

RASSEGNA STAMPA

**Financing the Maritime Economy, Investment and
Development in the Mediterranean**

4 -5 July 2019 Naples

ITALIAN MARITIME ECONOMY 2019

TESTATE GIORNALISTICHE

IL RAPPORTO "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

I porti sono un tesoro che l'Italia non sfrutta

Con le tensioni tra Cina e Usa le rotte del commercio si sono spostate sul canale di Suez. La Penisola che sarebbe un punto naturale d'approdo

Ma occorre una strategia portuale
Gros-Pietro (Intesa): il Paese «non ha un ruolo all'altezza della sua posizione»

ROBERTO SCAFURI
Napoli

Sta passando un bastimento davanti ai nostri occhi, nave grossa almeno come il felliniano "Rex" (o la nuova generazione di giganti che solca i mari), eppure il governo non sembra accorgersene. Si attarda in scelte quali il costoso reddito di cittadinanza, laddove sarebbe il momento di investire in progetti capaci di assicurare migliaia e migliaia di posti di lavoro. Come? La "Trade War" tra gli Usa e la Cina ha fatto diminuire dell'8,2%, nel primo trimestre 2019, le esportazioni di container, nonostante l'80% del commercio globale viaggi ancora via mare. Si stima che entro la fine dell'anno la riduzione dei volumi potrebbe essere di un ulteriore 8%. E se la via del Pacifico perde attrattività, recupera importanza strategica la rotta del canale di Suez. Gli scambi di merci crescono al ritmo del +9,8% nel 2018, e per la prima volta dalla fine della guerra fredda il Mediterraneo torna a rivestire un ruolo cruciale. Al centro di esso, la penisola che Bush sr. ebbe a definire «nostra portaerei puntata verso Est». Eppure, sottolinea il presidente di **Intesa Sanpaolo**, **Gian Maria Gros-Pietro**, l'Italia al momento «non ha un ruolo all'altezza della sua posizione geografica». Attardato da infrastrutture insufficienti, burocrazia insopportabile, scarsa reattività governativa e dal persistere di peculiari fenomeni ostativi, tipo la criminalità organizzata, il Belpaese è sul punto di perdere il treno. Anzi, quel bastimento carico di benefici di lunga durata.

Luci e ombre che emergono dal sesto Rapporto annuale sull'*Italian Maritime Economy*, puntuale dossier curato da **Srm**, il centro studi collegato al **Gruppo Intesa Sanpaolo**. Una messe di dati di indubbio interesse, considerato che il trasporto marittimo genera 250 miliardi, circa il 15% del nostro Pil e che il 45% delle navi transita nei porti meridionali. Ma è l'intero sistema portuale italiano, incentrato su 23 realtà, spesso in concorrenza tra di loro per l'appannaggio di risorse e prive di un preciso piano strategico, a finire sotto accusa. Le realtà di traffico maggiore sono Genova e Trieste ma, «vista dalla prospettiva della Cina, l'Italia è un solo porto e non tante realtà spesso conflittuali tra loro, senza un piano che consenta di concentrare le risorse disponibili», rileva il presidente di Assoporti, Daniele Rossi. Con

il Mediterraneo che cresce, e il canale di Suez che festeggia i 150 anni di attività con numeri da record (18mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate nel 2018, il 10% dell'intero traffico globale), sembra assurdo che l'Italia «rischi di non esserci», avverte **Gros-Pietro**.

La Cina, inutile dirlo, è il motore trainante della crescita commerciale ed economica. Non solo "via della seta", dunque: primo partner del continente africano, che al momento è quello che cresce di più di tutti, i cinesi investono da anni (anche) nei porti, mediterranei e non. Il braccio armatoriale della Repubblica Popolare, ossia la compagnia di navigazione "Cosco", direttamente o in quota capitale è ormai ovunque, specie nei "terminal container": dal Pireo ad Haifa, da Zeebrugge e Anversa ad Amburgo, da Bilbao e Valencia a Marsiglia e Vado Ligure. Qui da noi, un caso emblematico: fino al 2016 Cosco era socia al 50% anche del terminal "Conateco" di Napoli, che ha deciso di lasciare perché non consentiva l'ingresso delle navi portacontainer di ultima generazione a causa dei fondali poco profondi, degli accosti in banchina e delle gru inadatte. Lo stesso era capitato alla cinese Hutchinson, "fuggita" da Taranto. Poi ci si chiede perché i cinesi abbiano fatto del Pireo il loro hub fin dal 2009 (sono concessionari delle banchine fino al 2052). Ciò che manca è una strategia d'insieme, uno "schema di gioco" condiviso dalla politica. I porti italiani sono beni demaniali, ricorda Assoporti, e gli investimenti perciò «non li possono fare da soli i cinesi, li deve decidere il governo». Che dovrebbe favorire ogni strumento capace di attirare investitori. La cosa più paradossale e assurda, sottolinea **Gros-Pietro**, «è che mai ci sono stati tanti capitali nel mondo, a tassi bassissimi... Così che il nostro Paese, se solo snellisse la burocrazia e reagisse con tempestività ai grandi cambiamenti in atto, potrebbe agguantare tutte le opportunità che non sfrutta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il maritime economy di SRM

Importa dalla Cina esporta negli USA È l'Italia del mare

Napoli. (P. Bo.). Se l'Italia riuscisse ad attirare il 10 per cento in più di traffico nei suoi porti, genererebbe un valore aggiunto pari a 3,2 miliardi di euro. Lo ha calcolato il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) del gruppo Intesa San Paolo, che oggi a Napoli ha presentato il sesto rapporto "italian maritime economy", un'analisi dello stato di salute dello shipping che viaggia nel Mediterraneo e non solo.

L'Italia è anche il paese che importa con dalla Cina ed esporta verso gli Stati Uniti, due paese attualmente in conflitto commerciale attraverso i dazi. Il valore degli scambi commerciali via mare nel nostro paese è stato pari a 253,7 miliardi di euro, pari al 37 per cento dell'interscambio complessivo. La Cina è il nostro principale fornitore: con 22,4 miliardi rappresenta il 17 per cento dell'import via mare italiano. Gli Stati Uniti invece sono il primo paese cliente, che con 27,7 miliardi di euro concentra il 23 per cento dell'export nostrano. Il tasso di crescita del commercio marittimo mondiale da qui ai prossimi quattro anni si dovrebbe mantenere sul 3,8 per cento (tra il 2005 e il 2017 è stato del 3,5%). L'Asia domina il flusso dei container, rappresentando due terzi del totale. Per effetto della guerra dei dazi tra Cina e Usa, però, sta cambiando il flusso transpacifico. Le esportazioni di container dalla Cina agli Stati Uniti sono calate dell'8,2 per cento nei primi tre mesi di quest'anno, un tasso che secondo le stime corrisponderà alla contrazione annuale.

Guardando ai prossimi decenni, l'infrastruttura capillare terrestre, fatta soprattutto di ferrovie, che la Cina sta finanziando su tutta l'Eurasia, ovvero la belt and road initiative, incrementerà il Pil mondiale del 4,2 per cento l'anno nei prossimi vent'anni, pari a 7 mila miliardi l'anno. Sembra non fermarsi il gigantismo navale, sempre nel trasporto container. Nei prossimi tre anni verranno varate 133 navi tra i 10 mila e i 23 mila teu e 45 tra i 18 mila e i 23 mila teu. In una galassia di operatori ormai sempre più simile a un condominio: se nel 1998 i primi 4 operatori detenevano un quinto del mercato, oggi ne possiedono quasi il 60 per cento. Sempre nel 1998 i primi dieci operatori avevano il 40 per cento dei servizi, oggi l'80 per cento.

La Lente

Blue economy in crescita Serve investire nei porti

di Paola Pica

Nonostante il rallentamento del 2018 al +3% rispetto all'anno precedente, quando il commercio marittimo italiano ha segnato un balzo del 4,1%, le previsioni per la «blue economy» da qui al 2023 restano più che positive: con una crescita media annuale di circa il 3,8%. Lo dice il sesto rapporto di [Srm](#), il centro studi collegato a [Intesa Sanpaolo](#). Il report annuale è stato presentato ieri a Napoli nel giorno del primo Euromediterranean Investment Forum.

«Il nostro Paese ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investire e accorciare i tempi della burocrazia» ha affermato [Gian Maria Gros-Pietro](#), presidente di [Intesa](#) nella relazione conclusiva ricordando che il traffico mondiale «ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai porti, che significa fondali, banchine, collegamenti. E rapidità doganale».

Il 2018 è stato da record per il Canale di Suez, con oltre 18 mila navi e 983 milioni di tonnellate di merci transitate. Considerati questi numeri, [Srm](#) stima che se l'Italia effettuasse investimenti portuali tali da aumentare del 10% la capacità di attrazione, la filiera genererebbe un impatto sul valore aggiunto pari a 3,2 miliardi. Non è inutile sottolineare come tutti i dati mostrino una presenza di rilievo del Mezzogiorno, con un peso del 45% sul totale nazionale del commercio marittimo.

Il mare «vale» 58 miliardi

Dossier **Srm**: le imprese del Sud realizzano il 65% del loro import-export sull'acqua. Per questo «occorre senza indugio far partire le Zes e investire su porti, intermodalità e logistica»

di **Paola Cacace**

Le imprese del Mezzogiorno realizzano ben il 65% del loro import-export via mare per un totale di 58 miliardi di euro. I porti del Sud hanno dunque un ruolo significativo per il rilancio delle filiere produttive meridionali in ambito internazionale. Basti pensare che le cosiddette 4A (agroalimentare, abbigliamento, aerospazio e automotive) e il Bio-Farmaceutico esportano 21,2 miliardi di prodotti in tutto il mondo.

Il report

Sono questi alcuni dei dati che emergono dal sesto rapporto annuale «Italian Maritime Economy» presentato ieri a Napoli e curato da **Srm**, centro studi collegato al **Gruppo Intesa Sanpaolo**. Una presentazione che tra l'altro ha coinciso quest'anno con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBaf, la Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, che proseguirà nella giornata di oggi presso il Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno di **Intesa Sanpaolo**. «Il rapporto offre alle imprese e agli operatori — spiega il presidente di **Srm**, Paolo Scudieri — una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale e italiano. Consideriamo che il 70% dell'import-export globale viaggia via mare. Per questo è fondamentale avere un rapporto che monitori

queste dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità».

Il futuro

Guardando al futuro del commercio marittimo è previsto un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023. «Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima — aggiunge **Massimo Deandrei**, direttore generale di **Srm** — e l'Italia ha ora una grande opportunità quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va reso ora operativo senza indugi e con convinzione».

I commenti

In effetti le Zone Economiche Speciali possono incentivare investimenti logistico-portuali e manifatturieri. Tuttavia il processo per renderle operative, come emerge dallo rapporto, sembra stia registrando una battuta di arresto. Eppure dalle elaborazioni di **Srm** è chiaro che una volta a regime in media le Zes potrebbero incrementare le esportazioni del Paese addirittura di un 40% complessivo. Applicando questa crescita agli attuali volumi di export del Mezzogiorno nel giro di 10 anni si potrebbe avere un volume di export aggiuntivo di

circa 18 miliardi di euro. «L'economia marittima — dice **Francesco Guido**, direttore regionale Sud di **Intesa Sanpaolo** — è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo. Area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via mare. È fondamentale un coerente impegno non solo negli adeguamenti infrastrutturali ma soprattutto nel cogliere opportunità straordinarie presenti nelle Zes. Non a caso **Intesa Sanpaolo** è impegnata ad accompagnare lo sviluppo con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri». «L'Italia ha le potenzialità — dichiara Paolo Garonna, segretario Generale di FeBaf — per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo come dimostrano la ricerca **Srm** e le iniziative FeBaf Saranno però necessari crescenti investimenti in sostenibilità perché l'economia e la finanza blu avranno un ruolo a dir poco trainante. Ecco perché con occasioni di confronto come il Forum di ieri e oggi stiamo lavorando per collegare le business community del bacino anche nella prospettiva europea. Non è un caso se abbiamo deciso di tenere questo nostro forum a Napoli. Come sottolineato dal report si prospetta una nuova centralità del Mediterraneo, una centralità che comporta straordinarie opportunità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda

● **Srm** ha
presentato ieri
il 6° rapporto
annuale
«Italian
Maritime
Economy»

● **La**
presentazione
ha coinciso
con il primo
Euromediterra
nean
Investment
Forum
organizzato
a Napoli
dalla
Federazione
Banche
Assicurazioni e
Finanza
(FeBAF)

L'intervista

«Bisogna innovare le infrastrutture e accorciare i tempi della burocrazia»

Gros-Pietro: il Mediterraneo già oggi è molto più importante di 10 anni fa

«Il nostro Paese ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investendo sull'accorciamento dei tempi della burocrazia. Il traffico internazionale all'origine della ricchezza ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai porti e rapidità delle operazioni doganali. E non va dimenticato che il Mediterraneo già oggi è molto più importante di quanto fosse 10 anni fa: perché l'Africa è il continente che sta crescendo più rapidamente al mondo. Importanza capita dalla Cina che sta investendo tantissimo in questo mare. Noi abbiamo una posizione privilegiata, anche grazie ai porti del Sud, al centro del Mediterraneo e quindi si deve investire in queste nuove frontiere dell'economia». Così **Gian Maria Gros-Pietro**, presidente di **Intesa Sanpaolo**, a Napoli a margine della presentazione del 6° rapporto annuale sulla «Italian Maritime Economy».

Parlando di nuove frontiere, che pensa del progetto Lybra, la moneta di Facebook?

«Siamo sempre favorevoli alle innovazioni che possono facilitare la attività dei nostri clienti. Il digitale e persino intelligenza artificiale avranno un ruolo sempre maggiore nell'attività bancaria. Ma siamo consapevoli che bisogna

garantire stabilità finanziaria e antiriciclaggio. E non a caso siamo già presenti in sperimentazioni sul blockchain. Una tecnologia che permette di avere la registrazione certa e tracciabile di tutte le transazioni fatte».

Dipende dal numero di utilizzatori?

«In effetti è particolarmente efficace se le registrazioni sono fatte tra gruppi ristretti. Se la blockchain è estesa a un grandissimo numero di utilizzatori si creano due problemi: onerosità del processo e l'energia elettrica assorbita. Già oggi la blockchain si stima che assorba energia come tutta l'Olanda. Torno alla tracciabilità. Perché le criptovalute, ad esempio, consentono trasferimenti di valore attraverso portafogli elettronici ma non è sempre chiaro chi sia il titolare del portafoglio elettronico. Potrebbe quindi essere uno strumento per attività di riciclaggio o addirittura terrorismo. Un'iniziativa che si orienti verso il grande pubblico e che sia priva di strumenti che garantiscano stabilità e tracciabilità presenta grossi rischi e andrebbe affrontata con una certa rapidità dall'autorità centrale di vigilanza».

Pa. Ca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidente
Gian Maria Gros-Pietro
guida **Intesa**





Ombre sulle Zes, allarme tempi «Non c'è più l'interesse a farle»

► Il rapporto **Srm** sull'Italian maritime economy ► «Ritardi accumulati negli adempimenti formali
«Fondamentale impegno per gli investimenti» sono già un pericoloso campanello di allarme»

GROS PIETRO (INTESA)
«MEDITERRANEO
PIÙ IMPORTANTE
DI DIECI ANNI FA
SFRUTTIAMO
VANTAGGIO GEOGRAFICO»

L'ALLARME

Nando Santonastaso

Zes, fate presto. La parafrasi di uno dei più noti titoli della storia dell'informazione italiana sembra cucita su misura per la sfida che attende il Mezzogiorno nel Mediterraneo. Dal sesto rapporto annuale su «Italian maritime economy» presentato ieri a Napoli da **Srm** emerge, infatti, uno scenario fin troppo chiaro sulle prospettive e i nodi dell'economia del mare: l'Italia dipende ancora dal Mediterraneo per le sue relazioni internazionali e le Zes sono la scelta obbligata e potenzialmente vincente per non soccombere nella sfida con i grandi players internazionali, Cina in testa, che si combatte, manco a dirlo, proprio sul grande mare. «Il fatto è - ricorda **Massimo Deandrei**, direttore generale di **Srm** - che l'Italia deve trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo anche per attrarre nuovi investitori. Bisogna, cioè, puntare con decisione sul binomio logistica- portualità, investen-

do in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologia. Le Zes, proprio per questo, sono uno strumento da rendere operativo senza indugi e con convinzione».

PLAFOND

È la stessa preoccupazione di **Francesco Guido**, direttore regionale Sud di **Intesa Sanpaolo**: «Se l'economia marittima - dice - come abbiamo dimostrato con il Rapporto è un aspetto fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno, è però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle Zes. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità: **Intesa Sanpaolo** è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle Zone economiche speciali con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani e stranieri. Evidentemente è necessario anche che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, al tempo stesso una necessità e un'opportunità di profitto e sviluppo per l'intero Mezzogiorno». Insomma il rischio che sulle Zes cali una sorta di disinteresse anche politico non sembra

campato in aria. I ritardi accumulati nella definizione degli adempimenti amministrativi, ad esempio, costituiscono da tempo un pericoloso campanello d'allarme. Ma l'occasione sembra troppo importante per non riuscire a coglierla fino in fondo accrescendo le potenzialità marittime del Sud i cui dati di traffico, illustrati con la consueta competenza da **Alessandro Panaro** di **Srm**, indicano un peso pari al 45% del totale nazionale. Altrettanto certa è la necessità per l'Italia, ribadita dal presidente di **Intesa Sanpaolo**, **Gian Maria Gros-Pietro**, «di rinnovare e investire sulle infrastrutture e sulla riduzione dei tempi della burocrazia. Il Mediterraneo oggi è più importante di quanto lo fosse dieci anni fa, noi abbiamo una posizione privilegiata che dobbiamo saper sfruttare».

IL MEETING

Temi che torneranno anche oggi in discussione dal momento che il Rapporto annuale di **Srm**, la società di ricerche di **Intesa Sanpaolo** presieduta da **Paolo Scudieri**, coincide con l'Euro-mediterranean Investment Forum, il meeting internazionale organizzato a Napoli dalla Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza che si conclude oggi con gli interventi anche di diplomatici e ministri dei Paesi del Mediterraneo, tra cui l'italiano **Enzo Moavero Milanesi**.

