

Economia del mare Opportunità concreta per il territorio

Pierluigi Monceri

*Direttore Regionale
Lazio, Sardegna e Sicilia – Intesa Sanpaolo*

Palermo, 14 marzo 2017

Agenda

1

Il porto di Palermo e la proiezione internazionale del
Sistema marittimo della Sicilia

2

Il sostegno all'economia del turismo

3

Potenziali prospettive di crescita

Il posizionamento di Palermo nel contesto nazionale

- **Nel porto di Palermo coesistono diverse attività:**
 - Traffico commerciale (prevalentemente Ro-Ro)
 - Traffico passeggeri (su navi traghetti e da crociera)
 - Attività cantieristica
 - Attività diportistiche
- **Il peso del porto nel contesto italiano:**
 - 8° per movimentazione merci in Ro-Ro (5,9 mln di tonnellate)
 - 7° per traffico crocieristico (510 mila passeggeri)
 - 8° per passeggeri traghetti (1,5 milioni)
- **Settori di prospettiva:**
 - **Ro-Ro**, che continua a registrare buone performance (+1,8% sui primi 11 mesi del 2015).
 - **Crociere**, anche se nel 2016 si è registrato un rallentamento (-6,7% sul 2015).

INTESA SANPAOLO

3

Diamo un rapido *outlook* del porto e del suo posizionamento nell'ambito del Sistema Italia.

Palermo è un porto polifunzionale vale a dire uno scalo che sa fare tutto.

Il **RO-RO** (Roll on-Roll off) rappresenta il traffico maggiore del porto ed è il tipo di trasporto verso cui tutta la portualità italiana sta distinguendosi grazie a scali ben attrezzati ed ad armatori di eccellenza.

Interessanti sono anche le prospettive del segmento crocieristico. Palermo in particolare è caratterizzato da un'importante presenza di crocieristi in tutti i mesi dell'anno.

L'impatto della Maritime Economy in Sicilia

Valore Aggiunto dell'Economia del Mare:

- Nella **provincia di Palermo** l'economia del mare ha prodotto nel 2015 un **valore aggiunto** pari a **1,1 mld€** (7° in Italia). Essa ha un peso del 5,5% sul totale dell'economia locale
- In termini di **occupazione**, la blue economy conta a Palermo **27.600 addetti** (5° provincia in Italia)

Import-Export:

- La quota di **import-export via mare** della regione è l'**87%** (in Italia è pari al 37%)

Il cluster marittimo:

- La **Sicilia**, con **820 imprese** del cluster marittimo, è la **5° regione** per numero di unità (9% del totale Italia). Il 65% è attivo nella cantieristica (costruzione e riparazione di navi)

La nautica da diporto:

- La **Sicilia** è la **5° regione** italiana per **numero di posti barca** (14.827) e per infrastrutture destinate ad accogliere navi oltre i 24 m di lunghezza (266)

Qui siamo riusciti a quantificare, prendendo in esame alcuni indicatori, come il cluster marittimo siciliano va a creare «valore» nel territorio.

Il **Valore aggiunto dell'Economia del Mare della Sicilia** ammonta a 3,9 miliardi di Euro (1,1 nella sola provincia di Palermo) e rappresenta il 5,1% del totale dell'economia siciliana.

E' importante anche guardare al dato **dell'interscambio** (import-export). Qui il dato ci comunica che l'isola ha una forte dipendenza dal trasporto marittimo per il suo commercio internazionale in quanto l'**87% dell'import-export** che realizza la regione viene spostato via nave.

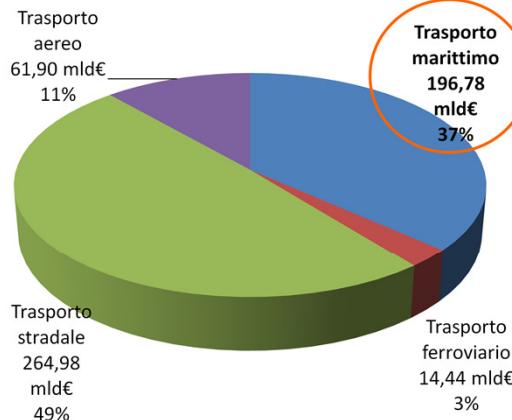
Sono presenti **oltre 800 imprese** del settore marittimo o dei settori ad esso collegati.

Ed abbiamo ritenuto di evidenziare anche un altro settore ad alto valore aggiunto quale quello della Nautica dove la nostra regione ha delle ottime potenzialità, infatti abbiamo quasi **15.000 posti barca** e

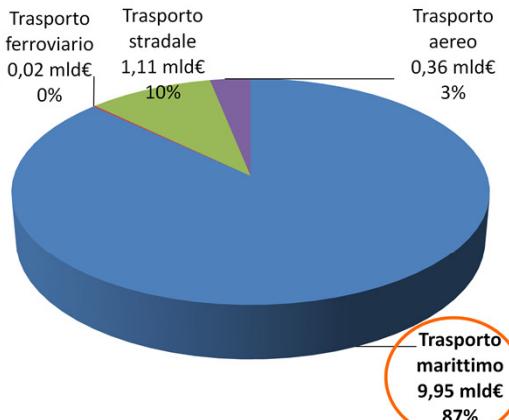
siamo ben posizionati anche per l'accoglienza dei mega yacht.

Il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese

Intercambio commerciale Italia



Intercambio commerciale Sicilia



Fonte: SRM su Coeweb. Dati Gennaio-Settembre 2016

- Nella regione le merci sono quasi del tutto trasportate via mare per un valore pari a **10 mld di euro** nei primi 9 mesi del 2016.

