

COMUNICATO STAMPA

ECONOMIA DEL MARE: OPPORTUNITA' DI SVILUPPO PER PALERMO E LA SICILIA

- **La Sicilia vanta un sistema marittimo con oltre 22mila imprese, l'11,5% del totale nazionale.**
- **L'import-export marittimo della regione nel 2018 è stato pari a 22,3 miliardi di euro, in crescita del 18%.**
- **Palermo è la sesta provincia italiana per valore aggiunto prodotto dall'economia del mare con 1,2 miliardi di euro e quinta per numero di occupati con 29.500 addetti.**
- **Il porto palermitano si conferma settimo porto d'Italia nel settore crociere con 578mila passeggeri (+26%), ma occorre rafforzare il ruolo di *home port*.**
- **Nel 2018 movimentate a Palermo circa 7,4 milioni di tonnellate cargo (+5,7%). Importante il traffico Ro-Ro che ha visto una crescita del 23,4% in cinque anni.**
- **Strategico per export, investimenti e traffico internazionale avvalersi delle opportunità delle Zone Economiche Speciali, in fase di costituzione anche a Palermo.**
- **Intesa Sanpaolo ha previsto un plafond specifico di agevolazioni creditizie pari a 1,5 miliardi di euro per le imprese interessate ad investire nelle ZES.**

Palermo, 21 marzo 2019 – Le vie del mare costituiscono degli asset fondamentali per lo sviluppo del territorio palermitano e regionale. Questo il tema al centro dell'incontro sull'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), tenutosi stamane presso la sala convegni di Intesa Sanpaolo in via Cusmano.

Ad aprire l'evento, nel quale è stata presentata la 5° edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM, i saluti del sindaco di Palermo **Leoluca Orlando** e del Magnifico Rettore dell'Università di Palermo **Fabrizio Micari**.

A seguire i dati del report sono stati illustrati da **Alessandro Panaro**, responsabile dell'Area Maritime & Mediterranean Economy di SRM, ed approfonditi da **Pierluigi Monceri**, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo, **Alessandro Albanese**, presidente della Camera di Commercio di Palermo ed Enna, **Pasqualino Monti**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e **Mauro Nicosia**, presidente Confetra Sicilia.

Il Rapporto ha evidenziato la crescita dei porti italiani grazie alla componente sempre più significativa della componente internazionale del trasporto marittimo. Nello Shortsea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo.

In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il ruolo che il sistema marittimo e portuale di Palermo e dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale nel suo insieme svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi *driver* da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l'attrazione di investimenti imprenditoriali.

Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo: “*La Sicilia, con oltre 22mila imprese della filiera del mare, è la terza regione per numero di unità. La provincia di Palermo è la sesta in Italia per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro ed è quinta per numero di occupati con 29.500 addetti. Nella crocieristica Palermo ha registrato nel 2018 una crescita del 26%, confermandosi settimo porto italiano e secondo in Italia per crescita. La cosiddetta economia del mare costituisce insomma un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore. Intesa Sanpaolo sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell'Italia e, nel caso specifico al centro dei lavori di oggi, di Palermo e della Sicilia*”.

Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di SRM: “*Il Mediterraneo sta lanciando nuove sfide per i porti italiani; l'aumento della dimensione delle navi, che diventa sempre più incalzante; il raddoppio del canale di Suez che sta segnando incrementi percentuali elevati in termini di merci in transito via mare che ormai fanno segnare quasi 1 miliardo di tonnellate; le politiche sempre più aggressive dei Paesi del Middle East e North Africa in termini di attrazione di investimenti attraverso Free Zone che prevedono incentivi alle imprese molto 'appetibili'. Ne deriva che bisogna iniziare per le nostre infrastrutture un percorso verso orizzonti di competitività fornendo certezza in termini di assegnazione delle risorse per gli investimenti, dando una significativa sterzata ai meccanismi burocratici che incidono sulle procedure di imbarco e sbarco delle merci e, non ultimo, incentivare un rafforzamento generale dell'innovazione portuale, tecnologica e organizzativa*”.