Il rapporto Srm in pillole



Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023



L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale



Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina



Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel 1° trimestre del 2019



Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo



Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate



Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora il 57-58%



In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 mld€. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano

centimetri

L'INTERVISTA

«Zes, in due anni norme non definite A Tangeri 900 imprese nella free zone»

**«BANCA INTESA
HA UN PLAFOND
DI 1,5 MILIARDI
PER LE IMPRESE
CHE INVESTIRANNO
IN QUESTE ZONE»**

Nando Santonastaso

Ma quanto rischia la Campania se la Zes non andasse in porto? **Massimo Deandreis**, direttore generale di **Srm**, è realista: «Non parlerei di rischio, ma perderemmo l'opportunità di dare al territorio uno strumento che potrebbe avere un significativo impatto economico sia sul sistema imprenditoriale, sia sul sistema logistico portuale», dice. E spiega: «Le Zes incidono, se ben strutturate, sull'export, sul traffico dei porti, ed hanno anche un moltiplicatore importante in termini di risorse. Abbiamo stimato che 1 euro di investimenti pubblici genera 3 euro di ricadute economiche complessive, poiché vanno a sommarsi anche risorse private che vengono attivate dalle imprese. Abbiamo fatto un'analisi su che impatto hanno prodotto le Zes nei Paesi dove sono già state attivate e abbiamo visto che vi è stato un aumento aggiuntivo delle esportazioni del 4% annuo; mentre il traffico container può aumentare fino all'8-8,5% annuo con conseguenti aumenti di valore aggiunto connessi alle catene logistiche».

Lei crede che il sistema delle imprese del territorio abbia

realmente compreso l'importanza della Zes specie alla luce del ruolo che i trasporti marittimi avranno per il Mezzogiorno?

«Il sistema imprenditoriale lo ha ben presente e lo verifichiamo nel corso delle nostre ricerche parlando con i protagonisti del territorio. Il Mediterraneo va aumentando centralità in termini di traffici mondiali marittimi e il Mezzogiorno ha un ruolo importante rappresentando il 45% dei traffici italiani. Molti porti del Nordafrica e dell'area Middle East hanno ZES strutturate con agevolazioni fiscali, sul costo del lavoro e per lo snellimento di procedure burocratiche e così dobbiamo fare anche noi. Lei pensi che il porto di Tanger MED in Marocco accoglie, nella sua Free Zone, 900 imprese ed ha generato 5,5 miliardi di dollari di investimenti privati oltre a 8,3 miliardi di esportazioni e 75mila occupati. Tutto questo non esisteva 10 anni fa e non credo che un volume di affari così importante si sarebbe generato anche senza la Free Zone stessa».

Da economista ed esperto di economia del mare lei vede un pericolo di rallentamento nei tempi di attuazione della Zes?

«Sono passati più di due anni e non abbiamo ancora una normativa che definisca nel dettaglio come fruire del Credito di imposta previsto per le imprese (che tra l'altro scadrebbe nel 2020) e quali sono

le esatte procedure da seguire per snellire alcuni passaggi burocratici per facilitare gli investimenti delle aziende. Quindi ad oggi vi è un ritardo che occorre colmare al più presto».

Ma c'è interesse tra gli investitori stranieri?

«**Intesa Sanpaolo** con **Srm** ha contribuito in modo importante a promuovere le Zes in Italia e nel mondo. Come noto la banca ha previsto un plafond di 1,5 miliardi di Euro per le imprese che investiranno in queste zone, un desk dedicato e inoltre **Intesa Sanpaolo** ha organizzato con noi una serie di workshop tecnici alla presenza di investitori potenziali a Napoli, Bari, Taranto, Milano ed all'estero Dubai e prossimamente Pechino. Abbiamo testato, durante queste iniziative, un grande interesse degli investitori. All'estero comprendono perfettamente che i porti italiani hanno un posizionamento geo-economico di vantaggio: vicini alle rotte del Sud Mediterraneo ma anche connessi all'Europa e con vicino un ecosistema importante, fatto di tessuto produttivo e di realtà accademiche di grande rilievo. Però il solo vantaggio geografico non basta. Se non garantiamo efficienza logistica, investimenti nel collegamento ferrovia-porti e se non diminuiamo la burocrazia resteremo meno competitivi. Le ZES sono una grande opportunità per il Sud e siamo vicini al traguardo. Ora occorre partire senza indugio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BANCA INTESA

Massimo De Andreis

direttore Srm

La guerra dei dazi Usa-Cina pesa sulla crescita dei porti

L'Italia al centro dello sviluppo dei traffici nel Mediterraneo. Il rapporto [Srm](#) fotografa l'impatto della Via della Seta: il Pil mondiale salirà del 4,2% l'anno

L'era del gigantismo proseguirà: nei prossimi tre anni in arrivo 133 mega-navi

Piercarlo Fiumanò

TRIESTE. La guerra commerciale tra Usa e Cina resta una pesante incognita sui traffici del Mediterraneo. L'effetto dazi nel primo trimestre del 2019 ha già ridotto dell'8,2% le esportazioni di container da Pechino. Con un impatto significativo anche sull'Italia considerato che nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare nel nostro paese è stato pari a 253,7 miliardi di euro (il 37% dell'interscambio totale). È quanto emerge dal sesto rapporto sull'economia marittima curato da [Srm](#), il centro studi per il Mezzogiorno del [Gruppo Intesa Sanpaolo](#). In questo contesto acquistano ancora maggiore importanza gli scenari economici aperti dalla Via della Seta (Belt&Road initiative), che in base alle stime porterà un aumento del Pil mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari l'anno, pari a una crescita annua del 4,2%. Le nuove dinamiche legate all'economia del mare, dalla maggiore presenza della Cina al raddoppio del canale di Suez, passando per la Belt&Road, stanno portando a una crescita dei traffici

nel Mare Nostrum, che in dieci anni è passato dal 15% della movimentazione globale delle navi al 20%. Il rapporto [Srm](#) è pieno di dati. Le previsioni per il commercio marittimo restano positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%).

SCENARI MEDITERRANEI.

Il Mediterraneo, secondo il rapporto, può diventare un'area di forte integrazione economica e finanziaria: una nave si cinque tra quelle che viaggiano nel mondo passa da Mare Nostrum. Ma per realizzarla, saranno necessari nei prossimi anni cospicui investimenti di lungo termine e sostenibili, un'Europa lungimirante nei suoi programmi di sviluppo e intervento, un'Italia attrezzata per essere leader nella regione. L'Asia domina intanto l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale.

L'ERA DEL GIGANTISMO. L'era del gigantismo navale, secondo il rapporto, proseguirà

anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10-13 mila Teu, saranno inaugurate 133 nuove navi. E si prevede una forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%. In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. L'Italia è il terzo paese in Europa per occupazione nel settore marittimo e scambi commerciali con i paesi dell'area cresciuti di oltre il 50% negli ultimi anni. Se si effettuassero investimenti tali da aumentare del 10% il traffico dei porti, si genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro. «L'Italia gioca un ruolo da leader a livello internazionale nel settore armatoriale, ma il miglioramento della portualità è troppo lento per colmare il gap con i Paesi più avanti di noi in questo settore», sostiene il direttore generale di [Srm](#), [Massimo Deandreis](#). —



Una portacontainer al Molo Settimo nel porto di Trieste

Centro studi **Srm**

«Zes sono vitali per commercio e sviluppo»

Zone economiche speciali, compresa quella sannita imperniata sul consorzio Asi di Ponte Valentino, strategiche per lo sviluppo di industria e commercio in Campania.

Il loro decollo con fondi adeguati e incentivi fiscali favorirebbe la logistica retroportuale e il commercio e dunque lo sviluppo industriale. Appello per un loro rilancio da parte del direttore del centro studi **Srm**, **Massimo Deandreis**, in occasione della presentazione del report sull'economia del mare, dopo l'introduzione dell'evento da parte del presidente di **Srm** Paolo Scudieri.

"Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 miliardi. Il mare

assorbe il 37% dell'interscambio italiano. Se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le Zes devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione", quanto sottolineato dal direttore Deandreis.

Traffici marittimi in frenata nel 2018 Intermodalità al palo

**Le merci movimentate
calate a quota 491 milioni
di tonnellate (-1,2%)**

Vera Viola

NAPOLI

Se il commercio marittimo mondiale cresce nel 2018 del +3,1% rispetto al 2017; e se le previsioni per i prossimi anni sono molto positive, con un tasso medio del 3,8% tra il 2019 e il 2023, l'Italia a sua volta vede crescere la componente internazionale dei propri traffici, ma se si guarda all'insieme dei porti italiani si scopre che nel 2018 hanno avuto un andamento stabile: hanno infatti gestito un volume di traffico merci pari a circa 491 milioni di tonnellate, leggermente in calo rispetto all'anno precedente: -1,2%.

Previsioni ottimistiche, criticità, consigli su investimenti nei porti e accelerazione delle Zes (Zone economiche speciali) emergono, in sintesi, dal 6° Rapporto annuale «Italian Maritime Economy», intitolato «Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia», curato da **Srm** (centro studi collegato al **Gruppo Intesa Sanpaolo**). La presentazione della ricerca ha coinciso con l'apertura del primo «Euromediterranean Investment Forum», meeting internazionale organizzato da FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza) dal titolo «Financing Maritime Economy, Investment and Social Development» che si è chiuso ieri.

Il Rapporto di **Srm** delinea i nuovi scenari economici e marittimi generali che impatteranno sulla competitività del sistema Paese. A esempio, per effetto della Trade War tra

Stati Uniti e Cina, a esempio, si rileva che esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel 1° trimestre del 2019: un serio pericolo per l'Italia.

Mentre, secondo stime la Belt & Road Initiative, farà crescere il Pil mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari, pari a una crescita del 4,2% annuo. Quanto poi al canale di Suez, il 2018 è stato un anno record con oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. Entrambi questi due dati che rappresentano grandi opportunità per l'Italia e per il suo Mezzogiorno. Opportunità che però il Paese deve essere in grado di cogliere.

Cosa accade in Italia? Registra lo studio di **Srm**: cresce, è vero, la componente internazionale del trasporto marittimo. Nel 2018 il valore degli scambi commerciali via mare è stato pari a 253,7 miliardi di euro, registrando un +6,3% sull'anno precedente. Ma è anche vero che il mare con il 37% dell'interscambio italiano detiene una quota ancora inferiore rispetto a quella del trasporto su strada (49%).

La Cina è il principale Paese fornitore dell'Italia: con una quota del 17% di tutto l'import via mare italiano. Mentre il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli Usa con il 23% del nostro export. Ma, secondo **Srm**, «L'Italia deve migliorare l'efficienza e il valore della sua catena logistica: «è ancora bassissimo l'uso dell'intermodalità». E soprattutto, le Zes, potrebbero dare una mano ad incrementare le sinergie tra industria e logistica, ma proseguono ancora a rilento.

Ai due incontri hanno partecipato tra gli altri il presidente di **Intesa Sanpaolo** **Gian Maria Gros-Pietro** e Paolo Garonna, segretario generale, di FeBAF.

 / ITALPRESS

NEL 2018 SCAMBI COMMERCIALI VIA MARE PER 253,7 MILIARDI

4 Luglio 2019



NAPOLI (ITALPRESS) - In Italia cresce la componente internazionale del trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia nel 2018 e' stato pari a 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano. La Cina e' il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalita' marittima sono gli USA che con 27,7 miliardi concentra il 23% del nostro export. E' quanto emerge dal 6° rapporto annuale di SRM ([Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno](#)) "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", presentato a Palazzo Piacentini, sede di Intesa [Sanpaolo](#), a Napoli. L'Asia - secondo il report - domina l'attivita' di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina. Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno. (ITALPRESS). pif/pc/red 04-Lug-19 13:27

La moneta lanciata da Facebook**Gros-Pietro su Libra:
sì all'innovazione
ma attenzione ai rischi**

■ «Noi siamo molto favorevoli alle innovazioni che possano facilitare le attività dei nostri clienti e le interiorizziamo nei nostri sistemi. Pensiamo che tutte le innovazioni digitali e anche l'intelligenza artificiale avranno un ruolo crescente nell'attività bancaria. Per questo abbiamo creato un centro per l'innovazione, l'**Innovation Center** che ha sede a Torino nel nostro grattacielo ed è in collegamento con le migliori università mondiali e centri di ricerca per lo sviluppo di queste attività». Così il presidente di **Intesa Sanpaolo**, **Gian Maria Gros-Pietro**, ha risposto a una domanda su Libra, la valuta lanciata da Facebook, a margine della presentazione del 6° Report annuale di **Srm** - Economic Research Centre di **Intesa Sanpaolo**, in occasione della edizione 2019 del «The Italian Maritime Economy».

«Noi siamo già presenti in sperimentazioni con la tecnologia blockchain», ha puntualizzato il presidente della Ca' de Sass, una tecnologia «che permette registrazioni certe e tracciabili di tutte le transazioni che avvengono». Ma esistono anche delle controindicazioni: «Quando la blockchain viene estesa a un numero grandissimo di utilizzatori si creano due problemi: uno l'onerosità del processo in termini di tempo e di energia elettrica assorbita - già oggi la blockchain si stima assorba energia quanto tutta l'Olanda - ; due, la tracciabilità perché le cryptovalute consentono il trasferimento di valore attraverso portafogli elettronici ma non è trasparente chi sia il titolare del portafoglio elettronico. Diventano uno strumento permeabile ad attività di riciclaggio e addirittura di terrorismo».

R.E.

Il Mediterraneo è strategico la “finanza blu” vale miliardi

**L'Italia è terza in Europa
per occupazione
nel settore marittimo**

3^a

**Aumentare del 10% il traffico
dei porti, significa generare
ulteriori 3,2 miliardi di euro**

● Il Mediterraneo può diventare un'area di forte integrazione economica e finanziaria, tale da incrementare stabilità e sviluppo sostenibile di molti paesi che si affacciano sulle sue sponde. Per realizzarla, saranno necessari nei prossimi anni cospicui investimenti di lungo termine e sostenibili, un'Europa lungimirante nei suoi programmi di sviluppo e intervento, un'Italia attrezzata per essere leader nella regione. Sono alcune delle considerazioni sull'importanza del Mediterraneo per il nostro Paese emerse all'Euro-Mediterranean Investment Forum, la due giorni che si è tenuta a Napoli organizzata da FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza) e centro studi [Srm](#) (il centro studi per il Mezzogiorno del [Gruppo Intesa Sanpaolo](#)) che

ha presentato in quest'occasione il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy". Una regione, quella dei Paesi che si affacciano sul "mare nostrum", con 800 milioni di consumatori e 7 miliardi di euro di scambi commerciali; un'economia marittima da record, grazie anche al raddoppio del Canale di Suez - oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate con un cambiamento in corso degli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. L'Italia è il terzo paese in Europa per occupazione nel settore marittimo e scambi commerciali con i paesi dell'area cresciuti di oltre il 50% negli ultimi anni. Se si effettuassero investimenti tali da aumentare del 10% il traffico dei porti, si genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro, con le imprese del Mezzogiorno che già realizzano il 65% del loro import/export via mare per un totale di 58 miliardi di euro. Come dimostra l'attualità della questione migratoria, c'è molto da fare per raggiungere obiettivi accettabili di crescita inclusiva e sostenibile nell'area tali da generare occupazione e prosperità.

SECONDO LE STIME IL TASSO DI CRESCITA MEDIA ANNUA SARÀ DEL 3,8% TRA IL 2019 E IL 2023

Commercio via mare a gonfie vele

*È quanto emerge dal rapporto **Srm** presentato a Napoli. Protagonista sempre la Cina, ma si conferma il ruolo centrale del Mediterraneo. Buone le prospettive per l'Italia, anche legate alla nuova Via della Seta*

Previsioni positive per il commercio marittimo, con un tasso di crescita media annua del 3,8% da qui al 2023 rispetto al +3,5% registrato tra il 2005 e il 2017. È quanto emerge dal sesto rapporto annuale «Italian maritime economy» presentato ieri a Napoli dall'istituto **Srm** (**Studi e ricerche per il Mezzogiorno**) in occasione del primo Euromediterranean Investment Forum, organizzato dalla Federazione banche assicurazioni e finanza (Febaf). Il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del sistema Italia, nonché sugli assetti delle rotte globali e sulle infrastrutture. A dominare l'attività di movimentazione di container è ancora l'Asia, che copre quasi i due terzi del totale mondiale. Ben 240 milioni i container registrati in Cina, anche se, per effetto della guerra commerciale tra Washington e Pechino, «le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel primo trimestre 2019», spiega il rapporto. «E per fine anno un'ulteriore escalation del fenomeno potrebbe comprimere di un ulteriore 8% i volumi transpacifici in direzione Est». La Nuova via della seta (Belt & Road Initiative-Bri), tuttavia, secondo le stime aumenterà il pil mondiale di oltre 7 mila miliardi di dollari l'anno entro il 2040, corrispondenti a una crescita del 4,2% l'anno. L'import-export tra i Paesi toccati dalla Bri rappresenta il 13,4% degli scambi globali e il 65% di quelli Ue. Sono oltre 1.000 i progetti realizzati o in corso d'opera nell'ambito della strategia Bri, anche se va rilevato qualche ripensamento in alcuni dei Paesi riceventi.

L'Italia, per la sua posizione geografica e per la sua dotazione logistica e portuale può rivestire un ruolo di primo piano nella Belt & Road Initiative. Il Memorandum firmato a marzo è segno

di interesse a istituire sinergie. Numerosi scali italiani ospitano rotte interessate da Medio ed Estremo Oriente. In particolare l'Italia vanta scali che accolgono alleanze navali strategiche per un totale di 22 servizi regolari; 7 di questi scali sono interessati dalla Ocean Alliance che vanta la presenza della Cosco (compagnia di Stato Cinese).