Abbiamo ritenuto di iniziare la presentazione con gli aspetti commerciali del porto.

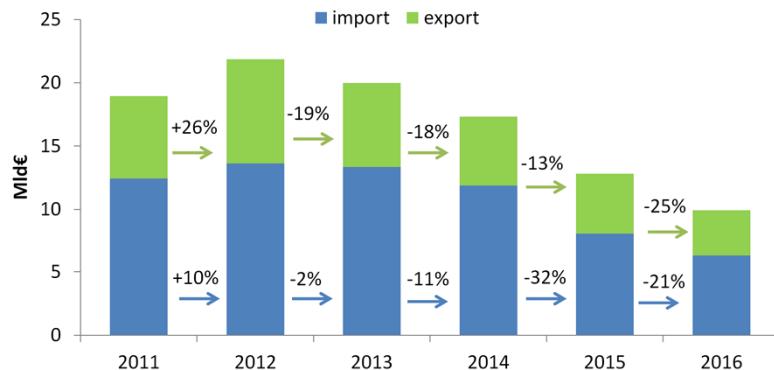
Ricordiamo che **l'analisi dell'import-export regionale** è di grande importanza quando si analizza una regione poiché l'intercambio commerciale è un indicatore che, nelle sue componenti, misura lo stato di salute dell'economia insieme al PIL, all'occupazione e, appunto all'andamento del sistema portuale e logistico che è in particolare un indicatore che misura il dinamismo del territorio in termini di merci che si movimentano e di passeggeri che si spostano.

Dobbiamo osservare che **l'internazionalizzazione della nostra Regione** avviene quasi interamente via mare, trattandosi anche di un'isola, con un dato decisamente superiore alla media nazionale. Comunque per dare un senso della dimensione **la Sicilia ha spostato via mare quasi 10 miliardi di euro di merci** nei primi 9 mesi del 2016.

Considerato che la Sicilia **ha un PIL di 80,3 MILIARDI DI EURO**, l'intercambio marittimo nel 2015 è stato pari a 16,7 mld€ che rapportato al PIL ne rappresenta il 20,8%: dunque un'incidenza importante.

Si pensi che il **Mezzogiorno** ha un PIL pari a 339,808 miliardi di euro e il suo import – export marittimo vale 48,7 miliardi, cioè **incide per il 14,3%**.

La componente internazionale del porto: l'interscambio marittimo

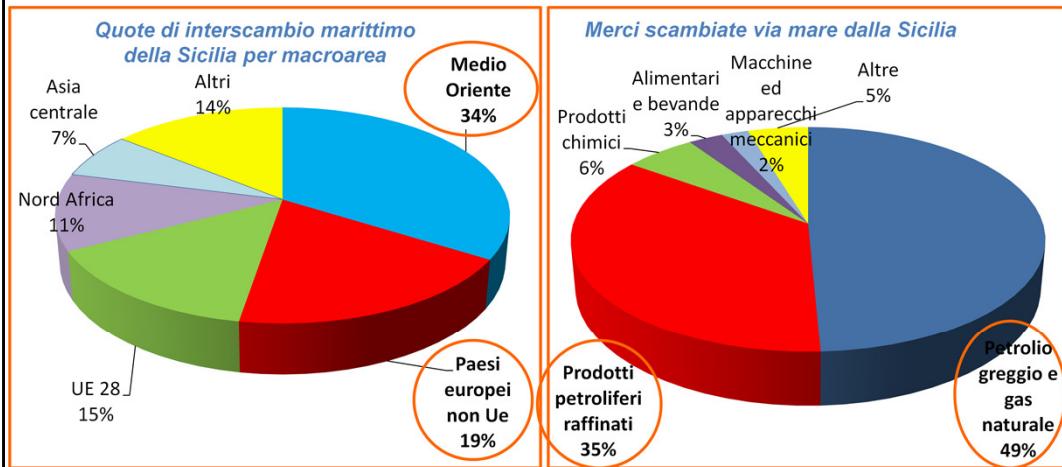


Fonte: SRM su Coeweb. Dati Gennaio-Settembre 2016

- L'interscambio marittimo della Sicilia, tra il 2012 e il 2016 mostra un andamento in calo sia in import che in export. Tale trend è strettamente collegato al forte abbassamento del prezzo del petrolio.

In particolare l'import si è praticamente dimezzato tra il 2012 e il 2016, passando da 13,6 mld€ a 6,4. L'export è passato da 8,2 mld€ a 3,6.

Il commercio marittimo della Sicilia: le Aree e i Mercati



Fonte: SRM su Coeweb. Dati Gennaio-settembre 2016

- Il **Medio Oriente** e i **Paesi europei non UE** sono le principali Aree di riferimento per il commercio estero della Sicilia: **pesano insieme per il 53%**.
- I **prodotti petroliferi, greggi e raffinati**, costituiscono la tipologie di merci maggiormente scambiate via mare con l'**84% del totale**.

