

# Sicilia protagonista della *blue economy* italiana

## Traffico marittimo di merci in crescita costante

Nel 2018 in Italia sono state movimentate circa mezzo miliardo di tonnellate di merci, con una crescita media registrata nell'ultimo quinquennio del 2%; punta di diamante di questi traffici è il settore Ro-Ro (trasporto marittimo di merci rotabili), che ne rappresenta il 22%. Questo comparto ha avuto uno sviluppo significativo negli ultimi 5 anni, crescendo di circa il 36% e superando i 106 milioni di tonnellate (+2% sul 2017).

**Il Ro-Ro, tra l'altro,** costituisce una parte importante del traffico in SSS (*Short Sea Shipping*, navigazione a corto raggio che comprende anche altre modalità di trasporto merci). Ogni anno i Paesi Europei fanno viaggiare in SSS nel Mediterraneo oltre 600 milioni di tonnellate di merci; con ben 218 milioni di tonnellate di beni movimentati (il 36% del totale), l'Italia è leader in questa modalità di trasporto, seguita da competitor di tutto rispetto quali Spagna e Grecia.

**Il più importante asse di transito** delle navi Ro-Ro in Italia è l'arco tirrenico, che si è ritagliato negli ultimi anni un ruolo strategico per il Paese concentrando circa l'80% di questi traffici. Secondo stime realizzate attraverso l'uso di geo-rilevazioni da SRM (centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo), la presenza di navi Ro-Ro nell'arco tirrenico dal 2012 ad oggi ha registrato una crescita del 15,4%, più che doppia paragonata a quella del totale dei traffici nel Mediterraneo (7,4%).

**Nel panorama nazionale** dell'economia del mare, la Sicilia costituisce una delle più importanti regioni, con oltre 22mila imprese (l'11,5% del Paese). Palermo è la sesta provincia italiana per valore aggiunto prodotto dal mare (pari a 1,2 miliardi di euro), e con i suoi 29.500 addetti è quinta per numero di occupati. Inoltre, l'import-export marittimo della Sicilia ha un valore di 22,3 miliardi di euro.

**Uno short-paper** recentemente realizzato da SRM e presentato a Palermo ha analizzato i traffici Ro-Ro e crocieristici che interessano l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale con i suoi porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Lo studio riporta dati po-

sitivi per lo scalo del capoluogo siciliano, che in termini di incidenza percentuale (sul Ro-Ro) rappresenta il 6% del traffico nazionale, e che nel 2018 ha movimentato circa 7,4 milioni di tonnellate cargo, con una crescita del 5,7% rispetto all'anno precedente.

**A dare impulso ai traffici commerciali** del porto di Palermo è stato soprattutto il settore Ro-Ro (trasporto di veicoli gommati in generale), cresciuto del 23,4% negli ultimi 5 anni, che ha rappresentato l'89% dell'intero traffico commerciale del porto, arrivando a 6,6 milioni di tonnellate (+4,4% sul 2017).

**Va sottolineato che tali cifre** rappresentano un dato positivo non solo per l'economia e per gli scambi commerciali, ma anche per l'ambiente e per la sicurezza: il trasporto marittimo rappresenta infatti un'alternativa più efficiente anche in termini di consumi di carburante rispetto al tutto strada, e consente di ridurre l'incidentalità, garantendo tanto ai tir quanto ai loro conducenti un viaggio più sicuro a bordo delle navi.

**Attraverso le Autostrade del Mare,** Palermo è collegata con servizi regolari diretti con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Livorno, Salerno, Tunisi e isole minori; negli ultimi anni, sono state potenziate in particolar modo nuove linee *tutto merci* che affiancano i servizi Ro-Pax (ovvero misti, merci-passeggeri).

**D'altra parte,** due importanti fenomeni interessano ormai da tempo i traffici tanto di container quanto di merci rotabili: il gigantismo navale e la crescita numerica della flotta, strategie attraverso le quali gli armatori cercano da un lato di raggiungere economie di scala e dall'altro di rispondere all'aumento della domanda di servizi di qualità e più frequenti. In quest'ottica, molte compagnie armatoriali investono in navi nuove e/o rendono quelle esistenti sempre più performanti e meno inquinanti, in linea con le direttive europee.

**Alcuni dati su tutti:** tra il 2007 e il 2017, la dimensione media delle navi *Car Carrier Ro-Ro* (adibite al trasporto di auto e rotabili) è cresciuta del 20%, raggiungendo una capacità di stiva media di 5.390 unità (nel 2007

era di 4.500); secondo le stime, inoltre, le nuove navi raggiungeranno per il 2020-2021 una capacità di oltre 8.000 unità. E ancora, nello stesso decennio la capacità complessiva della flotta è cresciuta del 50%, parallelamente ad una altrettanto importante crescita delle vendite di auto (+36%); trend positivi chiaramente correlati, essendo il trasporto di automobili una componente essenziale dei traffici Ro-Ro internazionali.

**Grazie all'efficienza dei servizi offerti** da compagnie armatoriali come il Gruppo Grimaldi, leader mondiale nel trasporto di rotabili, il porto di Palermo, insieme agli altri scali dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale, ha ormai consolidato la sua naturale vocazione di casello delle Autostrade del Mare della linea Tirrenica Nord-Sud.

**L'analisi di SRM** propone, infine, interessanti spunti di riflessione e una strategia volta a trasformare lo scalo di Palermo in un vero e proprio "porto del futuro". Secondo il centro studi, lo scalo del capoluogo deve innanzitutto puntare sempre più sui driver di crescita che rappresentano la sua vocazione; in altre parole, deve fare scelte strategiche, pur senza perdere lo status di porto polifunzionale.

**Il traffico Ro-Ro** e le crociere hanno un notevole effetto moltiplicatore sull'economia; in particolare, è stato stimato che 1 euro investito sul Ro-Ro (e sulla logistica connessa) ne genera 1,6 nell'economia. Per questo settore andrebbe dunque studiata e implementata, a livello nazionale, una strategia di crescita non estemporanea ma strutturale, ad esempio con risorse assegnate ogni anno ad incentivi come il Marebonus, e investimenti destinati a infrastrutture che valorizzino la logi-

stica retroportuale. Non va sottovalutata, inoltre, l'importanza di strumenti quali l'istituzione delle Zone Economiche Speciali (alla quale la Sicilia sta attualmente lavorando), al fine di favorire l'attrazione di investimenti logistici.

Il "porto del futuro" per SRM deve garantire al territorio sviluppo del turismo, internazionalizzazione, efficienza logistica. Sono questi i 3 imperativi su cui lo scalo di Palermo deve impostare la propria crescita, e lo sviluppo dei traffici Ro-Ro deve essere tra le priorità per far fare il salto di qualità all'Isola ed al sistema Paese in questo senso.