In questo quadro si conferma il ruolo primario di tutto il Mediterraneo, via privilegiata per i traffici containerizzati visto che concentra il 27% dei 487 servizi di linea mondiali. Inoltre, è un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione Nord-Sud in particolare in modalità Ro-Ro. Anche il Canale di Suez si conferma snodo strategico per i traffici marittimi mercantili mondiali, utilizzato dal 9-10% del commercio internazionale. In crescita. Il 2018 ha segnato addirittura un doppio record, per numero di navi (oltre 18 mila, +3,6%) e di cargo trasportati (983,4 milioni di tonnellate +8,2%). Grazie all'allargamento, nel 2018 la dimensione media delle navi che hanno attraversato il Canale è cresciuta del 12% (le navi container del 24%) rispetto al 2014 (l'anno precedente l'espansione), evidenziando che la nuova infrastruttura sta assecondando le esigenze del gigantismo, fenomeno che riguarda tutte le tipologie di naviglio. Secondo **Srm del resto, «l'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10-23 mila Teu verranno inaugurate 133 nuove navi, 45 delle quali nella fascia 18 mila-23 mila. Ancora, il rapporto rileva una forte tendenza alla concentrazione anche delle rotte: nel 1998 i primi quattro operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, e ora il 57-58%. «E se consideriamo i primi 10 operatori, il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%», sottolinea il rapporto.**

In Italia cresce la componente internazionale del trasporto marittimo. «Il valore degli scambi commerciali tricolore via mare è stato di 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano. La Cina è il primo Paese fornitore: con 22,4 miliardi di euro rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano. Al contrario, primo Paese cliente per modalità marittima sono gli Stati Uniti, che con 27,7 miliardi di euro concentrano il 23% dell'export tricolore. In Italia è tuttavia ancora basso l'utilizzo dell'intermodale: su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommatato per raggiungere i porti. **Srm ha stimato che se l'Italia effettuasse investimenti portuali tali da aumentare capacità e attrazione del traffico dei porti italiani del 10%, l'impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima sarebbe di ulteriori 3,2 miliardi di euro. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel commercio marittimo italiano, il 45% del totale nazionale. In quest'ottica secondo **Srm** le Zone economiche speciali (Zes) devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo e attrarre investimenti industriali.**

«Il nostro Paese ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investire e accorciare i tempi della burocrazia», ha sottolineato **Gian Maria Gros-Pietro**, presidente di **Intesa Sanpaolo**, a margine della presentazione del 6° rapporto annuale di **Srm** (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno). «Il traffico internazionale che è all'origine della ricchezza ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai porti, che significa fondali, banchine, collegamenti. Ma anche rapidità delle operazioni doganali e di tutto ciò che è connesso con il commercio internazionale». (riproduzione riservata)



Gian Maria Gros-Pietro

PILLOLE

In crescita gli scambi marittimi nel Mediterraneo

NAPOLI - In Italia cresce la componente internazionale del trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia nel 2018 è stato pari a 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano. La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli Usa che con 27,7 miliardi concentra il 23% del nostro export. È quanto emerge dal 6° rapporto annuale di [Srm](#) (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime Economy".

RAPPORTO ECONOMIA MARITTIMA Il porto di Napoli al centro del Mediterraneo fra sviluppo e criticità ataviche

Mare, crocevia di traffici produttivi

Il trasporto via mare è in una fase crescente. La Zes è un'opportunità di sviluppo unica

DI **EDUARDO CAGNAZZI**

NAPOLI. Se la sfida del Mediterraneo passa anche per il porto di Napoli, dipendono sempre più dal mare le relazioni commerciali del sistema produttivo napoletano. Se così non fosse la città non sarebbe connessa e proiettata verso i mercati mondiali. Il porto sta raggiungendo risultati significativi, ma oggi è congestionato ed ha raggiunto il suo picco in termini di capacità di accogliere container. I dati parlano chiaro: le imprese napoletane realizzano la metà del loro import/export via mare. In particolare quelle legate alle cosiddette quattro A (abbigliamento, agricoltura, aerospazio e automotive) e il bio-farmaceutico. Oltre il 60% delle merci destinate all'estero transita per i porti di Napoli e di Salerno generando un valore aggiunto di circa 3,5 miliardi di euro ed un'incidenza sull'economia regionale del 4%, valore superiore alla media nazionale. Eppure, rilevano gli analisti di **Srm** (Centro studi legato a **Intesa Sanpaolo**) che ieri hanno presentato il Rapporto sull'economia marittima e sulla centralità del Mediterraneo nei traffici internazionali presso la sede di via Toledo, di fronte alla crescita del trasporto via mare nel Mare Nostrum, i due maggiori

porti della regione non ne approfittano appieno. È vero che sul porto partenopeo hanno pesato le criticità legate alla gestione commissariale prima della riforma e l'incapacità di spendere le risorse europee, ma è anche vero che permangono i costi di bottiglia che si creano nello scalo in attesa della sburocratizzazione delle pratiche. Un'opportunità di sviluppo è la Zes come «generatrice di traffico aggiuntivo» ma, ha affermato il responsabile Economia marittima di **Srm**, Alessandro Panaro, «occorre testare non solo l'interesse degli investitori verso le caratteristiche con cui questo strumento si sta attuando ma anche la sua credibilità». E, soprattutto, ha sottolineato il direttore generale del Centro studi, **Massimo Deandreis**, «occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologiche. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione». A questo proposito, è però fondamentale, ha ribadito **Francesco Guido**, direttore Sud di **Intesa Sanpaolo**, che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche nel cogliere le opportunità presenti nelle Zes. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità». E ha ricordato che **Intesa Sanpaolo** è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle Zes con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. «Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno».



— **Massimo Deandreis**, direttore generale centrostudi

IO Lavoro

Occupazione,
il mare batte
la crisi economica

da pag. 41

*Il cluster marittimo presenta più occupati rispetto al 2008
Ma la guerra commerciale mette a rischio la crescita del settore*

Il lavoro vien dal mare

L'analisi nel rapporto sull'economia marittima. Possibili cali dalla guerra commerciale

Il mare non conosce la crisi *Nelle imprese del settore occupati su dell'11% dal 2008*

PAGINA A CURA
DI MICHELE DAMIANI

Il mare batte la crisi economica. Il cluster marittimo, ovvero il mercato legato ai professionisti che lavorano sulle onde, è tornato ai livelli pre crisi in Italia. Anzi, ha addirittura migliorato le sue performance visto che l'occupazione è aumentata dell'11,3% e i ricavi sono cresciuti del 12,6% rispetto al 2008. Un settore in salute, il cui fatturato è letteralmente esploso dal raddoppio del canale di Suez del 2015, che però riscontra in Italia particolari problemi legati allo sviluppo delle infrastrutture, al poco sostegno istituzionale e all'eccessiva burocrazia che attanaglia l'economia italiana. I numeri sull'economia del mare sono stati messi insieme dal centro studi Srm del gruppo Intesa Sanpaolo, che ha pubblicato la sesta edizione del rapporto «Italian mariti-

me economy», uno studio sul cluster marittimo che mira a illustrare i nuovi scenari nel Mediterraneo conseguenti al raddoppio del canale di Suez, alla crescita del peso cinese e all'impatto delle nuove tecnologie. Tra gli aspetti trattati anche quello del gigantismo navale, processo che prosegue in maniera sostenuta e che ha un notevole impatto sulla realizzazione di porti e infrastrutture, da adeguare alle nuove imbarcazioni.

I tre settori del comparto. Il cluster marittimo è articolato in tre comparti differenti nel rapporto. Tutti i settori presentano strutture societarie e dimensionali abbastanza eterogenee, con alcune differenze dovute principalmente all'ampiezza del segmento analizzato. Il primo comparto è quello della Cantieristica, che comprende la cantieristica navale, la nautica da diporto (che è all'attenzione di

questa legislatura, si veda altro pezzo in pagina), e le imprese che si occupano di manutenzione e riparazione di navi e imbarcazioni in genere. Il secondo settore è quello della logistica, che comprende il magazzinaggio, i servizi connessi al trasporto marittimo per vie d'acqua, la movimentazione delle merci, gli spedizionieri doganali, gli intermediari dei trasporti e i servizi logistici relativi alla distribuzione di merci. Il terzo settore è quello dei trasporti, che racchiude il trasporto marittimo e costiero di passeggeri e merci nonché

il trasporto per acque interne. La quasi totalità delle 12.060 aziende operanti nel settore marittimo hanno la forma giuridica di società a responsabilità limitata (le Srl sono 9.987, circa l'80% del totale). Le Spa sono 515 mentre le società cooperative raggiungono quota 1.648. Delle 12.060 aziende attive, tuttavia, sono 8.225 quelle per le quali è disponibile il bilancio del 2017.

Occupati. L'insieme delle società occupa 170.571 dipendenti, con una media di 21 lavoratori per società. I ricavi totali del settore sono stimati in 41 miliardi all'anno, con una media di 5 milioni di euro a impresa e di 239 mila euro di ricavi per addetto. La logistica, con 8.863 società attive e 6.246 società con bilanci, è il settore preponderante, capace di assorbire 122.365 occupati e di produrre 28 miliardi di euro di ricavi, apri al 69% del totale. Segue la cantieristica con 2.522 società (1.506 con bilanci disponibili), 27.743 dipendenti e quasi 6 miliardi di euro di ricavi. Per quanto riguarda i trasporti, sono 674 le società attive (473 con bilancio), 20.463 gli occupati e 6,7 miliardi la quota di ricavi. Le imprese della cantieristica presentano una media di 19 dipendenti e 4 milioni di euro di ricavi per società; strutturalmente sono simili alle imprese della logistica che presentano 20 dipendenti di media e 4,5 milioni di ricavi per gruppo. Diversa, invece, la struttura delle imprese dei trasporti che presentano 44 dipendenti ad azienda e 14,2 milioni di euro di ricavi. Tutto questo si riflette nell'analisi dei valori medi dei ricavi per singolo addetto, più elevato per le imprese dei trasporti (328.045 euro) rispetto alle

imprese della cantieristica (215.817) e della logistica (229.760). Nell'ambito della Cantieristica, è la cantieristica navale a occupare il peso maggiore con 16.770 occupati (60,4% del totale) e 4,26 milioni di ricavi (71,1% del totale), anche se la sola Fincantieri S.p.a., prima società del cluster marittimo in termini di ricavi secondo i dati dei bilanci 2017, in questo caso copre il 45% dei dipendenti e il 64% dei ricavi.

Il trend dopo la crisi.

Il settore, come detto, presenta performance migliori rispetto al 2008, l'anno della grande recessione. Tuttavia, il trend positivo è fortemente condizionato dalla crescita registrata nel 2017 rispetto al 2016 che, in sostanza, assorbe gran parte della variazione positiva calcolata rispetto al 2008. Ciò vale, in particolare, per i dipendenti che in un anno crescono del 9,5%, mentre dal 2009 sono cresciuti dell'11,3%. Lo stesso accade per i ricavi che in un anno crescono del 7,5% e in nove anni del 12,6%. I singoli comparti, però, presentano andamenti differenti. Nella logistica, rispetto al 2008, si osserva la variazione più significativa (+19,5% i dipendenti e +17,3% i ricavi) seguita dai Trasporti (+7,2% i dipendenti e +12,4% i ricavi) mentre la cantieristica presenta un calo sia nei dipendenti (-9,7%) che nei ricavi (-4,3%). Inoltre, se si osserva l'ultimo anno, la cantieristica mostra una crescita nei dipendenti (+7,6%) associata a un calo nei ricavi (-2,7%).

Lo scenario mondiale: canale di Suez e guerra commerciale. Il canale di Suez è uno degli snodi più importanti a livello mondia-

le per il trasporto marittimo. Basti pensare che il 9-10% del commercio internazionale passa per il canale. La crescita delle merci in transito è in continua crescita; nel 2018 è stato segnato un doppio record, sia in termini di numero di navi (oltre 18 mila con una crescita del 3,6%) che di cargo trasportato (983,4 milioni di tonnellate, +8,2%). Il nuovo record è stato stabilito grazie alle merci sulle navi in direzione Nord-Sud, con 458,8 milioni di tonnellate trasportate (+6,6%). Un impulso importante alla crescita del canale è avvenuto dal 2015, con l'allargamento del passaggio. Infatti, dal 2014 al 2018 la dimensione media delle navi che hanno attraversato il canale è cresciuta del 12%. Allo stesso tempo, le navi container sono aumentate del 24%. Il 2019 conferma queste tendenze, visto che nei primi cinque mesi dell'anno il canale è stato attraversato da un totale di 7.600 navi, con un incremento del 5,2% rispetto allo stesso periodo del 2018. Le navi in questione hanno trasportato circa 420 milioni di tonnellate di merci, in crescita del 7,4% rispetto al 2018. Se l'allargamento del canale di Suez è stato un volano di crescita per il settore, la guerra commerciale in atto tra Cina e Stati Uniti rappresenta, invece, un freno allo sviluppo. I primi effetti si sono manifestati già nel 2019: le esportazioni containerizzate dalla Cina verso gli Usa sono diminuite dell'8,2% nel primo trimestre di quest'anno. Le stime riportate del rapporto indicano che un'ulteriore escalation della contrapposizione potrebbe comportare una riduzione dei volumi di un'ulteriore 8%.

—Riproduzione riservata—

I numeri del settore marittimo

| Macrosettori | Numero dipendenti | Media dipendenti | Variazione 2008-2017 | Variazione 2016-2017 |
|---------------|-------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| Cantieristica | 27.743 | 19 per azienda | -9,7% | +7,6% |
| Trasporti | 20.463 | 44 per azienda | +7,2% | +4,2% |
| Logistica | 122.365 | 20 per azienda | +19,5% | +11% |
| Totale | 170.571 | 21 per azienda | +11,3% | +9,5% |

Fonte:elaborazione Fnc su Aida, 2018

Le idee

Perché lo sviluppo comincia dall'integrazione dei Mercati del Mediterraneo

Paolo Garonna *

La ripresa dell'economia italiana passa da quella del Mezzogiorno. Questo lo abbiamo sentito tante volte. Forse, un po' meno siamo abituati a pensare che quella del Mezzogiorno, con Napoli in testa, passi dal mare. Lo ha ricordato il primo Euromediterranean Investment Forum che la Federazione Banche Assicurazioni e Finanza (FeBAF) ha organizzato negli scorsi giorni in questa città insieme al [Srm](#), centro studi collegato a [Intesa Sanpaolo](#), che ha presentato per l'occasione il suo sesto rapporto annuale sull'economia marittima.

Nel "Bel Paese" il mare rappresenta il 37% del commercio e assistiamo ad una stabile crescita dell'import-export marittimo, nonostante un persistente bisogno di migliorare l'efficienza ed il valore della catena logistica. Il nostro Sud, in particolare, avrebbe le potenzialità per divenire la piattaforma europea per lo sviluppo Euro-Mediterraneo grazie ai suoi porti polivalenti ed alle organizzazioni che operano nei settori passeggeri e crociere, dei trasporti, della logistica, dell'energia. Per far sì che il trasporto marittimo nella zona del Mediterraneo riesca a rivaleggiare con quello su gomma, il Suo giornale ha ospitato un vivace dibattito proprio sull'invito - contenuto nella ricerca del [Srm](#) - ad attivare ed implementare tempestivamente le Zone Economiche Speciali (Zes), che possono rappresentare strumenti efficaci per incoraggiare gli investimenti produttivi e portuali. Due anni dopo il Decreto Legge che le ha istituite, le Zes sembrano ancora al palo. In ballo ci sono per il Sud quasi 20 miliardi di euro di valore aggiunto che deriverebbero dalla loro istituzione. C'è di più. Siamo convinti che uno sviluppo sostenibile della nostra economia sia collegato ad una progressiva unificazione dei mercati. Il Mediterraneo può diventare un'area di forte integrazione economica e finanziaria, tale da incrementare stabilità e crescita inclusiva di molti paesi che si affacciano sulle sue sponde. Per realizzarla, saranno necessari nei prossimi anni cospicui investimenti di lungo termine e sostenibili, un'Europa lungimirante nei suoi programmi di sviluppo e intervento, un'Italia attrezzata per essere leader nella regione. Una regione, quella dei Paesi che si affacciano sul "mare nostrum", con

800 milioni di consumatori e 7 miliardi di euro di scambi commerciali; un'economia "blu" da record, grazie anche al raddoppio del Canale di Suez che con oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate sta cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. Un'area che tuttavia deve essere sempre più di destinazione e non solo di transito per beni e servizi. L'Italia è il terzo Paese in Europa per occupazione nel settore marittimo e scambi commerciali con i paesi del Mediterraneo cresciuti di oltre il 50% negli ultimi anni. Un'occupazione che è particolarmente qualificata, giovane, con una rilevante quota femminile. Se si effettuassero investimenti tali da aumentare del 10% il traffico dei porti, si genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro, con le imprese del Mezzogiorno che già realizzano il 65% del loro import/export via mare. Come dimostra l'attualità della questione migratoria, c'è molto da fare per raggiungere obiettivi accettabili di crescita inclusiva e sostenibile nell'area tali da generare occupazione e prosperità. Sarà necessario finanziare e realizzare investimenti, frutto di una politica complessiva che supporti impegni di medio e lungo termine, infrastrutture, piccole e medie imprese che sono il tessuto connettivo dell'intera regione. Un insieme di politiche e strumenti definito "finanza blu", a coniugare l'attenzione per l'ambiente marittimo e per la sostenibilità, chiavi di volta delle politiche di sviluppo. La legislatura europea che si avvia in queste settimane dovrà giocare un ruolo decisivo nell'area "Euromed", con una estensione geografica dei suoi piani di investimento e di integrazione dei mercati dei capitali. Siamo convinti che non possiamo affidarci solo alle istituzioni per realizzare queste politiche di sviluppo. È necessario anche un forte impegno da parte degli operatori del mercato. Come FeBaf - che rappresenta in Italia banche, assicurazioni, fondi, società e istituzioni finanziarie - stiamo avviando iniziative di dialogo e cooperazione con le nostre "omologhe" dei Paesi della sponda sud del Mediterraneo, come ha dimostrato il Forum che non a caso abbiamo voluto in questa città. Un dialogo che in fondo è una conferma di quell'unica trama che storicamente, come insegna Braudel, ha forgiato culture che hanno unito Nord e Sud, Est ed

Ovest del nostro mare. Con Napoli, non dimentichiamolo, posizionata esattamente al centro. E che – ne è prova l'organizzazione delle Universiadi – ha le competenze, le risorse umane, le capacità per trasformare questa centralità geografica in centralità economica e finanziaria.

** Segretario generale FeBAF*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RIPARTIRE DAL MEDITERRANEO

di **Paolo GARONNA***

La ripresa dell'economia italiana passa da quella del Mezzogiorno. Questo lo abbiamo sentito tante volte, anche ieri nelle dichiarazioni a commento delle anticipazioni dell'ultimo rapporto Svi-mez. Forse, un po' meno siamo abituati a pensare che quella del Mezzogiorno passi dal mare.

Lo ha ricordato il primo Euromediterranean Investment Forum che la Federazione Banche Assicurazioni e Finanza (FeBAF) ha organizzato negli scorsi giorni a Napoli insieme al [Srm](#), centro studi collegato a [Intesa Sanpaolo](#), che ha presentato per l'occasione il suo sesto rapporto annuale sull'economia marittima.