INTESA SANPAOLO

7

La slide oltre a mostrare i Paesi con cui la Sicilia ha rapporti internazionali via mare, ci fornisce alcuni concetti importanti:

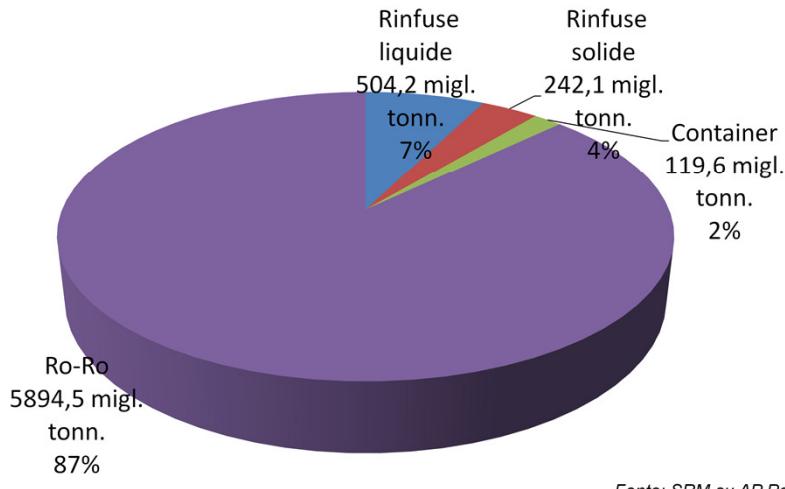
- il primo è che i porti siciliani sono prevalentemente «OIL»;
- il secondo ci fa osservare le aree di maggiore sviluppo del traffico marittimo siciliano quali i **Prodotti chimici** e le **Macchine ed Apparecchi Meccanici**.

Osserviamo le «torte» per dire che la Sicilia ha importanti relazioni **con il Medio Oriente e con i Paesi europei non UE**; Nella presentazione che mi ha preceduto sono state illustrate più che bene quali sono le rotte del commercio estero, specie quelle dirette verso l'ASIA.

Alcuni Paesi europei non UE = Albania, Bielorussia, Bosnia ed Erzegovina, Islanda, Norvegia, Russia

Il porto di Palermo: il traffico merci

- Palermo è uno scalo **multipurpose** con prevalenza del Ro-Ro.
- Nel 2016 ha movimentato **6,8 milioni di tonnellate di merci**, in leggero calo.



INTESA SANPAOLO

8

I dati al 2016 sono stimati in base alle statistiche del periodo Gennaio-Novembre.

Si evince chiaramente che il traffico Ro-Ro è la componente principale del movimento delle merci (ma anche dei passeggeri, come vedremo dopo). **Nel 2016 il Porto ha gestito 5,9 milioni di tonnellate che ne rappresentano l'87% del traffico;** si sviluppa su navi traghetti. Ed è una modalità di trasporto che prevede l'imbarco di autoveicoli gommati. **Palermo è l'8° porto italiano in questo segmento.**

Ha un forte impatto ambientale ed è molto gradito all'UE poiché i TIR vengono di fatto tolti dalla strada e percorrono via mare importanti tratte non facendo così scaricare smog e fumi per l'aria.

Su questo segmento abbiamo comunque realizzato un focus a parte.

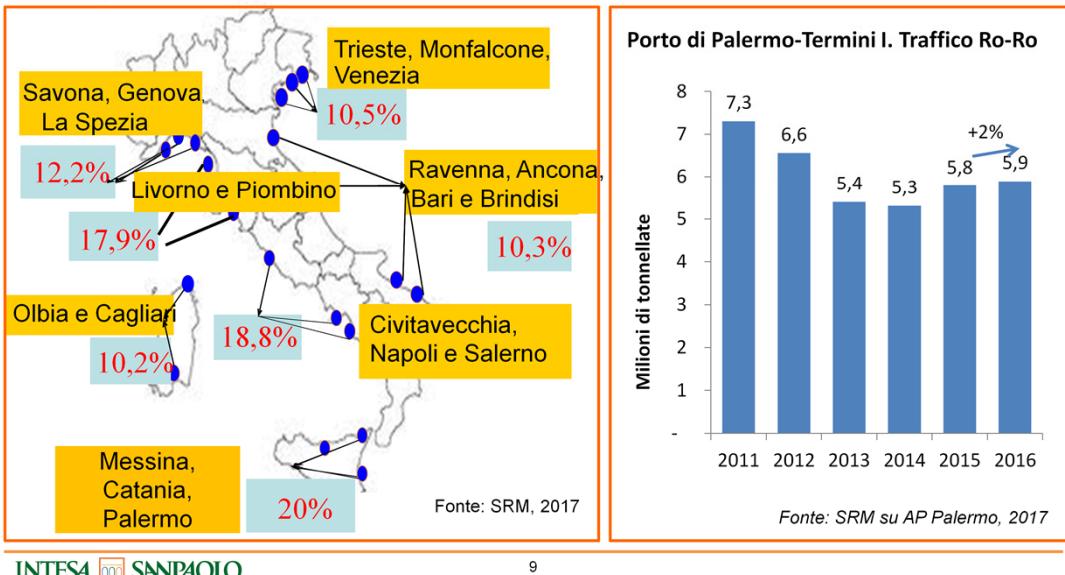
Le direttive principali si confermano nelle linee verso i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Tunisi, Salerno ed isole minori; occorre notare il potenziamento negli ultimi anni dei servizi verso le isole minori, in particolare Ustica e le nuove linee tutto merci che affiancano le unità ro-pax (ovvero miste, meri-passeggeri).

Parlando di merci in totale, nel 2016 il porto ha rilevato una movimentazione di quasi 7 milioni di tonnellate di merci in leggero calo

rispetto al 2015 (-0,1%)

Il porto di Palermo: il traffico Ro-Ro

- Il Ro-Ro con **5,9 milioni di tonnellate** è la principale tipologia di merce gestita (+1,8%).
- Palermo è l'**8° porto italiano** per questo tipo di traffico
- I porti siciliani concentrano il **20% del Ro-Ro nazionale**



INTESA SANPAOLO

9

Passiamo al segmento del Ro-Ro dove in Italia totalizziamo 94 milioni di tonnellate.

