
| Torino, terremoto | | |



Porti, lo sviluppo degli scali italiani è in fase di stallo

Napoli - È quanto emerge dal terzo rapporto annuale di Srm (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) del gruppo Intesa San Paolo.

Napoli - Il Mediterraneo consolida la sua centralità grazie al raddoppio di Suez, all'allargamento del Canale di Panama ed alla crescente presenza di investimenti cinesi nel settore marittimo, ma lo sviluppo dei porti italiani è in fase di stallo. È quanto emerge dal terzo rapporto annuale di Srm (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) del gruppo Intesa San Paolo che verrà presentato domani a Napoli. I dati del volume «Italian Maritime Economy», che si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia, riportano come il traffico nel Mediterraneo rappresenti il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte marittime: nei porti del Mediterraneo transitano merci per 2 miliardi di tonnellate l'anno. In particolare, analizzando i dati italiani, emerge che il Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale che va però potenziato: il sistema portuale italiano mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma attraversa una fase di stallo.

L'Italia è terza in Europa nel 2015 per traffici gestiti, con 473 mln di tonnellate di merci e 10,2 mln di teu movimentati, cifre che segnalano una leggera crescita rispetto agli ultimi tre anni, con una situazione però ancora lontana dai livelli pre-crisi. Il Paese resta comunque primo nell'UE per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 mln di tonnellate di merci trasportate (il 33,5% del totale). Per quanto riguarda i porti del Mediterraneo, continua la crescita tumultuosa del marocchino Tanger Med, mentre in Italia, Gioia Tauro ha movimentato circa 2,5 milioni di teu (in calo del 14% sul 2014), Genova ne ha movimentati 2,2 milioni (+3,2%), La Spezia 1,3 milioni (-0,2%), Livorno (780mila; +35,2%), Venezia (560mila, +22,9%) e Salerno (359mila; +12,3%). Il focus sul Mezzogiorno indica che i 12 porti dell'area movimentano il 41,4% del totale del traffico container italiano e il 45,3% del traffico complessivo di merci. Il rapporto sottolinea come il Sud deve essere posto in una posizione di rilievo con investimenti e strategie adeguate in termini di infrastrutture.

«Nonostante l'instabilità politica - spiega Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli - il Mediterraneo sta tornando ad avere una rilevante centralità globale con una significativa crescita dei volumi di merci in transito. Questo avviene parallelamente alla crescita delle sfide che arrivano da quest'area, prima tra tutte quella dei flussi migratori. Per questo è urgente avviare una vera politica europea per il Mediterraneo in cui la dimensione marittimo-portuale sia al centro». Il presidente di SRM Paolo Scudieri aggiunge: «Investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale umano, puntando sul mare, sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno la posizione geografica. Un esempio vincente è l'accordo FCA, Porto di Civitavecchia e Grimaldi per il trasporto delle autovetture realizzate nello stabilimento di Melfi e destinate al Nord America, che ha attivato un traffico prima inesistente mettendo in rete industria, logistica, trasporto marittimo».