Nel "Bel Paese" il mare rappresenta il 37% del commercio e assistiamo ad una stabile crescita dell'import-export marittimo, nonostante un persistente bisogno di migliorare l'efficienza ed il valore della catena logistica. Il nostro Sud, in particolare, avrebbe le potenzialità per divenire la piattaforma europea per lo sviluppo Euro-Mediterraneo grazie ai suoi porti polivalenti ed alle organizzazioni che operano nei settori passeggeri e crociere, dei trasporti, della logistica, dell'energia. Per far sì che il trasporto marittimo nella zona del Mediterraneo riesca a rivaleggiare con quello su gomma, è necessario attivare ed implementare tempestivamente le Zone Economiche Speciali (Zes), che possono rappresentare strumenti efficaci per incoraggiare gli investimenti produttivi e portuali. Due anni dopo il Decreto Legge che le ha istituite, le Zes sembrano ancora al palo. In ballo ci sono per il Sud quasi 20 miliardi di euro di valore aggiunto che deriverebbero dalla loro istituzione.

C'è di più. Siamo convinti che uno sviluppo sostenibile della nostra economia sia collegato ad una progressiva unificazione dei mercati. Il Mediterraneo può diventare un'area di forte integrazione economica e finanziaria, tale da incrementare stabilità e crescita inclusiva di molti paesi che si affacciano sulle sue sponde. Per realizzarla, saranno necessari nei prossimi anni cospicui investimenti di lungo termine e sostenibili, un'Europa lungimirante nei suoi programmi di sviluppo e intervento, un'Italia attrezzata per essere leader nella regione.

Una regione, quella dei Paesi che si affacciano sul "mare no-

strum", con 800 milioni di consumatori e 7 miliardi di euro di scambi commerciali; un'economia "blu" da record, grazie anche al raddoppio del Canale di Suez che con oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate sta cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. Un'area che tuttavia deve essere sempre più di destinazione e non solo di transito per beni e servizi.

L'Italia è il terzo Paese in Europa per occupazione nel settore marittimo e scambi commerciali con i paesi del Mediterraneo cresciuti di oltre il 50% negli ultimi anni. Un'occupazione che è particolarmente qualificata, giovane, con una rilevante quota femminile. Se si effettuassero investimenti tali da aumentare del 10% il traffico dei porti, si genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro, con le imprese del Mezzogiorno che già realizzano il 65% del loro import/export via mare.

Come dimostra l'attualità della questione migratoria, c'è molto da fare per raggiungere obiettivi accettabili di crescita inclusiva e sostenibile nell'area tali da generare occupazione e prosperità. Sarà necessario finanziare e rea-

lizzare investimenti, frutto di una politica complessiva che supporti impegni di medio e lungo termine, infrastrutture, piccole e medie imprese che sono il tessuto connettivo dell'intera regione. Un insieme di politiche e strumenti definito "finanza blu", a coniugare l'attenzione per l'ambiente marittimo e per la sostenibilità, chiavi di volta delle politiche di sviluppo. La legislatura europea che si avvia in queste settimane dovrà giocare un ruolo decisivo nell'area "Euromed", con una estensione geografica dei suoi piani di investimento e di integrazione dei mercati dei capitali.

Siamo convinti che non possiamo affidarci solo alle istituzioni per realizzare queste politiche di sviluppo. È necessario anche un forte impegno da parte degli operatori del mercato. Come FeBaf – che rappresenta in Italia banche, assicurazioni, fondi, società e istituzioni finanziarie – stiamo avviando iniziative di dialogo e cooperazione con le nostre "omologhe" dei Paesi della sponda sud del Mediterraneo. Un dialogo che in fondo è una conferma di quell'unica trama che storicamente, come insegna Braudel, ha forgiato culture che hanno unito Nord e Sud, Est ed Ovest del nostro mare.

* *Segretario generale FeBAF*

TESTATE GIORNALISTICHE ON LINE

ECONOMIA

Giovedì, 4 luglio 2019 - 11:48:00

Srm (Intesa Sanpaolo), le relazioni commerciali sempre più dipendenti dal mare

Nei prossimi cinque anni il commercio marittimo mondiale crescerà ad una media annua del 3,8%. L'Italia dovrà approfittarne con l'attuazione delle Zes

di Eduardo Cagnazzi



Tra il 2019 e il 2023 il commercio marittimo crescerà ad una media annua del 3,8%. L'Asia dominerà l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale: solo in Cina ne sono stati registrati nel 2018 circa 240 milioni. Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dal Paese del Dragone verso gli Usa sono diminuite dell'8,2% nel primo trimestre del 2019 e le stime rilevano che un'ulteriore escalation del fenomeno potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno. La Belt & Road Initiative aumenterà invece il Pil mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo. Aumentano anche i traffici in transito per il Canale di

Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. Infine, l'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10mila-23mila Teu verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18mila-23mila. E' quanto rileva il rapporto sui nuovi scenari nel Mediterraneo di *Italian maritime economy* di Srm (Intesa Sanpaolo) in corso di presentazione a Napoli.

Secondo gli analisti di Srm, in Italia cresce la componente internazionale del trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare del Bel Paese è stato pari a 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe dunque il 37% dell'interscambio italiano con la Cina che è il principale Paese fornitore: con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l'import via mare tricolore. Il primo Paese cliente per modalità marittima restano però gli Usa che con 27,7 miliardi di euro concentrano il 23% del export italiano. Il rapporto rileva inoltre che in Italia è ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. Srm ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.

Massimo Deandreis, direttore generale di Srm (nella foto), rileva che "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione".

Anche per Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo, l'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno. *“E’ però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle Zes. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle Zes con un plafond di 1,5 miliardi così come nell’opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l’internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l’intero Mezzogiorno”.*

Home > Economia > FeBAF e Srm, Mediterraneo sempre strategico ma il futuro è nella finanza blu

ECONOMIA

Venerdì, 5 luglio 2019 - 13:32:00

FeBAF e Srm, Mediterraneo sempre strategico ma il futuro è nella finanza blu

Fattore decisivo sono gli investimenti e il loro finanziamento, una politica complessiva a supporto delle imprese, infrastrutture e ambiente

di Eduardo Cagnazzi



Il Mediterraneo può diventare un'area di forte integrazione economica e finanziaria, tale da incrementare stabilità e sviluppo sostenibile di molti paesi che si affacciano sulle sue sponde. Per realizzarla, saranno necessari nei prossimi anni cospicui investimenti di lungo termine e sostenibili, un'Europa lungimirante nei suoi programmi di sviluppo e intervento, un'Italia attrezzata per essere leader nella regione.

Sono alcune delle considerazioni sull'importanza del Mediterraneo per il nostro Paese emerse all'[Euromediterranean Investment Forum](#), la due giorni di Napoli organizzata da FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza) e centro studi Srm (il centro studi per il Mezzogiorno del Gruppo Intesa Sanpaolo)

oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate con un cambiamento in corso degli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. L'Italia è il terzo paese in Europa per occupazione nel settore marittimo e scambi commerciali con i paesi dell'area cresciuti di oltre il 50% negli ultimi anni. Se si effettuassero investimenti tali da aumentare del 10% il traffico dei porti, si genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro, con le imprese del Mezzogiorno che già realizzano il 65% del loro import/export via mare per un totale di 58 miliardi di euro.

Al Forum, che ha visto la presenza di quasi 300 partecipanti tra rappresentanti delle istituzioni nazionali ed internazionali, operatori, banche, assicurazioni, sono intervenuti per FeBAF i vice presidenti Innocenzo Cipolletta (numero uno di Assonime e Aifi) e Augusto dell'Erba (presidente di Federcasse) e il segretario generale, Paolo Garonna (nella foto). Mentre le linee guida del Rapporto annuale di Srm sono state illustrate dal presidente, Paolo Scudieri e dal direttore generale, Massimo Deandreis.

Come dimostra l'attualità della questione migratoria, c'è molto da fare per raggiungere obiettivi accettabili di crescita inclusiva e sostenibile nell'area tali da generare occupazione e prosperità. A tal fine, è stato sottolineato al Forum, il fattore decisivo sono gli investimenti e il loro finanziamento, una politica complessiva che supporti investimenti di medio e lungo termine, infrastrutture, piccole e medie imprese che sono il tessuto connettivo dell'intera regione. Un insieme di politiche e strumenti definito "finanza blu", a coniugare l'attenzione per l'ambiente marittimo e per la sostenibilità, chiavi di volta di ogni policy di sviluppo. L'Unione europea dovrà giocare, in questa legislatura, un ruolo decisivo nel continente africano, in particolare nei paesi del c.d. Maghreb, con una estensione geografica dei suoi piani di investimento e di integrazione dei mercati dei capitali. FeBAF –dal canto suo- intensificherà le sue iniziative di cooperazione con le "omologhe" dei paesi della sponda sud del Mediterraneo, dopo aver firmato un accordo quadro con le associazioni bancarie e assicurative tunisine nel 2017 durante il Rome Investment Forum. Il primo Euromediterranean Investment Forum è stato organizzato in cooperazione con Intesa Sanpaolo e il supporto di Gruppo Tecno.

Rapporto SRM/ Mediterraneo nuovi scenari, dal canale di Suez alle strategie della Cina

Cerca

🕒 04 Jul, 2019

SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

NAPOLI - È stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo **"Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia"**, curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development" che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30.

Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto **delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese**, nonché gli assetti delle **rotte globali** su cui sta insistendo la **Trade War USA-CINA** e le **infrastrutture**; i transiti del **canale di Suez**, che festeggia i suoi 150 anni; il **gigantismo navale**, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la **Cina**, che ha ormai definito il suo **posizionamento strategico nel Mediterraneo** in alcuni dei più importanti terminal portuali; le **free zone portuali**, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle **nuove tecnologie e dagli scenari energetici**.

L'evento è stato introdotto da **Paolo SCUDIERI**, Presidente di SRM, **Francesco GUIDO**, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo.

I dati del Rapporto sono stati illustrati da **Massimo DEANDREIS**, Direttore Generale, SRM e **Alessandro PANARO**, Responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM.

A seguire, si è tenuta la **tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA**, Segretario Generale, FeBAF: **I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO**, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma, **Silvia MORETTO**, Presidente di Fedespedi, **Ferdinando NELLI FEROCI**, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI); **Daniele ROSSI**, Presidente di Assoporti.

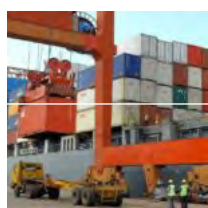
La relazione conclusiva è stata tenuta da **Gian Maria GROS-PIETRO**, Presidente di Intesa Sanpaolo.

Scudieri ha dichiarato *"Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità".*

Deandreis ha sottolineato come il Mediterraneo stia *"ritrovando la sua **centralità nell'economia marittima** e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione".*

Presentato 6° Rapporto SRM sull'economia del mare: prevista crescita del 3,8% del commercio marittimo sino al 2023. Urge decollo delle Zes nel Sud

Postato da Economia Sicilia il 4/07/19



Trade war USA Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti marittimi. L'Italia dipende ancora dal mare per le sue relazioni internazionali. Le ZES devono decollare al più presto. La presentazione ha coinciso col primo Euromediterranean Investment Forum organizzato a Napoli dalla Federazione Banche Assicurazioni e Finanza (FeBAF). Highlights del Rapporto • Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%). • L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina. • Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel 1° trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno. • Secondo stime la

Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo. • Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. • L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000.

2 • Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%. • In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 mld.

Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano. •La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 mld€ rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del nostro export. •In Italia ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommatto per raggiungere i porti. •SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro. •Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. Napoli, 4 luglio 2019 – È stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development" che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici.

3 L'evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERI, Presidente di SRM, Francesco GUIDO, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO, Responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM. A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confindustria; Silvia MORETTO, Presidente di Fedespedi, Ferdinando NELLI FEROCI, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di Assoporti. La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria GROS-PIETRO, Presidente di Intesa Sanpaolo. ***** Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità". Massimo Deandrei, Direttore Generale di SRM, "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfezionabilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno".



04/07/2019

ECONOMIA MARITTIMA ITALIANA, ECCO GLI SCENARI PROSSIMI VENTURI

Il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) è stato presentato oggi a Napoli.

La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo **Euromediterranean Investment Forum**, meeting internazionale organizzato da **FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza**, dal titolo "*Financing Maritime Economy, Investment and Social Development*" che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30.

Frutto del monitoraggio dell'**Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica**, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la **Trade War USA-CINA** e le infrastrutture; i transiti del **canale di Suez**, che festeggia i suoi 150 anni; il **gigantismo navale**, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la **Cina**, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le **free zone portuali**, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle **nuove tecnologie** e dagli **scenari energetici**.

Highlights del Rapporto

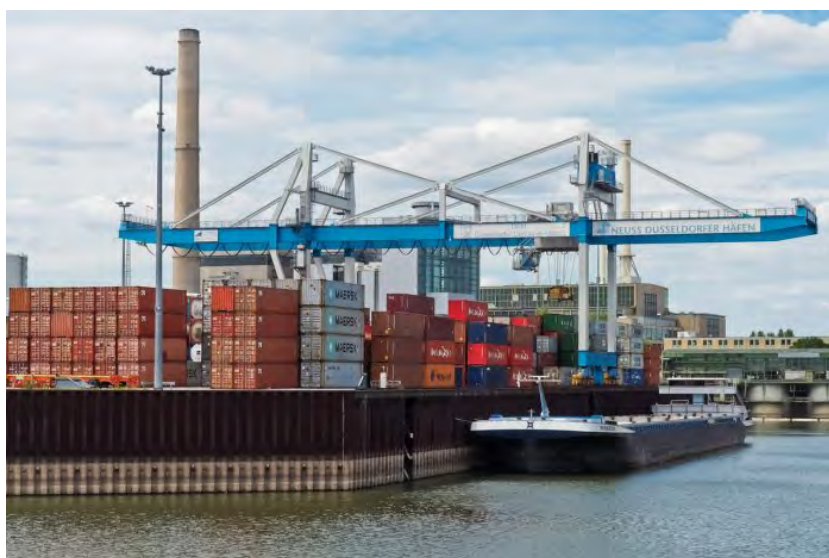
* Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%).

* L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina.

- * Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno.
- * Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo.
- * Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate.
- * L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000.
- * Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%.
- * In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano.
- * La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 miliardi di euro rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del nostro export.
- * In Italia ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti.
- * SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.
- * Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali.

IL DENARO

Economia del mare, 6° Rapporto Srm: Guerra Usa-Cina e gigantismo navale domineranno la scena futura



In foto il porto di Napoli

È stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale “Italian Maritime Economy”, dal titolo “Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell’energia”, curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest’anno, con l’apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo “Financing Maritime Economy, Investment and Social Development” che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell’Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War Usa-Cina e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici. L’evento è stato introdotto da Paolo Scudieri, presidente di SRM, Francesco

Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale SRM e Alessandro Panaro, responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM. A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo Garonna, segretario generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco Beltrano, capo servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma; Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, Ferdinando Nelli Feroci, presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele Rossi, presidente di Assoporti. La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria Gros Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo. Scudieri ha dichiarato che "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità". Deandreis: "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logisticaportualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". Guido spiega che "l'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno". Per Garonna "l'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea".

LEGGI IL RAPPORTO

IL GIORNALE DELLE PMI

Una redazione di oltre 100 collaboratori, esperti delle tematiche che stanno a cuore alle imprese

La Trade war USA-Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti marittimi

Redazione (<https://www.giornaledellepmi.it/author/pminews/>) .

INFOIMPRESA (<https://www.giornaledellepmi.it/category/infoimpresa/>) # La rassegna dell'una
(<https://www.giornaledellepmi.it/category/rassegna/>) .

8 Luglio 2019



È stato presentato a Napoli il 6° **rapporto annuale “Italian Maritime Economy”**, dal titolo **“Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell’energia”**, curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Frutto del monitoraggio dell’**Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica**, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la **Trade War USA-CINA** e le infrastrutture; i transiti del **canale di Suez**, che festeggia i suoi 150 anni; il **gigantismo navale**, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la **Cina**, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le **free zone portuali**, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle **nuove tecnologie** e dagli **scenari energetici**.

Highlights del Rapporto

- Le **previsioni per il commercio marittimo sono positive**, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%)
- **L’Asia** domina l’attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa **240 milioni di container** sono stati registrati in Cina.
- Per effetto della **Trade War** tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell’8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un’ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell’anno.
- Secondo stime la **Belt & Road Initiative** aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l’anno, pari a una crescita del 4,2% annuo.
- Ultimo anno record per il **Canale di Suez**: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate.
- L’era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate **133 nuove navi** e **45 di queste** saranno nella fascia 18,000-23,000.
- Forte tendenza alla **concentrazione delle rotte**: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è **salita al 57-58%**. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a **oltre l’80%**.

- In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a **253,7 mld€**. Il mare assorbe il **37% dell'interscambio italiano**.
- La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 mld€ rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del nostro export.
- In Italia ancora **basso l'utilizzo dell'intermodale**; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti.
- SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse **investimenti portuali** tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a **ulteriori 3,2 miliardi di euro**.
- Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano **intorno al 45%**. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali.

ECONOMIA

Lunedì 8 Luglio - agg. **10:26**

SRM, presenta rapporto annuale su economia marittima

ECONOMIA > NEWS

Martedì 2 Luglio 2019



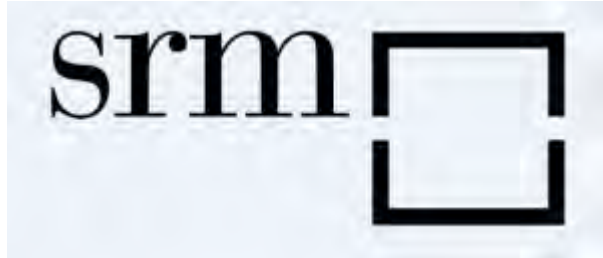
(Teleborsa) - Un nuovo rapporto sull'**economia marittima** annuale sarà presentato da **SRM** giovedì 4 luglio. Il 6° rapporto annuale "**Italian Maritime Economy**", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", delinea i **nuovi scenari** marittimi ed economici.

Questi scenari **impatteranno sulla competitività** del nostro sistema Paese e sugli assetti delle **rotte globali** e sulle **infrastrutture**. La presentazione del rapporto coincide con l'apertura del **meeting internazionale** organizzato dal **FeBAF**, Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, che continuerà nel pomeriggio di giovedì e nella mattinata del 5 luglio. Le due giornate si svolgeranno a **Napoli**, presso Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NAUTILUS

SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE “ITALIAN MARITIME ECONOMY”



**La Trade war USA Cina produce i suoi effetti
anche sui trasporti marittimi
L'Italia dipende ancora dal mare per le sue
relazioni internazionali
Le ZES devono decollare al più presto**

**La presentazione ha coinciso col primo
Euromediterranean Investment Forum**

organizzato a Napoli dalla Federazione Banche Assicurazioni e Finanza (FeBAF).