I porti siciliani rappresentano il 20% del traffico nazionale.

Osserviamo come la Sicilia con i suoi 3 scali di Messina, Catania e Palermo, rappresenti un quinto del traffico RO-RO a livello nazionale e come tale tipologia di traffico abbia ripreso i ritmi di crescita dopo il calo del 2013- 2014 che tra l'altro è stato generalizzato per tutti i porti Ro-Ro ed a cui ha contribuito anche il crollo proprio nel 2012 del mercato europeo ed italiano dell'Auto.

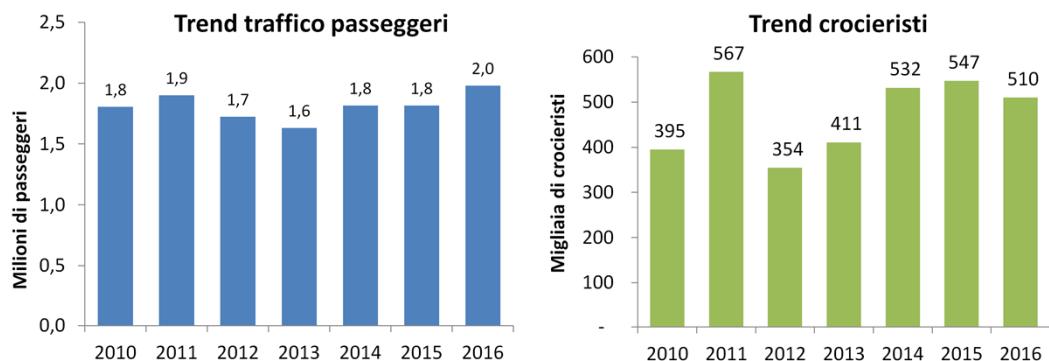
In Italia abbiamo anche armatori di eccellenza su questo comparto (Grimaldi, Messina, GNV, Tirrenia etc..).

Agenda

2

Il sostegno all'economia del turismo

Il porto di Palermo ed il turismo: il traffico passeggeri



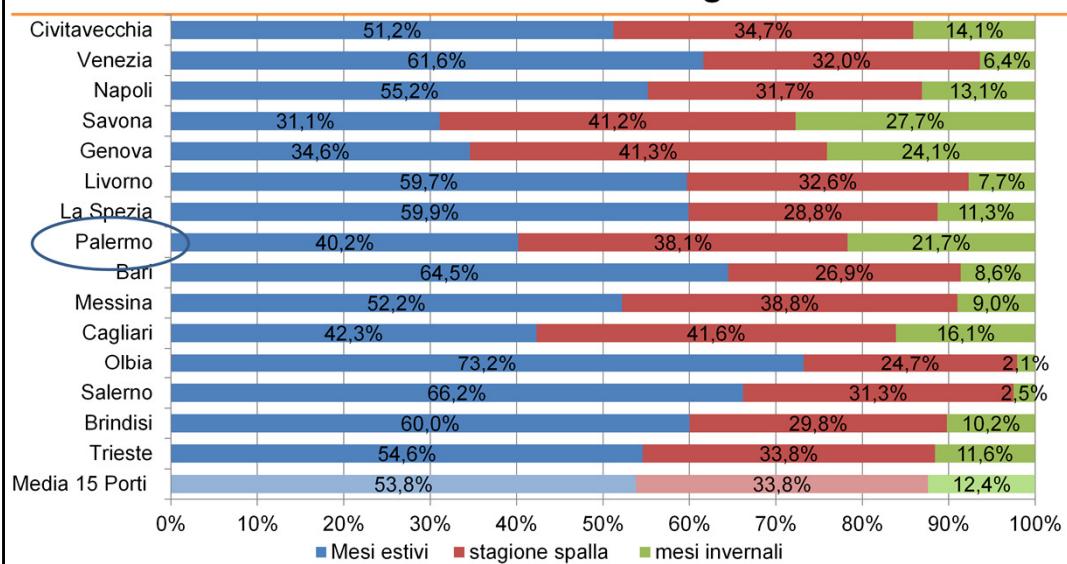
Fonte: SRM su AP Palermo-Termini Imerese

- **Palermo-Termini Imerese** ha registrato nel 2016 **2 milioni di passeggeri**, registrando un aumento del 9%.
- Con oltre **500 mila passeggeri** è il **7° porto crocieristico italiano** (in calo del 6,7%). Le principali compagnie approdano a Palermo: tra gli altri Costa, MSC, Norwegian Lines, Carnival, TUI.

Anche la componente **Passeggeri** è importante ed in questo caso vengono raggiunte **2 milioni di unità**. Cala il numero dei crocieristi rispetto allo scorso anno, ma aumenta quello dei passeggeri dei traghetti da e verso la Sicilia e quello dei passeggeri da e verso le isole minori. Per le **Crocieri** Palermo è il **7° porto italiano (primo in Sicilia)** con 510 mila crocieristi e, pur con andamento altalenante, è sempre stato nei Top 10 dei porti crocieristici italiani.

Il turismo è un asset per la regione di grande importanza ma occorrono adeguamenti infrastrutturali.

Il Porto ed il turismo: la distribuzione stagionale dei crocieristi



Fonte: SRM su Risposte Turismo

- Le crociere a Palermo garantiscono passeggeri in tutto l'anno: **nei mesi NON estivi arriva il 60% dei crocieristi.** Il dato è positivo poiché indica un progressivo processo di destagionalizzazione del settore

Questa slide ci dà contezza di un altro importante fenomeno connesso all'aspetto crocieristico; è un fenomeno che si sta verificando in molti porti italiani.