ECONOMIA DEL MARE

ITALIA

Nel complesso l'Italia paese ha gestito, al 2018, circa mezzo miliardo di tonnellate di merci con una crescita media registrata nell'ultimo quinquennio del 2%.

In particolare il Ro-Ro - che copre il 22% del totale - ha avuto uno sviluppo significativo crescendo di circa il 23% negli ultimi 5 anni superando al 2018 i 106 milioni di tonnellate. Nell'ultimo anno l'aumento è stato del 2%.

Il Ro-Ro è una parte importante del traffico in SSS-Short Sea Shipping (navigazione a corto raggio che comprende anche altre modalità di trasporto merci e che indica una nave che viaggia all'interno del bacino del Mediterraneo).

Nel Mediterraneo i Paesi europei fanno viaggiare in SSS ogni anno oltre 600 milioni di tonnellate di merci e l'Italia è leader trasportando 218 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale ed ha dietro di sé competitor di tutto rispetto come Spagna e Grecia.

Il più importante Asse di transito delle navi Ro-Ro in Italia è l'arco tirrenico che concentra l'83% di questi traffici e che quindi si è ritagliato un ruolo strategico per il Paese.

Sono da segnalare nel Ro-Ro due grandi fenomeni: il gigantismo navale e la crescita della flotta. Questi comporteranno di sicuro **l'inizio di un processo di selezione tra porti privilegiando quelli con maggiori attrezzature e parcheggi.**

PALERMO E SICILIA

La Sicilia ha un sistema marittimo che vanta la presenza di oltre 22mila imprese (l'11,5% del Paese). Palermo è la sesta provincia italiana per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro ed è quinta per numero di occupati con 29.500 addetti.

L'import-export marittimo della Sicilia è pari a 22,3 miliardi di euro (+18% sul 2017).

Lo studio è focalizzato su due degli asset strategici del sistema portuale di Palermo e degli altri scali che costituiscono l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale-Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, ovvero le crociere ed il Ro-Ro.

Il porto ha movimentato circa 7,4 milioni di tonnellate cargo con una crescita del 5,7% rispetto al 2017.

A dare valore ai traffici commerciali di Palermo è soprattutto il Ro-Ro (trasporto veicoli gommati in generale) che rappresenta l'89% dell'intero traffico commerciale dello scalo e arriva a **6,6 milioni di tonnellate (+4,4% sul 2017 e +23% sul 2014)**. Il Ro-Ro è un settore che consente al Paese di ridurre l'inquinamento e l'incidentalità (i tir viaggiano più sicuri sulle navi) e rappresenta un significativo veicolo del nostro export.

Palermo rappresenta il 6% del traffico nazionale. Il traffico Ro-Ro del porto è cresciuto del 23,4% negli ultimi 5 anni.

Attraverso le Autostrade del Mare Palermo è collegato con servizi regolari con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Livorno, Salerno, Tunisi, Barcellona e isole minori; occorre evidenziare 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, merci-passeggeri).

Il sistema porti “Palermo-Termini Imerese–Trapani–Porto Empedocle”, dunque, si consolida nella sua naturale vocazione di casello delle “Autostrade del Mare” della linea Tirrenica Nord-Sud

LE CROCIERE: VALORE PER L'ITALIA E PALERMO

Palermo è il settimo porto italiano nel settore crociere, altro suo *asset* portante, con 578mila passeggeri, in crescita del 26% sul 2017.

Nel 2019 è atteso un traffico crocieristico record nei porti italiani, nei quali giungeranno 11,9 milioni di crocieristi con un aumento del 6,8% sul 2018. I presupposti di questo brillante risultato sono le nuove mega-navi che visiteranno l'Italia. In aggiunta, occorre considerare il ruolo svolto dai grandi porti che si stanno cercando di migliorare servizi e programmazione degli attracchi. Per quanto riguarda gli investimenti sui terminal crociere, gli scali nazionali hanno in programma circa 200 milioni di euro nel triennio 2019-2021, di cui il 74% in infrastrutture.

Anche nelle previsioni per il 2018 l'Italia si conferma prima destinazione europea con 10,8 milioni di crocieristi (+9,4% rispetto al 2017) per un totale di oltre 4.600 approdi.