Highlights del Rapporto

-Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%).

-L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina.

-Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno.

-Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo.

-Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate.

-L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000.

-Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%.

-In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 mld€. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano.

-La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 mld€ rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del nostro export.

-In Italia ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti.

-SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò

genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.

-Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali.

Napoli– È stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale “Italian Maritime Economy”, dal titolo “Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell’energia”, curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest’anno, con l’apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo “Financing Maritime Economy, Investment and Social Development” che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30.

Frutto del monitoraggio dell’Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici.

L’evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERI, Presidente di SRM, Francesco GUIDO, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo.

I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO, Responsabile dell’Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM.

A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma, Silvia MORETTO, Presidente di Fedespediti, Ferdinando NELLI FEROCI, Presidente dell’Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di Assoporti.

La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria GROS-PIETRO, Presidente di Intesa Sanpaolo.

Dichiarazioni

Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato “Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell’import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità”.

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, “Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell’economia marittima e l’Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una

grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione”.

Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo “L’economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E’ però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES.

Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell’opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l’internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l’intero Mezzogiorno”.

Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): “L’Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in ‘sostenibilità’, perchè economia e finanza ‘blu’ avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea”.

[Clicca sul link sottostante per scaricare il Comunicato Stampa corredato dalla sintesi del Rapporto.](#)

Leggi anche:

1. [SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE “ITALIAN MARITIME ECONOMY”](#)
2. [Srm: Presentazione del 6° Rapporto Italian Maritime Economy](#)
3. [SRM: IL 5° RAPPORTO ANNUALE “ITALIAN MARITIME ECONOMY”](#)
4. [SRM PRESENTA IL 5° RAPPORTO ANNUALE “ITALIAN MARITIME ECONOMY”](#)
5. [PRESENTATO IL SECONDO RAPPORTO ANNUALE DI SRM “ITALIAN MARITIME ECONOMY”](#)

Short URL: <http://www.ilnautilus.it/?p=63863>

IL NAUTILUS

IL PRESIDENTE DI FEDESPEDI, SILVIA MORETTO: “CONNETTIVITÀ E SOSTENIBILITÀ LE SFIDE CHE ATTENDONO L'ECONOMIA MONDIALE”



“CONNETTIVITÀ E SOSTENIBILITÀ LE SFIDE CHE ATTENDONO L'ECONOMIA MONDIALE. PROTAGONISTI SOLO I PAESI CHE SAPRANNO FARE SISTEMA. LA LOGISTICA ITALIANA HA LE POTENZIALITÀ PER TRIPLICARE IL PROPRIO VALORE”

Ieri, giovedì 4 luglio, il Presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, ha partecipato a Napoli alla presentazione del 6° rapporto annuale “Italian Maritime Economy” di SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica.

Il Presidente Moretto – tra gli esperti del settore chiamati ad intervenire durante la presentazione, insieme a Francesco Beltrano di Confitrma, Daniele Rossi, Presidente di Assoporti, e Ferdinando Nelli Feroci, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI) – è intervenuta sui trend in atto nel Mediterraneo nell'ambito dello shipping e delle attività portuali.

“Due sono le sfide che i risultati del rapporto di SRM mettono in evidenza.

La prima è la sfida della connettività: se in passato il focus delle imprese è stata la produzione, oggi e sempre di più in futuro la sfida per le imprese sarà quella di raggiungere persone e mercati di tutto il mondo con i propri prodotti. L'esplosione dell'e-commerce negli ultimi anni ha messo in luce proprio questo bisogno di connessione tra persone, merci e territori, e ha trasformato la connettività in una esigenza del consumatore finale. La seconda sfida è quella della sostenibilità.

Cambiamento climatico e costante crescita della popolazione mondiale sono fenomeni che chiedono responsabilità sociale a chi fa impresa. Trasporto e logistica possono e devono fare la loro parte per assicurare una supply chain sicura e sostenibile, non solo in termini di emissioni. Occorre puntare su infrastrutture sostenibili, sia fisiche (sviluppare la modalità ferroviaria, sia per collegare i porti, sia per valicare l'arco alpino) sia digitali (dematerializzazione di documenti e procedure).”

Il Presidente Moretto ha poi sottolineato l'esigenza in Italia di fare sistema e di accelerare su efficienza e digitalizzazione: “I dati di SRM ci danno due buone notizie: la prima è che il PIL mondiale continuerà a crescere nei prossimi anni; la seconda è che l'area del Mediterraneo si sta sviluppando più delle altre in termini di traffico via mare: questo significa che siamo nel luogo giusto al momento giusto.

L'Italia per collocazione e conformazione geografica può essere la piattaforma logistica d'Europa: possiamo ricevere e spedire merci via mare, possiamo fare da ponte con il primo mercato al mondo, che resta l'Europa. Eppure, l'LSCI (Liner Shipping Connettivity Index) ci dice che Paesi come Turchia, Tunisia, Egitto, Marocco, Spagna, ci stanno superando o ci hanno già superato in termini di competitività logistica.

Questo perché la corsa del nostro Paese per recuperare il gap con il Nord Europa è frenata da una incapacità endemica di fare sistema: pubblico e privato faticano ancora a condividere una visione comune nello sviluppo di infrastrutture e servizi alla merce. Diciamo sempre che gli italiani sono bravi ad unire le forze nei momenti difficili. È arrivato il momento di lavorare insieme per un obiettivo comune: far crescere l'industria logistica di questo Paese, al servizio di manifattura e Made in Italy”.

Il Presidente ha poi concluso, sottolineando l'alto potenziale di crescita dell'industria logistica italiana: “Attualmente il valore fatturato dal settore dei trasporti e della logistica è intorno ai 43 miliardi di euro. La potenzialità di crescita dell'industria logistica italiana è tale da poter arrivare a 110 miliardi: la logistica è una miniera di opportunità, ma se vogliamo coglierle dobbiamo accelerare e condividere come Paese una linea strategica di sviluppo chiara, coerente e senza stop”.

Leggi anche:

1. [ARMANDO BORRIELLO, 26 ANNI DI NAPOLI, È IL PRESIDENTE DI FEDESPEDI GIOVANI](#)
2. [FEDESPEDI ECONOMIC OUTLOOK – II SEMESTRE 2018](#)
3. [Silvia Moretto nuovo Presidente di Fedespedi](#)
4. [Roberto Alberti il nuovo Presidente di Fedespedi](#)
5. [Fedespedi: commento di Piero Lazzeri su settori della logistica esclusi](#)

Short URL: <http://www.ilnautilus.it/?p=63981>

ECONOMIA MARITTIMA

Traffici marittimi in crescita

Rapporto Srm : Ma l'Italia deve investire su Porti e Zes

di Vera Viola



🕒 4' di lettura

Il commercio marittimo crescerà ancora con una posizione rilevante dell'Asia che rappresenta i due terzi dei traffici globali, sebbene le tensioni tra Usa e Cina abbiano fatto calare le esportazioni dal paese asiatico dell'8,2%. In un cont in cui i passaggi nel canale di Suez continuano ad aumentare e i traffici da e per la Cina pure, l'Italia non coglie appi le occasioni del momento.

In estrema sintesi offre questo scenario il 6° Rapporto annuale «Italian Maritime Economy» intitolato «Nuovi scenar Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia», curato da Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). Lo studio è stato presentato a Napoli in concomitanza con il primo «Euromediterranean Investment Forum» promosso dalla Federazione Banche Assicurazioni e Finanza (FeBAF).

Il commercio marittimo mondiale

Le previsioni di Srm per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2 il 2023 (dopo che tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%).

L'Asia – secondo la società di studi di Intesa San Paolo – domina l'attività di movimentazione di container, dal mom che rappresenta quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina.

L'effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina c'è ed è significativo: le esportazioni in container dalla Cina verso gli S Uniti sono infatti diminuite dell'8,2% nel I° trimestre del 2019. E le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fin

Di contro, secondo stime di Srm, la Belt & Road Initiative (La via della seta cinese) farà crescere il Pil mondiale entro 2040 di 7,1 trilioni di dollari l'anno, al ritmo del 4,2% annuo.

Ancora positivo anche l'andamento dei traffici attraverso il Canale di Suez: il 2018 è stato ancora un anno record con oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. In altre parole continua, anche nel 2019, la crescita doppia cifra.

Appare chiaro anche che l'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000 23,000 Teu verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000. Ciò comporta an una forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mond oggi tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80% 2019.

Il caso Italia

In questo quadro l'Italia che pure registra performace interessanti nel commercio internazionale e nei traffici marittimi presenta non pochi problemi con cui sarebbe tempo che si confrontasse.

Cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo: il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 mld di euro. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano. E la Cina è il nostro principale Paese fornitore: con 22,4 mld di euro rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano. Primo Paese cliente per modalità marittima sono gli Usa che con 27,7 mld di euro concentra il 23% del nostro export. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Ma a quanto sembra si potrebbe fare di più. Srm ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.

Le criticità evidenziate dallo studio

Secondo gli studiosi di Srm in Italia è ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. Le Zes (Zone economiche speciali) devono decollare al più presto

Per Gros Pietro servono investimenti

«L'Italia deve conquistare un ruolo adeguato alla posizione che occupa – ha detto il presidente di Intesa San Paolo Gian Maria Gros Pietro – posizione diventata ancora più importante. A questo scopo sono investimenti in infrastrutture, attrazione di investimenti esteri e una accelerazione nella capacità di adattarsi ai cambiamenti in atto da parte della pubblica amministrazione». E ancora: «La banca – ha aggiunto – sta investendo molto in Cina, dove riscontriamo che c'è grande interesse per l'Italia».

La Finanza per gli investimenti Euromediterranei

La Federazione delle Banche, delle Assicurazioni e della Finanza italiana (FeBAF) con il 1° Forum euromediterraneo sugli investimenti ha voluto coinvolgere gli attori e le parti interessate per promuovere legami più stretti tra la rete delle comunità finanziarie, fornire migliori opportunità di investimento, contribuire a sviluppare mercati dei capitali più integrati ed efficienti in tutta la regione euromediterranea. In particolare poi pone l'accento sulla “Blue Finance”. Paolo Garonna, segretario generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza) fa osservare: «L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo. Saranno necessari crescenti investimenti in sostenibilità, perchè economia e finanza “blu” avranno un ruolo trainante».

IL SUD ON LINE

Il giornale indipendente del Mezzogiorno

HOME ► #SVEGLIASUD ► ECONOMIA MARITTIMA / IL MEDITERRANEO È IL FUTURO PER IL SUD MA LE ZES DEVONO DECOLLARE AL PIÙ PRESTO. SRM PRESENTA IL SESTO RAPPORTO ANNUALE

ECONOMIA MARITTIMA / Il Mediterraneo è il futuro per il Sud ma le ZES devono decollare al più presto. Srm presenta il Sesto Rapporto annuale

6 Luglio 2019 | by Claudio D'Aquino | 



Sala piena come sempre, quando organizza Srm. E uditorio attento, perché di grande interesse le analisi e i dati proposti. A Palazzo Piacentini di Napoli si presenta il sesto Rapporto che Studi e Ricerche per il Mezzogiorno dedica all'Economia marittima. "Il Mediterraneo –commenta il direttore del Centro studi Massimo Deandrei- sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno- aggiunge – in questo

scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione”.

Si discute di prospettive di mercato e di scenari globali che vedono il Mezzogiorno proiettato nel futuro, quasi fosse già possibile considerarlo macro area rivolto ai mercati più promettenti del mondo, quelli in cui la Cina costituisce un driver, non solo delle produzioni labour intensive, ma sempre più anche nell'innovazione. Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%). L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina. La Belt& Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo. E tutto questo mentre il Canale di Suez mette a segno un ultimo anno record: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate.

E l'Italia? Nel nostro Paese cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano. Ma da noi è ancora basso l'utilizzo dell'intermodale, come risulta da un panel di imprese intervistate da Srm: l'81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. E tuttavia l'istituto stima che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.

SUD PIATTAFORMA LOGISTICA

E' da rimarcare che tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo, con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. E' per questo che le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. “L'economia marittima – afferma Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo – è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso – continua il direttore – se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità”. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. “Ma allo stesso tempo è necessario – conclude Guido – che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno”.

Per i risultati della ricerca clicca [qui](#)



05 luglio 2019, Aggiornato alle 10,23



Se l'Italia riuscisse ad attirare un decimo di traffico in più nei suoi porti genererebbe un valore aggiunto pari a 3,2 miliardi di euro. Nel frattempo, è l'incudine tra il martello statunitense e la staffa cinese, che si fanno la guerra commerciale. È il quadro che fa il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) del gruppo Intesa San Paolo, che oggi a Napoli ha presentato il sesto rapporto *italian maritime economy*, un osservatorio sullo stato di salute dello shipping mediterraneo nel contesto geopolitico internazionale.

L'Italia è il paese che importa dalla Cina ed esporta verso gli Stati Uniti, due paesi attualmente in conflitto commerciale attraverso i dazi. Nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare nel nostro paese è stato pari a 253,7 miliardi di euro, pari al 37 per cento dell'interscambio complessivo. La **Cina** è il nostro principale fornitore: con 22,4 miliardi rappresenta il 17 per cento dell'import via mare italiano. Gli **Stati Uniti** invece sono il primo paese cliente, che con 27,7 miliardi di euro concentra il 23 per cento dell'export nostrano.

Il **tasso di crescita** del commercio marittimo mondiale da qui ai prossimi quattro anni si dovrebbe mantenere sul 3,8 per cento (tra il 2005 e il 2017 è stato del 3,5%). L'Asia domina il flusso dei container, rappresentando due terzi del totale. Per effetto della guerra dei dazi tra Cina e Usa, però, sta cambiando il flusso transpacifico. Le esportazioni di container dalla Cina agli Stati Uniti sono calate dell'8,2 per cento nei primi tre mesi di quest'anno, un tasso che secondo le stime corrisponderà grossomodo alla contrazione annuale.

Guardando ai prossimi decenni, l'infrastruttura capillare terrestre, fatta soprattutto di ferrovie, che la Cina sta finanziando su tutta l'Eurasia, ovvero la **belt and road initiative**, incrementerà il Pil mondiale del 4,2 per cento l'anno nei prossimi vent'anni, pari a 7 mila miliardi l'anno.

Sembra non fermarsi il **gigantismo navale**, sempre nel trasporto container. Nei prossimi tre anni verranno varate 133 navi tra i 10 mila e i 23 mila teu e 45 tra i 18 mila e i 23 mila teu. In una galassia di operatori ormai sempre più simile a un condominio: se nel 1998 i primi 4 operatori

detenevano un quinto del mercato, oggi ne possiedono quasi il 60 per cento. Sempre nel 1998 i primi dieci operatori avevano il 40 per cento dei servizi, oggi l'80 per cento.

«Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità per attirare investitori», commenta **Massimo Deandreis**, direttore generale di SRM. «Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione».

«Consideriamo che il 70 per cento dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità», ha concluso il presidente di SRM, **Paolo Scudieri**

LUGLIO 04, 2019 - SR_M

SRM: PRESENTATO IL 6° RAPPORTO ITALIAN MARITIME ECONOMY

La Trade war USA Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti marittimi

L'Italia dipende ancora dal mare per le sue relazioni internazionali

Le ZES devono decollare al più presto

La presentazione ha coinciso col primo Euromediterranean Investment Forum organizzato a Napoli dalla Federazione Banche Assicurazioni e Finanza (FeBAF).

Highlights del Rapporto

Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%).

L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale.

Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina.

Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel 1° trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno.

Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo.

Ultime anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate.

L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000.

Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%.

NAPOLI VILLAGE

SRM, presentato il 6° Rapporto Italian Maritime Economy

da **Redazione** - 04/07/2019



NAPOLI – È stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale “Italian Maritime Economy”, dal titolo “Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell’energia”, curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest’anno, con l’apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo “Financing Maritime Economy, Investment and Social Development” che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30.

Frutto del monitoraggio dell’Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici.

L’evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERI, Presidente di SRM, Francesco GUIDO, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo.

I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO, Responsabile dell’Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM.

A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confindustria, Silvia MORETTO, Presidente di Fedespediti, Ferdinando NELLI FEROCCHI, Presidente dell’Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di Assoporti.

Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità".

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione".

Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno".

Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea".

Clicca sul link sottostante per scaricare il Comunicato Stampa corredato dalla sintesi del Rapporto.

PRESS MARE

SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

giovedì 4 luglio 2019 11:06

Napoli, 4 luglio 2019 – È stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development" che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30.

Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo diselezionamento dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici.



Il Canale di Suez, fonte Wikipedia

L'evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERI, Presidente di SRM, Francesco GUIDO, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo.

I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO, Responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM.

A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma; Silvia MORETTO, Presidente di Fedespedi, Ferdinando NELLI FEROCI, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di Assoporti.

La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria GROS-PIETRO, Presidente di Intesa Sanpaolo.

Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità".



Il Porto di Napoli

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, “Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell’economia marittima e l’Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica- portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione”.

Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo “L’economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E’ però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell’opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l’internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l’intero Mezzogiorno”.



Il porto di Genova

Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): “L’Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in ‘sostenibilità’, perchè economia e finanza ‘blu’ avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea”.

Highlights del Rapporto

- Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%)
- L’Asia domina l’attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina.
- Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell’8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un’ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell’anno.
- Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l’anno, pari a una crescita del 4,2% annuo.
- Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate.
- L’era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000.
- Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l’80%.
- In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell’Italia è stato pari a 253,7 mld€. Il mare assorbe il 37% dell’interscambio italiano.
- La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 mld€ rappresenta il 17% di tutto l’import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del nostro export.
- In Italia ancora basso l’utilizzo dell’intermodale; su un panel di imprese intervistate, l’81% fa ricorso al mezzo gommatto per raggiungere i porti.
- SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.
- Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali.

Napoli, 4 luglio 2019 – È stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM: presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy".

Napoli, 4 luglio 2019 - È stato presentato oggi a Napoli il **6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy"**, dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo **Euromediterranean Investment Forum**, meeting internazionale organizzato da **FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza**, dal titolo *"Financing Maritime Economy, Investment and Social Development"* che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30.