Le crociere vanno destagionalizzandosi e questo è segno di un appeal che il nostro paese va raggiungendo anche oltre i mesi estivi.

Nel 2011 il dato di concentrazione nei mesi estivi del traffico crocieristi a Palermo ammontava al 52%; oggi è ulteriormente migliorato il processo di destagionalizzazione ed infatti **la concentrazione nei mesi estivi si attesta sul 40,2% e nei mesi non estivi ammonta al 59,8%.**

Non dimentichiamo che Palermo di per sé vanta un importante patrimonio di bellezze ed è agganciata a paesi e città limitrofe altrettanto famose e prestigiose, un mondo che se ben valorizzato può portare a ben altri numeri il settore delle crociere.

L'impatto economico della crocieristica a Palermo

16,6 milioni di euro
è la **ricaduta economica** sul territorio del business delle crociere a Palermo.

- 11,4 mln€ sono spese dirette dei crocieristi
- 1,6 mln€ spese dell'equipaggio una volta sbarcato a terra
- 3,6 mln€ spese della compagnia (per esempio negli approvvigionamenti)

53 milioni di euro
se si considerano gli effetti indiretti e indotti generati a livello locale e nazionale

- Spesa media pro-capite è di circa **30 euro**.
- Sosta media in città delle navi crociera è di **sei ore**.

Fonte: SRM su Risposte Turismo

Convincere le compagnie a rimanere di più potrebbe essere uno dei temi da affrontare per il futuro.

INTESA SANPAOLO

13

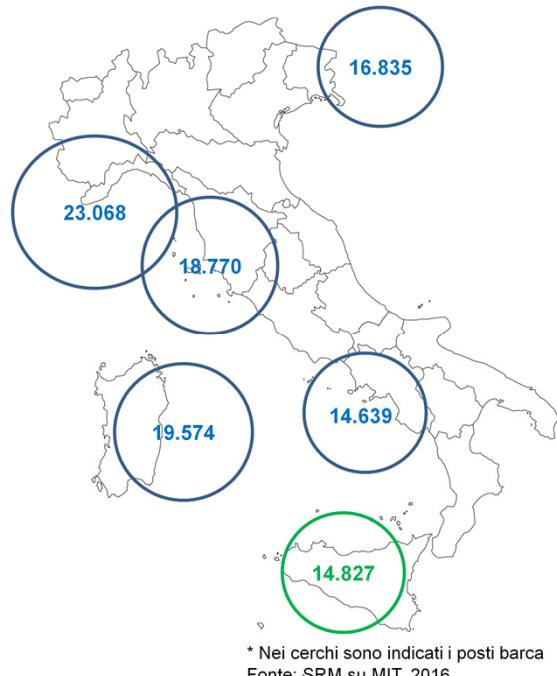
Le crociere sono da ritenere un *asset* strategico dell'Italia; sono anch'esse uno strumento che favorisce la visibilità turistica, nazionale ed internazionale del Paese, stimolando l'accessibilità ai siti più belli ed importanti d'Italia e generando un significativo impatto economico.

I dati della slide riportano i risultati di uno studio elaborato da Risposte Turismo per l'Autorità Portuale di Palermo con il quale sono state valutate le ricadute economiche che si generano nella provincia di Palermo a partire dall'arrivo e presenza delle navi da crociera nel porto.

Si rileva che Palermo è un porto «di transito» non «home», (l'86% dei crocieristi sono in transito). Secondo i più autorevoli studi sul settore i crocieristi hanno una spesa media procapite molto più alta nei porti home che in quelli in transito. Poder avere compagnie crocieristiche che inizino il viaggio da Palermo (utilizzarlo cioè come home), è un ulteriore tema da affrontare per cogliere altre opportunità da questo traffico.

La nautica da diporto: nuovi potenziali di sviluppo.

- La Sicilia è 5° in Italia con 14.827 posti barca ma offre una densità inferiore alla media nazionale con 10,1 posti barca/Km di costa (dato Italia = 20,5), superiore alle unità da diporto iscritte (5.075). Questo dato mette in luce un assetto infrastrutturale destinato a soddisfare l'elevata domanda di posti barca per le imbarcazioni turistiche provenienti nei mesi estivi dall'estero o da altre Regioni che può ancora svilupparsi.
- La Sicilia è 5° in Italia anche per numero di posti barca destinati alle unità da diporto superiori a 24 m.
- Il business delle imbarcazioni da diporto è notevole se consideriamo che il 75% delle imbarcazioni da diporto di tutto il mondo si muove nel Mediterraneo.



INTESA SANPAOLO

14

Un altro comparto che occorre citare ed in cui la regione è ben posizionata è quello della nautica da diporto.

Un settore che merita attenzione per i suoi **elevati coefficienti moltiplicativi** sull'occupazione e sul valore aggiunto su cui faremo qualche riflessione. La Sicilia è **quinta in Italia** per numero di posti barca con quasi **15.000 attracchi**, un vero polo nautico.

Un dato significativo è rappresentato dalla **capacità di attirare barche di oltre 24 metri essendo dotata di 270 punti di attracco**. E su quest'ultima cosa faremo una riflessione quando parleremo delle prospettive.

Il diporto nautico: settore con un alto moltiplicatore della produzione e dell'occupazione.