Si stima che Palermo manterrà costante nel 2019 il suo traffico passeggeri e le toccate nave (150). Palermo vanta la presenza di compagnie armatoriali nel settore delle crociere che garantiscono allo scalo passeggeri in tutto l'anno e si conferma infatti il secondo porto più destagionalizzato d'Italia (dopo Savona) con solo il 39,5% dei crocieristi che transitano nei mesi estivi.

Fattore di attrattività del porto è l'attrattività turistica della Sicilia, di cui Palermo rappresenta uno degli accessi marittimi privilegiati, che accoglie ogni anno 5 milioni di turisti.

Dei crocieristi, il 13% si imbarca/sbarca a Palermo (home port), l'87% sono in transito. Rimane quindi ancora da migliorare questo aspetto, in questo modo sarebbe possibile far sostenere più a lungo le navi (attualmente siamo sulle 4 ore al giorno, che potrebbero salire a 9).

Essere home port aumenta in modo importante il valore aggiunto della crociera poiché i turisti si fermano più tempo in città e si avvalgono sempre più di fornitori locali.

LE ZES (ZONE ECONOMICHE SPECIALI)

Il Governo con il Decreto Legge 91/2017 ha permesso la costituzione di ZES-Zone Economiche Speciali per i porti del Mezzogiorno. Innovazione assoluta è che il driver che deve guidare il processo di sviluppo è il porto (l'Autorità di Sistema Portuale), infatti il Comitato che dovrà guidare le ZLS è presieduto dal presidente del Porto. **Palermo è nella fase di costituzione della ZES.**

La ZES impatta sul territorio specie su tre indicatori (export, investimenti e traffico portuale) con, secondo stime SRM, i seguenti dati economici:

Export: da un'analisi su un panel di free zone risulta un aumento dell'export (quindi del business per le imprese) fino al 40% in più rispetto a quello generato sul territorio.

Investimenti: le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro di credito di imposta ne attiva ulteriori 2 privati.

Traffico internazionale: un'analisi su un panel di porti del Mediterraneo ha mostrato aumenti del traffico dell'8,4% medio annuo (in Italia tale traffico negli ultimi anni è aumentato in media dell'1,1%).

Gli **incentivi** che la ZES può prevedere sono: i fondi per gli investimenti in termini di credito di imposta (fino a 50 milioni di euro per ogni ZES) e la possibilità per le regioni di attivazione di altri fondi, le semplificazioni burocratiche che sono richiestissime dalle imprese che devono investire, le agevolazioni per sdoganare le merci e esentarle dal pagamento di dazi e gli stanziamenti statali e regionali che possono andare a finanziare investimenti per agevolare le imprese a venire nel territorio.

Tutto questo va a definire un “pacchetto localizzativo” cioè un catalogo di benefici che la ZES può offrire all'aziende interessata ad investire nel territorio.

Nel catalogo vanno inseriti anche gli incentivi bancari. **Intesa Sanpaolo ha previsto un plafond specifico di agevolazioni creditizie pari a 1,5 miliardi di euro per le imprese interessate ad investire nelle ZES e anche costituito un Desk ZES di consulenza.**

CONCLUSIONI

Palermo deve sempre più puntare sui driver che rappresentano la sua vocazione, il che non vuol dire perdere lo status di porto polifunzionale ma fare scelte strategiche.

Le crociere ed il Ro-Ro hanno un notevole impatto moltiplicativo sull'economia: sulle prime va rafforzato il ruolo di home port (porto di partenza e di rifornimento) e per i secondi andrebbe impiantato nel tempo un sistema rivolto sempre più anche a dare logistica retro portuale.

Per accogliere investimenti logistici è necessario progettare strumenti che favoriscano l'attrazione di investimenti ed in tal senso i porti del Mezzogiorno hanno la possibilità di istituire Zone Economiche Speciali.

Il “porto del futuro” deve garantire al territorio sviluppo del turismo, internazionalizzazione e logistica: sono questi i tre imperativi su cui Palermo deve impostare la propria crescita e la ZES potrebbe fornire un impulso.