Frutto del monitoraggio dell'**Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica**, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la **Trade War USA-CINA** e le infrastrutture; i transiti del **canale di Suez**, che festeggia i suoi 150 anni; il **gigantismo navale**, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la **Cina**, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le **free zone portuali**, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le

sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli **scenari energetici**.

L'evento è stato introdotto da **Paolo SCUDIERI**, Presidente di SRM, **Francesco GUIDO**, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da **Massimo DEANDREIS**, Direttore Generale, SRM e **Alessandro PANARO**, Responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Energy, SRM. A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da **Paolo GARONNA**, Segretario Generale, FeBAF: I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici dove sono intervenuti: **Francesco BELTRANO**, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma; **Silvia MORETTO**, Presidente di Fedespediti, **Ferdinando NELLI FEROCI**, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI); **Daniele ROSSI**, Presidente di Assoporti. La relazione conclusiva è stata tenuta da **Gian Maria GROS-PIETRO**, Presidente di Intesa Sanpaolo.

Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità".

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logisticaportualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione".

Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno".

Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva

europea”.

La Trade war USA Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti marittimi, l'Italia dipende ancora dal mare per le sue relazioni internazionali.

Le ZES devono decollare al più presto La presentazione ha coinciso col primo Euromediterranean Investment Forum dalla Federazione Banche Assicurazioni e Finanza (FeBAF).

Highlights del Rapporto

- • Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%)
- • L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina.
- • Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno.
- • Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo.
- • Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate.
- • L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000.
- • Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%.
- • In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 mld€. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano.
- • La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 mld€ rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del nostro export.
- • In Italia ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti.
- • SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.
- • Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale

che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali.



Zes, tra sfida e opportunità per il Mezzogiorno

Presentato a Napoli il sesto rapporto annuale Italian Maritime Economy, incentrato sui nuovi scenari nel Mediterraneo

Da **Redazione** - 5 Luglio 2019

*“Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione”. A chiederlo è **Massimo Deandreis**, direttore generale di Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), presentando a Napoli il sesto rapporto annuale **Italian Maritime Economy**, incentrato sui nuovi scenari nel Mediterraneo e curato da Srm, centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo.*

In uno dei capitoli dello studio, si parla del valore della catena logistica italiana che mostra come **“Zes e ZIs”** possano *“possono dare una mano ad incrementare le sinergie tra industria e logistica”* ma *“proseguono ancora a rilento”*. *“Il processo per rendere operativi questi strumenti, dopo un’accelerazione iniziale – si legge nel rapporto – sta registrando una battuta di arresto abbastanza forte. Trascorsi due anni dal decreto istitutivo, le Zes*

*sembrano arenate proprio nella fase topica in cui dovrebbero definirsi gli incentivi di natura amministrativa e burocratica". **Srm** ha stimato che, se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacita' e di attrazione del **traffico dei nostri porti del 10%**, cio' genererebbe un impatto di 3,2 miliardi di euro, a conferma "del ruolo attivo e propulsivo della filiera marittimo portuale nel contesto produttivo nazionale e del ruolo che le Zes potrebbero svolgere attirando investimenti".*

Da elaborazioni di Srm basate su dati **World Bank** su un panel di Zes, e' emerso che, una volta a regime, cioe' in un arco temporale tra i 7 ed i 10 anni, in media queste aree possono arrivare ad incrementare le esportazioni di un Paese fino ad un +40% complessivo. *"Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi di export del nostro Mezzogiorno, nell'arco di un decennio – si legge nel rapporto – si potrebbe attivare un volume di export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro".* Al Sud occorre, quindi, per **Srm** *"far partire senza indugio le Zes"* che *"devono decollare al piu' presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali"* nel Mezzogiorno e in tutta Italia. **Francesco Guido**, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo, parla di *"opportunita' straordinarie"* presenti nelle **Zes**. *"Troppo spesso – dice – se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilita' e non le potenzialita'".*

"Intesa Sanpaolo e' impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle Zes con un plafond di 1,5 miliardi cosi' come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo e' necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che e' allo stesso tempo necessita' e opportunita' di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno".



«Italian Maritime Economy», presentato a Napoli il sesto rapporto annuale

Il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis: l'invito di oggi è rimettere al centro la portualità e logistica anche dal punto di vista degli investimenti

Da **Redazione** - 4 Luglio 2019

"Dal focus sul livello di efficienza dei porti italiani emergono due dati: l'efficienza sta migliorando, siamo sulla strada giusta, ma i gap con i porti migliori, che sono soprattutto nel Nord Europa, e' ancora molto grosso. Mentre i porti del sud del Mediterraneo, come Tangeri e Port Said, sono ancora dietro di noi ma stanno guadagnando punti piu' velocemente dei porti italiani". "Il motivo del ritardo italiano e sicuramente nel ritardo degli investimenti infrastrutturali: fondali da dragare, banchine da allungare, una logistica che va resa piu' efficiente anche dal punto di vista dell'introduzione di tecnologie e automazione e tutto questo richiede dei grossi investimenti. L'Italia ha i mezzi per farlo, pero' e' in ritardo. L'invito di oggi e' rimettere al centro la portualita' e logistica italiana anche dal punto di vista degli investimenti". Così Massimo Deandreis, dg SRM, a margine della presentazione del 6° rapporto annuale di SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime Economy" a NAPOLI.

[Home Page](#) / [Notizie](#) / SRM, presenta rapporto annuale su economia marittima

SRM, presenta rapporto annuale su economia marittima

Questi scenari impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese

[commenta ▼](#) [altre news ►](#)

Economia · 02 luglio 2019 - 12.41



(Teleborsa) - Un nuovo rapporto sull'**economia marittima** annuale sarà presentato da **SRM** giovedì 4 luglio. Il 6° rapporto annuale "**Italian Maritime Economy**", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", delineerà i **nuovi scenari** marittimi ed economici.

Questi scenari **impatteranno sulla competitività** del nostro sistema Paese e sugli assetti delle **rotte globali** e sulle **infrastrutture**. La presentazione del rapporto coincide con l'apertura del **meeting internazionale**

organizzato dal **FeBAF**, Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, che continuerà nel pomeriggio di giovedì e nella mattinata del 5 luglio. Le due giornate si svolgeranno a **Napoli**, presso Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo.



Lunedì, 8 luglio 2019 , aggiornato alle 8:45

Studio Srm, l'Italia dipende dal mare per le relazioni internazionali

E la guerra dei dazi fra Usa e Cina fa crollare le esportazioni asiatiche verso gli Usa



La Trade war Usa Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti marittimi.

Le esportazioni in container dal gigante asiatico verso gli Stati Uniti sono infatti diminuite dell'8,2% nel trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno. E' quanto emerge dal sesto rapporto annuale 'Italian Maritime Economy' curato da Srm. La presentazione, oggi a Napoli, in coincidenza con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum.

Nel rapporto si evidenzia anche che l'Italia dipende ancora dal mare per le sue relazioni internazionali.

Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è di 253,7 miliardi ma è ancora basso l'utilizzo dell'intermodale: l'81 per cento delle imprese intervistate fa ricorso al mezzo gomma per raggiungere i porti. Srm ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10 per cento, ciò genererebbe

un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.

Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità".

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, ha aggiunto che "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logisticaportualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione".

Secondo Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno".

A giudizio di Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea".



SIRM : presentato a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy"

📅 7 luglio 2019



È stato presentato a Napoli

il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo *"Financing Maritime Economy, Investment and Social Development"* che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30.

Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici.

L'evento è stato introdotto da Paolo SCUDIERI, Presidente di SRM, Francesco GUIDO, Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo.

I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM e Alessandro PANARO, Responsabile dell'Area di Ricerca *Maritime & Energy*, SRM.

A seguire, si è tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo GARONNA, Segretario Generale, FeBAF: *I nuovi fenomeni dei traffici marittimi e logistici* dove sono intervenuti: Francesco BELTRANO, Capo Servizio Porti e Infrastrutture di Confitarma, Silvia MORETTO, Presidente di Fedespedi, Ferdinando NELLI FEROCI, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI); Daniele ROSSI, Presidente di Assoporti.

La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria GROS-PIETRO, Presidente di Intesa Sanpaolo.

Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato *"Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità"*.

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, *"Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre"*

intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione”.

Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa

Sanpaolo “L’economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E’ però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell’opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l’internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l’intero Mezzogiorno”.

Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): “L’Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in ‘sostenibilità’, perchè economia e finanza ‘blu’ avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea”.

[Shipyard & Offshore](#) [Shipowners](#) [Cruise & Ferries](#) [Yachting](#)
[Shipowners](#)

Cresce il valore dei trasporti marittimi in Italia

Genova - Il rapporto Srm: «Gli scambi commerciali via mare hanno raggiunto i 253,7 miliardi di euro».

luglio 04, 2019

TAG

[Shipowners](#) - [Shipowners](#)

Genova - È stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale “Italian Maritime Economy”, dal titolo “Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell’energia”, curato da Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Il rapporto contiene le previsioni per il commercio marittimo che secondo Srm «sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%)».

Non solo: l’Asia domina l’attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. **Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina. Però, secondo il rapporto, per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell’8,2% nel I° trimestre del 2019.** Le stime dicono che un’ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell’anno.

«Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l’anno, pari a una crescita del 4,2% annuo» è scritto nel rapporto. Mentre l’ultimo anno è stato da record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. «L’era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 Teu verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000» scrive Srm.

«Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l’80%».

Gli altri punti salienti del rapporto

In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell’Italia è stato pari a 253,7 mld€. Il mare assorbe il 37% dell’interscambio italiano.

La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 mld€ rappresenta il 17% di tutto l’import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del

nostro export.

In Italia ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gomma per raggiungere i porti.

SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.

Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali.

Trasporti-Italia.com

Mare: presentato a Napoli il 6° rapporto annuale Italian Maritime Economy

Numeri del 2018 e nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro Paese: è stato questo il focus del **6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy"** dal titolo **"Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia"**, curato da **SRM** (centro studi collegato al **Gruppo Intesa Sanpaolo**) e presentato a Napoli in concomitanza del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF – Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo “Financing Maritime Economy, Investment and Social Development”.

Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi fondamentali per l'Italia, gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture, i transiti del canale di Suez, il gigantismo navale che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti, la Cina che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali, le free zone portuali che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana, senza tralasciare le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici.

“Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano” - ha dichiarato **Paolo Scudieri, Presidente di SRM** - “Consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità”.

I dati:

Nel 2018 il **trasporto marittimo** ha continuato a giocare un ruolo da protagonista negli scambi commerciali mondiali: dopo aver infatti registrato un +3,1% rispetto al 2017 risulta proiettato, in base alle previsioni, a una crescita del 3,8% annuo tra il 2019 e il 2023.

Il mare assorbe il 37% dell'**interscambio italiano**, con un valore degli scambi commerciali pari a 253,7 miliardi ma resta ancora basso l'utilizzo dell'intermodale, visto che l'81% delle imprese intervistate preferisce ancora la gomma per raggiungere i porti.

Il nostro principale fornitore resta la **Cina**, che con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l'import via mare nazionale. Un dato significativo, tenendo conto anche della guerra commerciale tra Usa e Cina, che nel primo trimestre del 2019 ha ridotto dell'8,2% le esportazioni di container da Pechino. In questo contesto acquista ancora maggiore importanza la 'Belt&Road initiative', che in base alle stime porterà un aumento del Pil mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari l'anno, pari a una crescita annua del 4,2%.

Il 2018 è stato un anno record per il **Canale di Suez**, con oltre 18 mila navi e 983 milioni di tonnellate di merci transitate. Partendo da queste cifre, Srm stima che se l'Italia effettuasse investimenti portuali tali da aumentare del 10% la capacità di attrazione dei traffici nei nostri porti, la filiera marittima genererebbe un impatto sul valore aggiunto pari a 3,2 miliardi di euro.

Guardando al **Sud**, tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno, con un peso del 45% sul totale nazionale del commercio marittimo.

Insistere sulle Zone Economiche Speciali appare, in questo quadro, fondamentale: “Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori” - ha affermato **Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM** - “Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande

opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione”.

Una visione fondamentale, dunque, per la crescita del **Meridione**: “L’economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave” - ha concluso **Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo** - “È però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES (Zone economiche speciali)”.

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata

VIDEO

SI COMUNICAZIONE



SRM PRESENTA IL 6° RAPPORTO ANNUALE "ITALIAN MARITIME ECONOMY"



Siccomunicazione News
Pubblicato il 4 lug 2019

Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha una grande opportunità: trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo. Se n'è parlato durante il sesto rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi

MOSTRA ALTRO

AGENZIE DI STAMPA

Agi

AGI

giovedì 04 luglio 2019

Infrastrutture: Gros-Pietro, più investimenti e meno burocrazia (AGI) - Napoli, 4 lug. - "L'Italia ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investire sulle infrastrutture e sull'accorciamento dei tempi della burocrazia". A dirlo è il presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, a Napoli per la presentazione del rapporto annuale Italian maritime economy, curato da Srm. "Il traffico internazionale, che è all'origine della ricchezza - ragiona Gros-Pietro - ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai porti, quindi

fondali, banchine, collegamenti; la rapidità delle operazioni doganali e di tutto ciò che è connesso con il commercio internazionale". In questo senso, fa notare il presidente di Intesa Sanpaolo, le Zes "sono una realizzazione importante e dalla loro attività mi aspetto un allargamento del concetto di traffico internazionale e degli investimenti in quella direzione". Puntare sull'economia 'blu' diventa prioritario anche perché, sottolinea Gros-Pietro, "il Mediterraneo oggi è già più importante di quanto lo fosse dieci anni fa per due motivi: l'Africa è il continente che cresce più rapidamente al mondo e la Cina, che è il Paese che cresce più rapidamente come influenza globale, ha capito l'importanza dell'Africa e del Mediterraneo e sta investendo moltissimo in questo mare. Noi abbiamo una posizione privilegiata al centro del Mediterraneo, tra Europa e Africa, e in questo dobbiamo investire".

AGI, giovedì 04 luglio 2019

Blu economy: rapporto Srm, in 2018 cresce trasporto marittimo

(+3,1%) =

(AGI) - Napoli, 4 lug. - Nel 2018 il trasporto marittimo ha continuato a giocare un ruolo da protagonista negli scambi commerciali mondiali e, nonostante un rallentamento dell'1,1%, è cresciuto del 3,1 sull'anno precedente. E' quanto emerge dal sesto rapporto 'Italian maritime economy', curato da Srm e presentato a Napoli in coincidenza con l'apertura del primo Euromediterranean investment forum, organizzato dalla Federazione banche, assicurazioni e finanza. Stando alle previsioni, il trend dovrebbe confermarsi anche nei prossimi anni, con un tasso di crescita stimato intorno al 3,8% annuo tra il 2019 e il 2023. L'Asia domina l'attività di movimentazione dei container, rappresentando i due terzi del totale globale

(240 milioni di container registrati in Cina). I dati elaborati dal centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo certificano, per l'Italia, la crescita della componente internazionale del trasporto marittimo: il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano, con un valore degli scambi commerciali pari a 253,7 miliardi. Resta ancora basso l'utilizzo dell'intermodale, visto che l'81% delle imprese intervistate preferisce ancora la gomma per raggiungere i porti. Il nostro principale fornitore resta la Cina, che con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l'import via mare nazionale. Un dato significativo, tenendo conto anche della guerra commerciale tra Usa e Cina, che nel primo trimestre del 2019 ha ridotto

dell'8,2% le esportazioni di container da Pechino. In questo contesto acquista ancora maggiore importanza la 'Belt&Road initiative', che in base alle stime porterà un aumento del Pil mondiale entro il 2040 di 7,1 trilioni di dollari l'anno, pari a una crescita annua del 4,2%. (AGI)Na4/Lil (Segue)

041337 LUG 19

NNNN

AGI, venerdì 05 luglio 2019

Porti: Deandreis (Srm), in Italia servono Zes e meno burocrazia

=

AGI) - Napoli, 5 lug. - L'Italia gioca un ruolo da leader a livello internazionale nel settore armatoriale, ma il miglioramento della portualità è troppo lento per colmare il gap con i Paesi più avanti di noi in questo settore. È uno degli elementi emersi nel corso del primo Euromediterranean investment forum, il meeting internazionale organizzato a Napoli dalla Federazione banche, assicurazioni e finanza, che si è aperto ieri con il rapporto 'Italian maritime economy', redatto da Srm, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo. Le nuove dinamiche legate all'economia del mare, dalla maggiore presenza della Cina al raddoppio del canale di Suez, passando per la Belt&Road, stanno portando a una crescita dei traffici nel Mare Nostrum, che in dieci anni è passato dal 15% della movimentazione globale delle navi al 20%. "Una nave su cinque tra quelle che viaggiano nel mondo passa nel Mediterraneo - spiega il direttore generale di Srm, Massimo Deandreis - la posizione geografica dell'Italia ci rende quindi particolarmente centrali nell'attuale scenario". Il nostro Paese presenta due punti di forza per Deandreis, "quello armatoriale, perché abbiamo grandi operatori soprattutto nello short sea shipping, in particolare nel comparto del trasporto di gomma su nave; inoltre i porti italiani migliorano le performance, come dimostrano tutti gli indici di competitività". Il nord-Europa resta però più efficiente, perché "da noi mancano investimenti forti sulla parte infrastrutturale dei porti e un collegamento efficiente con la rete ferroviaria". Manca, inoltre, il lancio definitivo delle Zes, che rappresentano "il quadro di vantaggi fiscali, burocratici e normativi che possono consentire ai porti italiani di attrarre investitori internazionali", rimarca Deandreis. A questo si aggiunge la questione delle lungaggini burocratico-amministrative. "Abbiamo un sistema di controlli a posteriori che rallenta le opere pubbliche - ragiona il direttore di Srm - il tempo medio di realizzazione è di sette anni, durante il quale lo scenario di riferimento è cambiato. Il Governo e il Parlamento dovrebbero riflettere sul fatto che tutto il quadro delle norme non è adeguato rispetto ai tempi richiesti". (AGI)Na4/Lil

051359 LUG 19

NNNN

Ansa

Agenzia ANSA

Canale Mare



Un cargo in navigazione

[precedente](#)
[successiva](#)

La Trade war Usa Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti marittimi. Le esportazioni in container dal gigante asiatico verso gli Stati Uniti sono infatti diminuite dell'8,2% nel trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno. E' quanto emerge dal sesto rapporto annuale 'Italian Maritime Economy' curato da Srm. La presentazione, oggi a Napoli, in coincidenza con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum.