	Produzione	Occupazione
Trasporti marittimi (al netto della spesa dei crocieristi)	2,53	2,02
Trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi)	2,54	4,11
Attività portuali e ausiliarie	2,75	2,01
Cantieristica navale	3,44	2,63
Nautica da diporto (al netto della spesa dei diportisti)	2,28	1,67
Nautica da diporto (inclusa la spesa dei diportisti)	4,03	6,41
Pesca	2,56	1,46
<i>Totale attività maritime industriali e terziarie</i>	<i>2,49</i>	<i>1,81</i>

Fonte: SRM su ANCE

15

INTESA SANPAOLO

Uno studio dell'Ance dimostra che la nautica da diporto, si conferma un ottimo moltiplicatore di occupazione: infatti, considerando anche la spesa dei diportisti, **un occupato nel settore genera altri 6,4 occupati. Un euro speso, ne attiva 4 nell'economia.**

La stima è che in Italia la nautica da diporto dia **un contributo al PIL in 3,35 miliardi di euro**: la spesa annua dei diportisti si stima su 5 miliardi di euro, impegnando nel complesso dell'indotto più di 120 mila lavoratori, di cui 27.300 come occupati diretti.

La tabella mostra come il moltiplicatore collegato al diporto sia decisamente il più elevato tra i diversi settori dell'economia del mare.

Agenda

3

Potenziali prospettive di crescita

Potenziali prospettive di crescita

- ➡ Il trasporto merci Ro-Ro
- ➡ Le crociere
- ➡ Il diporto
- ➡ Una riflessione sulle Free Zones

Daremo in questa sezione dei brevi *flash* su quelle che a nostro avviso sono gli elementi che possono disegnare nei prossimi anni le prospettive del porto.

Diamo per scontato che **la Riforma** in atto porterà dei cambiamenti organizzativi e gestionali delle Autorità Portuali ma non ci soffermeremo su questi in quanto è pacifico che un'impostazione rivolta a sburocratizzare le procedure e velocizzare l'operatività dei porti è da accogliere sempre positivamente.

Ne vedremo quindi gli effetti nel tempo.

Palermo: naturale «casello» delle Autostrade del Mare

- Con 70 navi (traghetti misti e tutto-merci) gli armatori italiani offrono 215 servizi a/r verso porti nazionali e del Mediterraneo.
- L'offerta di **servizi settimanali da e per la Sicilia** è di 59; di questi, **31** sono relativi ai porti di Palermo-Termini Imerese.
- La capacità annua verso la Sicilia è di 830 mila Tir e oltre 1 milione di semirimorchi.
- Nel 2016 Palermo ha gestito quasi **6 milioni di tonnellate di merci e 1,5 milioni di passeggeri** che viaggiano su navi Ro-Ro
- Con la conferma del **Marebonus** e con i lavori in corso di esecuzione nel porto per migliorare la gestione sia del trasporto delle merci che quello dei passeggeri e per accogliere le nuove navi che sono più grandi, le potenzialità di rafforzare questo tipo di traffico sono molto elevate.

INTESA SANPAOLO

18

Le auto+i semirimorchi+i pullman imbarcati ogni anno nel mondo sulle Autostrade del Mare e in SSS compiono 384 mila Km, 4 volte la distanza tra la Terra e la Luna.

Lo SSS (la navigazione a corto raggio) è un successo europeo: su 40 milioni di camion imbarcati ogni anno nel mondo, il 75% ovvero 30 milioni viaggiano su tratte europee.

La Sicilia è un importante terminal delle Autostrade del Mare e, in particolare Palermo che concentra il 53% dei servizi per l'isola.

Il governo italiano con la Legge di Stabilità 2016, ha approvato i dispositivi marebonus e ferrobonus per incentivare il trasporto su mare e su ferro.

Il contributo per il trasporto combinato strada-rotaia ha ottenuto 60 milioni per il triennio 2016-2018 (20 milioni per ciascun anno) ed è destinato ai servizi di trasporto ferroviario intermodale cioè per favorire lo spostamento dei tir dal porto verso la ferrovia e viceversa. Il Marebonus, nato per favorire lo spostamento dei tir dal porto verso la nave e viceversa, ha invece una dotazione complessiva pari a 138,3 milioni di euro suddivisi nelle tre annualità del medesimo triennio e rispettivamente, per il 2016, di 45,4 milioni di euro, per il 2017 44,1 milioni e per il 2018 48,9 milioni.

Le potenzialità logistiche

- La pianificazione infrastrutturale del porto di Palermo, finalizzata alla **logistica ed alla intermodalità**, prevede la realizzazione delle seguenti opere:
 - Infrastruttura viaria di collegamento del porto con la grande viabilità (progettazione)
 - Costruzione Terminal Ro – Ro
 - Costruzione parcheggio interrato varco E. Amari in collegamento con la metro ferrovia.
- In tale ottica si pone la partecipazione dell'Autorità Portuale (6,52%) alla **Società degli Interporti Siciliani s.p.a.**, che ha quale oggetto sociale la realizzazione delle infrastrutture interportuali in Sicilia. In tal modo l'obiettivo è assicurare una sinergia attiva tra il sistema portuale Palermo – Termini Imerese e quello degli interporti siciliani.

In Italia gli effetti moltiplicativi derivanti dall' «**integrazione logistica**» tra gli elementi a monte e a valle della catena produttiva

Determinerebbe:

Fonte: Censis

- | | | |
|---|---|-----------------------------------|
| + 100 euro di domanda di servizi logistici |  | 250 euro di reddito |
| + 100 lavoratori nelle piattaforme logistiche |  | 180 posti di lavoro nell'economia |

È molto importante per l'economia del territorio che ospita il porto, puntare all'integrazione tra lo stesso porto e le altre infrastrutture. Questo spiega la partecipazione del porto di Palermo al capitale della SIS.
L'effetto moltiplicativo dell'integrazione logistica è notevole, come possiamo vedere dalla slide.

Le opportunità connesse al traffico crocieristico

- Il mercato crocieristico conferma la solidità e l'appeal di sempre con un forte incremento a livello mondiale
- **L'Italia** resta la **prima destinazione europea** per il settore crocieristico
- Nel 2016 ci sono stati quasi **11 milioni di passeggeri** movimentati (+0,2% rispetto al 2015)
- Nella Top 10 dei porti del Mediterraneo l'Italia vanta ben cinque scali in classifica, con Civitavecchia al secondo posto alle spalle di Barcellona, Venezia al quarto alle spalle di Palma de Mallorca, Napoli al sesto, Genova all'ottavo e Savona al nono.
- Da sottolineare l'appeal di altre aree del mondo: le nuove stime sull'offerta di crociere nel **mercato cinese** riportano un **aumento del 220% nei prossimi 5 anni**, da 1,3 milioni di passeggeri nel 2015 a 4,1 milioni nel 2020.

Quindi passiamo alle prospettive del mercato crocieristico in cui l'Italia permane la prima destinazione europea.

Per il 2016 i dati mostrano un leggero aumento.

Le previsioni **per il 2017**, prevedono però un calo importante: si stimano infatti 10,3 milioni di passeggeri (-4,6%). L'importante è il trend di lungo periodo, che vede l'Italia sempre al di sopra della soglia dei 10 milioni di crocieristi negli ultimi 7 anni.

Si tratta di un calo comunque fisiologico per un prodotto ormai maturo sui mercati occidentali. Questo risultato è da leggere senza dubbio in chiave critica ma ancor più quale monito per il futuro. Più di metà dei primi dieci scali nazionali registrerà una contrazione, in qualche caso significativa. C'è bisogno di attenzione, di investimenti e di coordinamento per assicurarsi che la crocieristica per l'Italia continui a rappresentare un settore foriero di grandi risultati.

Da tenere comunque conto che si tratta di un comparto che sta avendo trasformazioni dovute alle agitazioni geopolitiche del mediterraneo ed

all'affacciarsi di nuove destinazioni mondiali (NDR. I MERCATI CINESI).

Il diporto nautico: prospettive di crescita nel Mediterraneo

- Nel bacino del Mediterraneo, il numero dei megayacht (**sopra i 30 metri di lunghezza**) in navigazione è in continuo aumento: nel periodo invernale l'area ospita il 56% degli yacht, mentre durante la stagione estiva la quota sale al 70%.
- Nel 2020, secondo le previsioni, queste imbarcazioni arriveranno quasi a quota 6.000 nel mondo (nel 2015 sono oltre 5.300).
- La **spesa** di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata in **209 milioni di €** (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 €).

Fonte: Nautica Italiana e Associazione Italiana di Tecnica Navale

Le prospettive del diporto nautico si giocano nel Mediterraneo. Nel solo bacino MED i dati più recenti indicano una significativa presenza di **megayacht**; si stima che, delle 5.300 imbarcazioni esistenti di questa misura, il 56% circoli nel *Mare Nostrum* (3.000 unità).

Questo dato aumenta nella stagione estiva fino a raggiungere il 70% (3.700 unità).

E' previsto al 2020 un sensibile aumento di *Megayacht* che dovrebbero raggiungere quota 6.000.

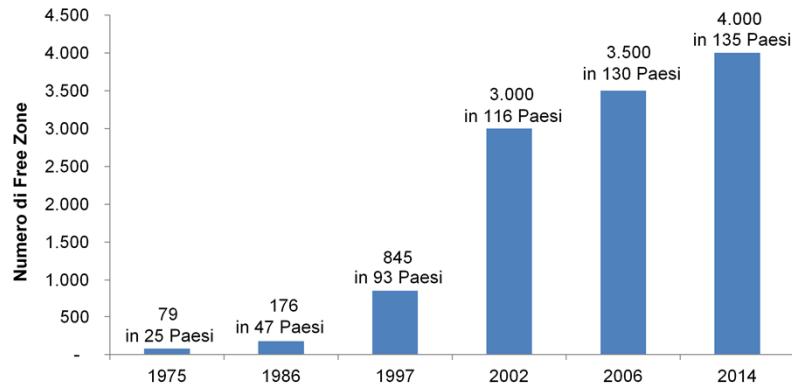
Occorre pensare che la spesa di queste imbarcazioni raggiunge livelli davvero interessanti fino a raggiungere quasi i **9.000 euro giornalieri**. Dato che è ancor più attraente se si pensa ad una permanenza media in porto di 4 giorni.

La spesa di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata **in 209 milioni di €** (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media

giornaliera di 8.900 €).

Le Free Zone nel mondo. Dati di impatto economico

La crescita mondiale delle Free Zone negli anni



Fonte: SRM su Trade Performance Of Free Trade Zones, 2014 e varie

- La crescita delle Free Zone è stata imponente. Secondo alcuni esperti tale numero è destinato ad aumentare fino a raggiungere le 5.000 unità in breve tempo
- Le attuali 4.000 Free Zone impiegano oltre **68 milioni di lavoratori** diretti e un valore aggiunto, derivante dagli scambi, di **500 miliardi di dollari**

Ora una riflessione su uno strumento, sempre molto discusso, che potrebbe contribuire a dare ulteriore impulso allo sviluppo del porto.