Nel rapporto si evidenzia anche che l'Italia dipende ancora dal mare per le sue relazioni internazionali. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è di 253,7 miliardi ma è ancora basso l'utilizzo dell'intermodale: l'81 per cento delle imprese intervistate fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. Srm ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10 per cento, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.

Paolo Scudieri, Presidente di SRM, ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del

nostro shipping e della nostra portualità". Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, ha aggiunto che "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logisticaportualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convizione". Secondo Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno". A giudizio di Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea". (ANSA).

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

[Indietro](#)

condividi:

ANSA.it > Economia > Criptovalute news >

Banche:Gros Pietro, Lybra?Garantire stabilità,antiriciclaggio

Banche:Gros Pietro, Lybra?Garantire stabilità,antiriciclaggio

Presidente Intesa San Paolo, sì a innovazioni ma consapevolezza

Redazione ANSA

📍 NAPOLI

04 luglio 2019

14:15

NEWS

(ANSA)- NAPOLI, 4 LUG - "Siamo molto favorevoli alle innovazioni che possono facilitare la vita dei nostri clienti e interiorizziamo nei nostri sistemi le innovazioni digitali, ma consapevoli che bisogna garantire stabilità finanziaria e antiriciclaggio". Lo ha detto Gian Maria Gross Pietro, presidente di Intesa San Paolo, commentando il progetto di Lybra, la moneta di Facebook, a margine della presentazione del sesto rapporto annuale sulla "Italian Maritime economy" a Napoli. "Sappiamo - ha detto Gros Pietro - anche che le intelligenze artificiali avranno un ruolo crescente nell'attività bancaria e per questo abbiamo creato un innovation center a Torino nel nostro grattacielo in collegamento con le migliori università mondiali e i centri di ricerca. Noi siamo già presenti nelle sperimentazioni con la tecnologia blockchain che permette di avere la registrazione certa e tracciabile di tutte le transazioni che vengono fatte: ciò è particolarmente efficace quando le registrazioni sono fatte tra gruppi ristretti e quindi non serve la certificazione da centinaia di milioni di utenti che assorbe anche molta energia. Quando la blockchain viene estesa a un grandissimo numero di utilizzatori si creano due problemi: l'onerosità del processo per il tempo necessario per la chiusura di tutti i nodi e l'energia elettrica assorbita. Già oggi la blockchain si stima che assorba energia come tutta l'Olanda. In più c'è il problema della tracciabilità, perchè le criptovalute consentono trasferimenti attraverso portafogli elettronici ma non è trasparente chi sia il titolare del portafoglio elettronico"(ANSA).

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

ANSA Globale, giovedì 04 luglio 2019

Usa-Cina: da guerra commerciale effetti su trasporti via mare

Italia dipende ancora dal mare per le relazioni internazionali

(ANSA) - NAPOLI, 4 LUG - La Trade war Usa Cina produce i suoi effetti anche sui trasporti marittimi. Le esportazioni in container dal gigante asiatico verso gli Stati Uniti sono infatti diminuite dell'8,2% nel trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno. E' quanto emerge dal sesto rapporto annuale 'Italian Maritime Economy' curato da Srm. La presentazione, oggi a Napoli, in coincidenza con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum.

Nel rapporto si evidenzia anche che l'Italia dipende ancora dal mare per le sue relazioni internazionali. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è di 253,7 miliardi ma è ancora basso l'utilizzo dell'intermodale: l'81 per cento delle imprese intervistate fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. Srm ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10 per cento, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro.(ANSA).

ANSA Globale, giovedì 04 luglio 2019

Usa-Cina: da guerra commerciale effetti su trasporti via mare (2)

(ANSA) - NAPOLI, 4 LUG - Paolo Scudieri, Presidente di SRM,

ha dichiarato "Il Rapporto di SRM, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità".

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, ha aggiunto che "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione".

Secondo Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo "L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo

spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno".

A giudizio di Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca SRM e le iniziative FeBAF. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perchè economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. FeBAF, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea".(ANSA).

ANSA Globale, venerdì 05 luglio 2019

L'AGENDA ECONOMICO-FINANZIARIA DI OGGI

ROMA - Istat, Nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, di giugno 2019 (senza briefing)

ROMA - Centro Convegni Villa Palestro, Via Palestro 24

ore 9.00

Movimento Consumatori e Federconsumatori, 'La nuova tutela collettiva: azioni di classe e inibitorie', con Gustavo

Ghidini presidente Movimento consumatori, Massimiliano Dona presidente Unione Nazionale consumatori, Alessandro Mostaccio

segretario generale Movimento consumatori

ROMA - Corso Vittorio Emanuele II 208 ore 11.00

Tim, 'Il 5G, soluzioni e applicazioni di nuova generazione
per le famiglie e le imprese'

MILANO - Borsa Italiana ore 8.30

Classe Editori 'Belt and Road Initiative 2 - L'Italia e le
nuove vie della seta', con Stefano Barrese, Paolo Cuccia,
Roberto Liscia

MILANO - Corso Como 17 ore 9.00

Axa Italia, 'Rapporto di Sostenibilità'

BARI - Casa della Partecipazione, Fiera del Levante, pad.152,
lungomare Starita 4 ore 9.30

Cgil Bari, 'Innesti. Nuove sfide sull'orizzonte del lavoro',
con il segretario generale della Cgil Maurizio Landini

NAPOLI - Palazzo Piacentini, Intesa Sanpaolo, Via Toledo 177

FeBAF, Srm, Intesa Sanpaolo, 'Euromediterranean Investment
Forum', con i vice presidenti Innocenzo Cipolletta e
Augusto dell'Erba; il segretario generale, Paolo Garonna

TREPUZZI (LE) - Corso Umberto, Piazzetta antistante la Chiesa
dell'Assunta ore 20.00

Premio giornalistico Maurizio Rampino, 'Lavoro e legalità'
con il segretario generale della Cgil Maurizio Landini

Dire Campania

Dire Campania

giovedì 04 luglio 2019

ZES. SRM: DEVONO DECOLLARE, POTENZIALE +40% EXPORT

DIR1982 3 ECO 0 RR1 R/CAM / NAP /TXT

ZES. SRM: DEVONO DECOLLARE, POTENZIALE +40% EXPORT

"MA DOPO ACCELERAZIONE ORA BATTUTA D'ARRESTO"

(DIRE) Napoli, 4 lug. - "Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". A chiederlo è Massimo Deandreis, direttore generale di Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), presentando oggi a Napoli il sesto rapporto annuale Italian Maritime Economy, incentrato sui nuovi scenari nel Mediterraneo e curato da Srm, centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo.

In uno dei capitoli dello studio, si parla del valore della catena logistica italiana che mostra come "Zes e ZIs" possano "possono dare una mano ad incrementare le sinergie tra industria e logistica" ma "proseguono ancora a rilento". "Il processo per rendere operativi questi strumenti, dopo un'accelerazione iniziale - si legge nel rapporto - sta registrando una battuta di arresto abbastanza forte. Trascorsi due anni dal decreto istitutivo, le Zes sembrano arenate proprio nella fase topica in cui dovrebbero definirsi gli incentivi di natura amministrativa e burocratica".

Srm ha stimato che, se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%,

"del ruolo attivo e propulsivo della filiera marittimo portuale nel contesto produttivo nazionale e del ruolo che le Zes potrebbero svolgere attirando investimenti". (SEGUE)

Dire Campania, giovedì 04 luglio 2019

ZES. SRM: DEVONO DECOLLARE, POTENZIALE +40% EXPORT -2-

DIR1983 3 ECO 0 RR1 R/CAM / NAP /TXT

ZES. SRM: DEVONO DECOLLARE, POTENZIALE +40% EXPORT -2-

(DIRE) Napoli, 4 lug. - Da elaborazioni di Srm basate su dati

World Bank su un panel di Zes, e' emerso che, una volta a regime, cioe' in un arco temporale tra i 7 ed i 10 anni, in media queste aree possono arrivare ad incrementare le esportazioni di un Paese fino ad un +40% complessivo. "Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi di export del nostro Mezzogiorno, nell'arco di un decennio - si legge nel rapporto - si potrebbe attivare un volume di export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro".

Al Sud occorre, quindi, per Srm "far partire senza indugio le Zes" che "devono decollare al piu' presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali" nel Mezzogiorno e in tutta Italia. Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo, parla di "opportunita' straordinarie" presenti nelle Zes.

"Tropo spesso - dice - se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilita' e non le potenzialita'. Intesa Sanpaolo e' impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle Zes con un plafond di 1,5 miliardi cosi' come nell'opera di attrazione di investimenti

italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo e' necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che e' allo stesso tempo necessita' e opportunita' di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno".

(Nac/ Dire)

--

Dow Jones

Dow Jones

giovedì 04 luglio 2019

Finanza: Gros-Pietro, Libra? Garantire stabilita' finanziaria e antiriciclaggio

MILANO (MF-DJ)--"Noi siamo molto favorevoli alle innovazioni che possano facilitare le attivita' dei nostri clienti e quindi le interiorizziamo nei nostri sistemi. In particolare, tutte le innovazioni digitali e anche l'intelligenza artificiale, pensiamo che avranno un ruolo crescente nell'attivita' bancaria. Per questo abbiamo creato un centro per l'innovazione, l'Innovation Center che ha sede a Torino nel nostro grattacielo, che e' in collegamento con le migliori universita' mondiali e centri di ricerca per lo sviluppo di queste attivita'".

Lo ha detto il presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, rispondendo ad una domanda in merito a Libra, la valuta lanciata da Facebook, a margine della presentazione del 6° Report annuale di SRM - Economic Research Centre di Intesa Sanpaolo, in occasione del 'The Italian Maritime Economy 2019'.

Il presidente della Ca' de' Sass ha ricordato che "noi siamo gia' presenti in sperimentazioni con la tecnologia blockchain che permette di avere registrazioni certe e tracciabili di tutte le transazioni che vengono fatte. Cio' e' particolarmente efficace quando le transazioni sono fatte tra gruppi ristretti e quindi non e' necessaria una certificazione da parte di centinaia di milioni di utenti che richiede tempo ed assorbimento di energia".

Ma esistono anche delle controindicazioni. Gros Pietro ha infatti sottolineato che "quando invece la blockchain viene estesa ad un numero grandissimo di utilizzatori si creano due problemi: uno l'onerosita' del processo in termini di tempo e di energia elettrica assorbita - gia' oggi

tracciabilita' perche' le cryptovalute ad esempio consentono il trasferimento di valore attraverso portafogli elettronici ma non e' trasparente chi e' il titolare del portafoglio elettronico. Diventano uno strumento permeabile ad attivita' di riciclaggio e addirittura di terrorismo".

Il banchiere ha poi concluso evidenziando che "c'e' un altro elemento importante che e' la stabilita' del valore delle monete digitali contenute nei portafogli elettronici: una iniziativa che si orienti verso il grande pubblico, si e' parlato di 1,5 miliardi di potenziali utenti, e che sia priva di strumenti che garantiscano la stabilita' del valore e la tracciabilita' dei titolari delle somme che vengono scambiate presenta dei grossi rischi andrebbe affrontata anche e con una certa rapidita' dalle Autorita' centrali di vigilanza".

Dow Jones, giovedì 04 luglio 2019

Intesa Sanpaolo: a Napoli 6° rapporto di economia marittima

MILANO (MF-DJ)--stato presentato oggi a Napoli il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, spiega una nota, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development".

Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War Usa-Cina e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici.

"L'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua

connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' pero' fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitivita' ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunita' straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilita' e non le potenzialita'. Intesa Sanpaolo e' impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi cosi' come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo e' necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che e' allo stesso tempo necessita' e opportunita' di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno", ha detto Francesco Guido Direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo.

Italpress

giovedì 04 luglio 2019

MEDITERRANEO: GROS-PIETRO "INVESTIRE SU INFRASTRUTTURE PORTUALI"

NAPOLI (ITALPRESS) - "Il nostro Paese ha bisogno di rinnovare le infrastrutture, investire e accorciare i tempi della burocrazia.

Il traffico internazionale che è all'origine della ricchezza ha bisogno di due cose: la possibilità di accedere ai porti, che significa fondali, banchine, collegamenti. Ma anche rapidità delle operazioni doganali e di tutto ciò che è connesso con il commercio internazionale".

Così Gian Maria Gros-Pietro, Presidente di Intesa Sanpaolo, a margine della presentazione del 6° rapporto annuale di SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", presso Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo, a Napoli.

Il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché sugli assetti delle rotte globali e sulle infrastrutture.
(ITALPRESS) - (SEGUE).

MEDITERRANEO: GROS-PIETRO "INVESTIRE SU INFRASTRUTTURE PORTUALI"-2-

La presentazione del 6° rapporto annuale di SRM coincide quest'anno con l'apertura della due giorni (oggi e domani) del meeting internazionale organizzato dal FeBAF - Federazione Banche

Italpress, giovedì 04 luglio 2019

MEDITERRANEO: NEL 2018-19 RECORD PER SUEZ, OLTRE 18MILA NAVI

NAPOLI (ITALPRESS) - "L'ultimo anno ha segnato un record per il

Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate

di merci transitate". E' quanto emerge dal 6° rapporto annuale di

SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime

Economy" presentato a Napoli presso Banca Intesa Sanpaolo.

"Prosegue la crescita di Suez come porta della via della seta

dentro il Mediterraneo - spiega Massimo Deandrea SRM - I dati

relativi ai primi mesi del 2019 continuano a segnare dei trend

addirittura di record rispetto al 2018". "Le previsioni per il

commercio marittimo - continua il rapporto - sono positive, con un

tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra

il 2005 e il 2017 e' aumentato ad un tasso medio del 3,5%).

Secondo stime la Belt & Road Initiative aumentera' il PIL mondiale

entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del

4,2% annuo. L'era del gigantismo proseguira' anche in futuro. Nei

prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno

inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia

18,000-23,000. Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel

1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale,

ora tale percentuale e' salita al 57-58%. Se invece consideriamo i

primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%".

(ITALPRESS).

Italpress, giovedì 04 luglio 2019

MEDITERRANEO: PORTI ITALIANI CRESCONO MENO DI QUELLI AFRICANI

NAPOLI (ITALPRESS) - "Dal focus sul livello di efficienza dei porti italiani emergono due dati: l'efficienza sta migliorando, siamo sulla strada giusta, ma i gap con i porti migliori, che sono soprattutto nel Nord Europa, e' ancora molto grosso. Mentre i porti del sud del Mediterraneo, come Tangeri e Port Said, sono ancora dietro di noi ma stanno guadagnando punti piu' velocemente dei porti italiani. Il motivo del ritardo italiano e sicuramente nel ritardo degli investimenti infrastrutturali: fondali da dragare, banchine da allungare, una logistica che va resa piu' efficiente anche dal punto di vista dell'introduzione di tecnologie e automazione e tutto questo richiede dei grossi investimenti. L'Italia ha i mezzi per farlo, pero' e' in ritardo. L'invito di oggi e rimettere al centro la portualita' e logistica italiana anche dal punto di vista degli investimenti". Così Massimo Deandreis, dg SRM, a margine della presentazione del 6° rapporto annuale di SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime Economy" a Napoli.

Italpress, giovedì 04 luglio 2019

MEDITERRANEO: PORTI ITALIANI CRESCONO MENO DI QUELLI AFRICANI-2-

"Abbiamo voluto fare un focus specifico sui punti di forza dell'Italia e ci siamo concentrati anche sul settore del trasporto di auto e camion su nave - prosegue Deandreis - Si tratta delle autostrade del mare dove l'Italia e' leader assoluto nel Mediterraneo con numeri straordinari e grandi operatori, armatori che sono leader a livello internazionale". "In Italia - secondo il

report - e' ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacita' e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, cio' genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro". (ITALPRESS).

Italpress, giovedì 04 luglio 2019

MEDITERRANEO: NEL MEZZOGIORNO IL 45% COMMERCIO MARITTIMO ITALIANO

NAPOLI (ITALPRESS) - "Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al piu' presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. E' importante che su questo quadro intervengano le autorità pubbliche regionali perche' un investitore quando arriva nel mezzogiorno cerca un livello di assistenza, semplificazione, accompagnamento, tracciatura che a nostro giudizio hanno in questo momento delle importanti aree di miglioramento".

Così Francesco Guido, direttore regionale Sud Italia Intesa Sanpaolo, a margine della presentazione del 6° rapporto annuale di SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime Economy" a Napoli.

"Se è vero che il 45% nel traffico delle merci via mare transita per i porti del mezzogiorno - riprende Guido - questo non rappresenta un connotato che si scarichi effettivamente nella

economia del sistema produttivo, perché è di transito e non genera quegli elementi di internazionalizzazione e di produzione che possono generare posti di lavoro. Noi stiamo sostenendo i porti e le zone economiche speciali in questa attività di conoscenza sul contesto italiano e internazionale".

(ITALPRESS) - (SEGUE).

Italpress, giovedì 04 luglio 2019

MEDITERRANEO: NEL MEZZOGIORNO IL 45% COMMERCIO MARITTIMO ITALIANO-3-

"Qual è il ruolo della Campania e di Napoli nel commercio marittimo? È sbagliato - aggiunge Massimo Deandreis, direttore Srm - vedere una contrapposizione con Genova e Trieste, che a volte vengono indicate come le porte della via della seta, mentre il sud sarebbe escluso. Questo non è vero. Genova e Trieste rispondono a una logica diversa che è quella di entrare nel cuore dell'Europa. Mentre i porti del sud Italia sono la porta per entrare nell'economia italiana fino alla pianura padana. Il porto di Napoli sta crescendo bene, ma ha dei nodi che sono tipici di tutto il sistema portuale italiano, di ritardi accumulati negli anni, che non si possono colmare in poche settimane o pochi mesi. Ma la strada è stata intrapresa: la riforma portuale del governo di due anni fa inizia a dare dei risultati, bisogna accelerare. Non invertire la rotta".

(ITALPRESS).

Italpress, giovedì 04 luglio 2019

MEDITERRANEO: NEL MEZZOGIORNO IL 45% COMMERCIO MARITTIMO ITALIANO/FOTO

NAPOLI (ITALPRESS) - "Tutti i dati di traffico mostrano una

presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al piu' presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. E' importante che su questo quadro intervengano le autorità pubbliche regionali perche' un investitore quando arriva nel mezzogiorno cerca un livello di assistenza, semplificazione, accompagnamento, tracciatura che a nostro giudizio hanno in questo momento delle importanti aree di miglioramento".