Si tratta delle **free zones**; molti porti del Mediterraneo hanno impostato il loro rilancio nella creazione di zone franche retroportuali con spazi per favorire l'insediamento di imprese manifatturiere. Citerei Barcellona, Amburgo, Tangeri, Port-Said.

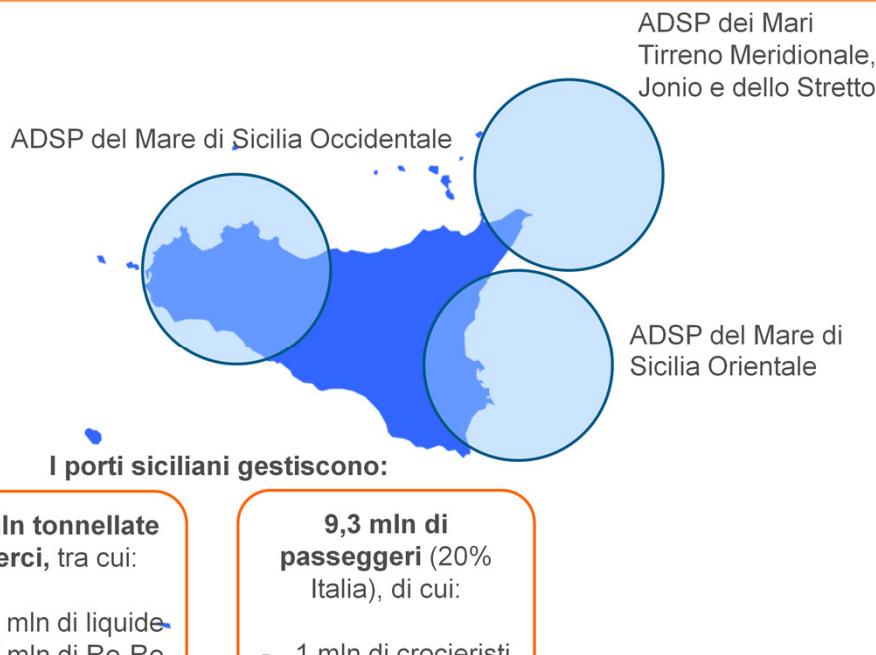
Mostro soltanto alcuni dati per far vedere come le Free Zone rappresentino politiche strutturali di crescita di molti paesi del mondo potendo concedere spazi a BUROCRAZIA ZERO, AGEVOLAZIONI SUL COSTO DEL LAVORO E DOGANALI.

Qui i dati sono eloquenti e mostrano una crescita vertiginosa delle Free zone nel mondo.

Siamo passati da 79 Free Zones in 25 paesi a 4.000 in 135 Paesi.

Occorre dunque una seria riflessione in sede europea sulla questione.

Il futuro....l'ADSP in Sicilia



INTESA SANPAOLO

23

ADSP= Autorità di Sistema Portuale

ADSP del Mare di Sicilia Occidentale comprende i porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani.

ADSP del Mare di Sicilia Orientale comprende i porti di Augusta e Catania

ADSP dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto comprende i porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria

I tempi delle infrastrutture

Attenzione alle criticità !!!

- Non perdiamo di vista che per realizzare un'infrastruttura il nostro Paese ha tempi piuttosto lunghi.



Fonte: Elaborazioni SRM su dati DPS 2016

- Per realizzare e rendere operativo **Maasvlakte 2** (costo 1,7 mld. euro) l'Olanda ha impiegato:

6 anni e 7 mesi

- Per realizzare tale opera in Italia, occorrerebbe un tempo pari a:

**9 anni e 7 mesi
(gap 3 anni)**

Abbiamo sinora parlato di potenziare i nostri porti e le infrastrutture connesse, tuttavia quando parliamo di infrastrutture non dobbiamo perdere di vista il fatto che il nostro Paese abbia delle oggettive complessità burocratiche.

SRM ha costruito un caso sulla base delle stime del Ministero dello Sviluppo Economico estratte dal Software VISTO.

L'anno scorso facemmo una stima **sul canale di Suez** e dicemmo che:

- L'Egitto ha realizzato il canale di Suez (un'opera da 8,2 miliardi di dollari) in **1 anno**.
- In Italia con le nostre procedure avremmo **impiegato 12 anni**.

Abbiamo fatto un caso più europeo:

A Rotterdam hanno realizzato un grande terminal container **in 6,7 anni**.

In Italia (senza intoppi burocratici) ne avremmo impiegati **9,7**.

Abbiamo quindi un *gap* di tre anni da colmare rispetto ai nostri

competitor marittimi europei.

Considerazioni finali generali

- Il Porto può assurgere a ruolo di «pivot» di sviluppo di un'area se:
- È messo a sistema con l'economia locale e serve la base imprenditoriale attraverso una rete interna di logistica;
- Lavora nell'ottica di sinergia turistica e sviluppo del sistema croceristico senza ostacolare e compromettere lo sviluppo produttivo;
- Si definiscono adeguate strategie di spinta all'internazionalizzazione;
- Si combina con politiche di attrazione degli investimenti (ad esempio le free zone)
- Si superano i limiti burocratici nella gestione del porto favorendo le sinergie tra gli enti pubblici interessati, superando i conflitti.



La Riforma saprà dare le risposte giuste?

Alcuni spunti finali di riflessione per gli speaker che seguiranno.

Grazie dell'attenzione

www.intesasanpaolo.com