Così Francesco Guido, direttore regionale Sud Italia Intesa Sanpaolo, a margine della presentazione del 6° rapporto annuale di SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime Economy" a Napoli.

"Se è vero che il 45% nel traffico delle merci via mare transita per i porti del mezzogiorno - riprende Guido - questo non rappresenta un connotato che si scarichi effettivamente nella economia del sistema produttivo, perche' è di transito e non genera quegli elementi di internazionalizzazione e di produzione che possono generare posti di lavoro. Noi stiamo sostenendo i porti e le zone economiche speciali in questa attività di conoscenza sul contesto italiano e internazionale".

(ITALPRESS)

Italpress, giovedì 04 luglio 2019

MEDITERRANEO: NEL 2018 SCAMBI PER 253,7 MLD, CINA-USA PRINCIPALI PARTNER

NAPOLI (ITALPRESS) - In Italia cresce la componente internazionale del trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia nel 2018 è stato pari a 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano. La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 miliardi concentra il 23% del nostro export.

È quanto emerge dal 6° rapporto annuale di SRM (Centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno) "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", presentato a Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo, a Napoli.

L'Asia - secondo il report - domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina. Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno.

(ITALPRESS) - (SEGUE).

Italpress, giovedì 04 luglio 2019

Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development in the Mediterranean". "Il primo dovere delle banche - spiega Gros-Pietro - e' investire e noi sicuramente investiamo e investiremo nella attivita' armatoriale, nelle infrastrutture e negli studi. Questi ultimi sono importanti perche' bisogna documentare cosa e' piu' importante per il Paese".

A che punto e' l'Italia sullo sviluppo dei porti? "Certamente - riprende Gros-Pietro - le Zes sono una realizzazione molto importante. Dalla loro attivita' io mi aspetto che ci sia un allargamento del concetto di traffico internazionale e degli investimenti in quella direzione. Non dimentichiamo che il Mediterraneo e' gia' oggi molto piu' importante di quanto fosse 10 anni fa per due motivi: il primo l'Africa e' il continente che sta crescendo piu' rapidamente al mondo. La Cina, che e' il paese che sta crescendo piu' rapidamente come influenza globale, ha capito l'importanza dell'Africa e del Mediterraneo e sta investendo moltissimo in questo mare. Noi abbiamo una posizione privilegiata al centro del Mediterraneo e in questo dobbiamo investire".

(ITALPRESS).

MEDITERRANEO: NEL 2018 SCAMBI PER 253,7 MLD,CINA-USA PRINCIPALI...-2-

"Dal rapporto - spiega Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM - emerge una continuita' con l'anno scorso, noi abbiamo monitorato le tendenze generali del commercio marittimo ed emerge il crescente ruolo della Cina gia' evidente l'anno scorso, ma quest'anno e' aumentato sia dal punto di vista degli investimenti cinesi nel settore portuale nel Mediterraneo, ma anche dal punto di vista della quantita' di navi cinesi presenti nel Mediterraneo".

"E' un rapporto importante - sottolinea Paolo Garonna, segretario generale Febaf - perche' prospetta una nuova centralita' del Mediterraneo che comporta straordinarie opportunita' per l'intera regione euromediterranea, che ha risorse importantissime, non soltanto di energia, logistica e portualita', ma anche risorse di popolazione, di forze di lavoro e di intelligenza, di capacita'. E quindi credo che sia un momento di rilancio per Napoli, per il Mediterraneo, per l'Italia e l'Europa e sono felice che siamo riusciti a coinvolgere l'intero quadro delle comunita' finanziarie euromediterranee: le banche nei diversi paesi, le assicurazioni, i mercati dei capitali. Si tratta ora di canalizzare il risparmio verso questo grande e ambizioso progetto di sviluppo. L'economia del mare ha tante dimensioni, il mare e' stato sempre un luogo di scambio di traffico. La sfida e' sicuramente quella della logistica e dell'intermodalita'. Ma c'e' il problema piu' ampio dello sviluppo sostenibile, perche' il Mediterraneo non deve essere solo un luogo di transito, deve diventare un luogo di destinazione, dove arrivano le risorse che creano piccole medie imprese, occupazione e competitivita'. La blue economy e' parte

Nova Nazionale

NOVA Nazionale

giovedì 04 luglio 2019

Napoli: presentato oggi il 6° rapporto annuale "Italian maritime economy" di Srm

Roma, 04 lug - (Nova) - E' stato presentato oggi a Napoli il

6° rapporto annuale "Italian maritime economy", dal titolo

"Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le

strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte

dell'energia", curato da Srm, centro studi collegato al

Gruppo Intesa Sanpaolo. La presentazione della ricerca,

tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di

Intesa Sanpaolo, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del

primo Euromediterranean investment forum, meeting

internazionale organizzato da Febaf, Federazione banche

assicurazioni e finanza, dal titolo "Financing maritime

economy, investment and social development" che proseguirà

nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del

monitoraggio dell'Osservatorio permanente sui trasporti

marittimi e la logistica, il Rapporto ha delineato i nuovi

scenari economici e marittimi che impatteranno sulla

competitività del sistema Italia, nonché gli assetti delle

rotte globali su cui sta insistendo la Trade war Usa-Cina e

le infrastrutture; i transiti del canale di Suez; il

gigantismo navale, che secondo il Report proseguirà in

maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei

porti; la Cina, che ha definito il suo posizionamento

strategico nel Mediterraneo; le free zone portuali, che

continueranno a richiamare investimenti industriali sulla

sponda africana. Rilevanti anche le sfide delle nuove tecnologie e degli scenari energetici. (segue) (Ren)

NOVA

Napoli: presentato oggi il 6° rapporto annuale "Italian maritime economy" di Srm (2)

Roma, 04 lug - (Nova) - L'evento e' stato introdotto da

Paolo Scudieri, presidente di Srm e da Francesco Guido,

direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. Scudieri ha

dichiarato: "Il Rapporto di Srm, alla sesta edizione, offre

alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei

fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama

mondiale ed italiano; consideriamo che il 70% dell'import

export globale viaggia via mare e solo questo numero deve

dare impressione su quanto sia importante avere un

Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la

struttura del nostro shipping e della nostra portualita'".

Guidi nel suo intervento ha sottolineato che: "L'economia

marittima e' un asset fondamentale per lo sviluppo del

Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla

sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel

Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici

mondiali via nave. E' pero' fondamentale che ci sia un

coerente impegno non soltanto negli adeguamenti

infrastrutturali per migliorarne la competitivita' ma anche

e soprattutto nel cogliere le opportunita' straordinarie

presenti nelle Zes. Troppo spesso se ne sottolineano gli

ambiti di perfettibilita' e non le potenzialita'. Intesa

Sanpaolo e' impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle Zes

con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di
attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente
allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la
proiezione dei nostri imprenditori verso
l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo
necessita' e opportunità di profitto e di sviluppo per
l'intero Mezzogiorno". (segue) (Ren)

NOVA Napoli: presentato oggi il 6° rapporto annuale "Italian maritime economy" di Srm (3)

Roma, 04 lug - (Nova) - I dati del Rapporto sono stati
illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale, Srm e
Alessandro Panaro, responsabile dell'area di ricerca
Maritime & energy, Srm. In particolare Deandreis ha
affermato: "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua
centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una
grande opportunità: quella di trasformare il suo
posizionamento geo-economico in un vero vantaggio
competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma
occorre puntare con decisione sul binomio
logistica-portualità, investendo in infrastrutture
materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in
questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in
cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso
operativo senza indugi e con convinzione". A seguire, si è
tenuta la tavola rotonda moderata da Paolo Garonna,
segretario generale, Febaf: "I nuovi fenomeni dei traffici
marittimi e logistici" dove sono intervenuti: Francesco
Beltrano, capo servizio Porti e infrastrutture di

Confitarma, Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, Ferdinando Nelli Feroci, presidente dell'Istituto Affari internazionali, Iai; Daniele Rossi, presidente di Assoporti. Garonna, durante i lavori ha dichiarato: "L'Italia ha le potenzialita' per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca Srm e le iniziative Febaf. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilita'', perche' economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. Febaf, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino, anche nella prospettiva europea". La relazione conclusiva e' stata tenuta da Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo. (Ren)

NOVA Nazionale

giovedì 04 luglio 2019

Economia: rapporto Srm presentato a Napoli, previsioni positive per commercio marittimo

Roma, 04 lug - (Nova) - Le previsioni per il commercio

marittimo sono positive, con un tasso di crescita media

annua del 3,8 per cento tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e

il 2017 e' aumentato ad un tasso medio del 3,5 per cento).

E' quanto si evidenzia nel sesto rapporto annuale "Italian

maritime economy" presentato oggi a Napoli dall'istituto Srm

(Studi e ricerche per il Mezzogiorno) in occasione del primo

Euromediterranean Investment Forum, organizzato dalla

Federazione banche assicurazioni e finanza (Febaf). L'Asia,

rileva il rapporto, domina l'attivita' di movimentazione di

container, rappresentando quasi i due terzi del totale

globale. Circa 240 milioni di container sono stati

registrati in Cina. Tuttavia, per effetto della guerra

commerciale tra Washington e Pechino, "le esportazioni in

container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite

dell'8,2 per cento nel primo trimestre del 2019. Le stime

dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe

comportare una riduzione dei volumi transpacifici in

direzione Est di un ulteriore 8 per cento per la fine

dell'anno". (segue) (Com)

NOVA Nazionale, giovedì 04 luglio 2019

Economia: rapporto Srm presentato a Napoli, previsioni positive per commercio marittimo (2)

Roma, 04 lug - (Nova) - Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il Pil mondiale entro il 2040 di oltre 7 mila miliardi di dollari l'anno, pari a una crescita del 4,2 per cento annua. Ultimo anno record, inoltre, per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. Secondo Srm, "l'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10 mila - 23 mila Teu verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18 mila - 23 mila. Ancora, viene rilevata una forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20 per cento del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58 per cento. "Se invece consideriamo i primi 10, il dato passa dal 40 per cento del 1998 a oltre l'80 per cento. (segue) (Com)

NOVA Nazionale, giovedì 04 luglio 2019

Economia: rapporto Srm presentato a Napoli, previsioni positive per commercio marittimo (3)

Roma, 04 lug - (Nova) - In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. "Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 miliardi di euro. Il mare assorbe il 37 per cento dell'interscambio italiano. La Cina è il nostro principale paese fornitore: con 22,4 miliardi di euro rappresenta il 17 per cento di tutto l'import via mare italiano. Il primo paese cliente per modalità marittima sono gli Stati Uniti, che con 27,7 miliardi di euro concentrano il 23 per cento del nostro export. In Italia è tuttavia ancora basso

l'utilizzo dell'intermodale: su un panel di imprese intervistate, l'81 per cento fa ricorso al mezzo gommato per raggiungere i porti. Srm ha stimato che se il nostro paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacita' e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10 per cento, cio' genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45 per cento. Secondo Srm le Zone economiche speciali (Zes) devono decollare al piu' presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. (segue) (Com)

NOVA Nazionale, giovedì 04 luglio 2019

Economia: rapporto Srm presentato a Napoli, previsioni positive per commercio marittimo (4)

Roma, 04 lug - (Nova) - La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini nella Sala delle Assemblee di Intesa Sanpaolo, ha coinciso quest'anno con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da Febaf dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development", che proseguira' nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. L'evento e' stato introdotto da Paolo Scudieri, presidente di Srm, Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo. I dati del Rapporto sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, e Alessandro

Panaro, responsabile dell'area di ricerca Maritime & Energy.

Paolo Scudieri, presidente di Srm, ha dichiarato "il rapporto di Srm, alla sesta edizione, offre alle imprese ed agli operatori una visione analitica dei fenomeni marittimi che stanno caratterizzando il panorama mondiale ed italiano". "Consideriamo che il 70 per cento dell'import-export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualita".

(segue) (Com)

NOVA Nazionale, giovedì 04 luglio 2019

Economia: rapporto Srm presentato a Napoli, previsioni positive per commercio marittimo (5)

Roma, 04 lug - (Nova) - Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, ha affermato: "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralita' nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunita': quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualita', investendo in infrastrutture materiali, intermodalita' e tecnologie. Il Mezzogiorno, in questo scenario, ha una grande opportunita' di sviluppo in cui si inseriscono le Zes, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo, ha invece commentato: "L'economia marittima e' un asset fondamentale

per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20 per cento dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle Zes. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle Zes con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo e' necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che e' allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno". (segue) (Com)

NOVA Nazionale, giovedì 04 luglio 2019

Economia: rapporto Srm presentato a Napoli, previsioni positive per commercio marittimo (6)

Roma, 04 lug - (Nova) - Paolo Garonna, segretario generale

di Febaf, ha dichiarato: "L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo, come dimostrano la ricerca Srm e le iniziative Febaf. Saranno necessari crescenti investimenti in 'sostenibilità', perché economia e finanza 'blu' avranno un ruolo trainante. Febaf, con occasioni di confronto come il Forum, sta lavorando per collegare le business community del bacino,

anche nella prospettiva europea". (Com)

NoveColonne

NoveColonne, giovedì 04 luglio 2019

MARE: ASSORBE 37% INTERSCAMBIO ITALIANO (1)

(9Colonne) Napoli, 4 lug - È stato presentato oggi a Napoli il sesto rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", curato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). La presentazione della ricerca, tenutasi a Palazzo Piacentini, ha coinciso, quest'anno, con l'apertura del primo Euromediterranean Investment Forum, meeting internazionale organizzato da FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development" che proseguirà nel pomeriggio e domani mattina fino alle 13.30. Frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica, il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché gli assetti delle rotte globali su cui sta insistendo la Trade War USA-CINA e le infrastrutture; i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni; il gigantismo navale, che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina, che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali, che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana. Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici. Questi gli highlights del Rapporto. Le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annua del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%). L'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del totale globale. Circa 240 milioni di container sono stati registrati in Cina. Per effetto della Trade War tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni in container dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel I° trimestre del 2019. Le stime dicono che un'ulteriore escalation del fenomeno, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8% per la fine dell'anno. (SEGUE)

--
NoveColonne, giovedì 04 luglio 2019

MARE: ASSORBE 37% INTERSCAMBIO ITALIANO (2)

(9Colonne) Napoli, 4 lug - Secondo stime la Belt & Road Initiative aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del 4,2% annuo. Ultimo anno record per il Canale di Suez: oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate. L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nel segmento 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000. Forte tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano il 20% del mercato mondiale, ora tale percentuale è salita al 57-58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80%. In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 mld€. Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano. La Cina è il nostro principale Paese fornitore; con 22,4 mld€ rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano; Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del nostro export. In Italia ancora basso l'utilizzo dell'intermodale; su un panel di imprese intervistate, l'81% fa ricorso al mezzo gomma per raggiungere i porti. SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro. Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Mezzogiorno nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno al 45%. Le ZES devono decollare al più presto per ispessire il tessuto produttivo ed attrarre investimenti industriali. (SEGUE)

NoveColonne, giovedì 04 luglio 2019

MARE: ASSORBE 37% INTERSCAMBIO ITALIANO (3)

(9Colonne) Napoli, 4 lug - L'evento è stato introdotto da Paolo Scudieri, Presidente di SRM, che ha dichiarato; "Consideriamo che il 70% dell'import export globale viaggia via mare e solo questo numero deve dare impressione su quanto sia importante avere un Osservatorio che monitora costantemente le dinamiche e la struttura del nostro shipping e della nostra portualità". Massimo Deandrei, direttore generale di SRM, ha affermato: "Il Mediterraneo sta ritrovando la sua centralità nell'economia marittima e l'Italia ha ora una grande opportunità: quella di trasformare il suo posizionamento geo-economico in un vero vantaggio competitivo, anche per attrarre nuovi investitori. Ma occorre puntare con decisione sul binomio logistica-portualità, investendo in infrastrutture materiali, intermodalità e tecnologie. Il Mezzogiorno in questo scenario ha una grande opportunità di sviluppo in cui si inseriscono le ZES, strumento che va ora reso operativo senza indugi e con convinzione". Per Francesco Guido, direttore regionale Sud di Intesa Sanpaolo, "l'economia marittima è un asset fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno in quanto consente di fornire prospettiva alla sua connotazione geografica di piattaforma logistica nel Mediterraneo, area in cui si concentra il 20% dei traffici mondiali via nave. E' però fondamentale che ci sia un coerente impegno non soltanto negli adeguamenti infrastrutturali per migliorarne la competitività ma anche e soprattutto nel cogliere le opportunità straordinarie presenti nelle ZES. Troppo spesso se ne sottolineano gli ambiti di perfettibilità e non le potenzialità. Intesa Sanpaolo è impegnata ad accompagnare lo sviluppo delle ZES con un plafond di 1,5 miliardi così come nell'opera di attrazione di investimenti italiani ed esteri. Evidentemente allo stesso tempo è necessario che si intensifichi la proiezione dei nostri imprenditori verso l'internazionalizzazione, che è allo stesso tempo necessità e opportunità di profitto e di sviluppo per l'intero Mezzogiorno". Paolo Garonna, Segretario Generale di FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza): "L'Italia ha le potenzialità per essere leader economico e finanziario nel Mediterraneo". La relazione conclusiva è stata tenuta da Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo. (red)

NoveColonne, venerdì 05 luglio 2019

MEDITERRANEO, FEBAF-SRM: 7 MLD EURO SCAMBI, STRATEGICO PER ITALIA (1)

9CO980529 4 ECO ITA R01

MEDITERRANEO, FEBAF-SRM: 7 MLD EURO SCAMBI, STRATEGICO PER ITALIA (1)

(9Colonne) Napoli, 5 lug - Il Mediterraneo può diventare un'area di forte integrazione economica e finanziaria, tale da incrementare stabilità e sviluppo sostenibile di molti paesi che si affacciano sulle sue sponde. Per realizzarla, saranno necessari nei prossimi anni cospicui investimenti di lungo termine e sostenibili, un'Europa lungimirante nei suoi programmi di sviluppo e intervento, un'Italia attrezzata per essere leader nella regione. Sono alcune delle considerazioni sull'importanza del Mediterraneo per il nostro Paese emerse all'Euromediterranean Investment Forum, la due giorni che si chiude oggi a Napoli organizzata da FeBAF (Federazione Banche Assicurazioni e Finanza) e centro studi SRM (il centro studi per il Mezzogiorno del Gruppo Intesa Sanpaolo) che ha presentato in quest'occasione il sesto rapporto annuale "Italian Maritime Economy". Una regione, quella dei paesi che si affacciano sul "mare nostrum", con 800 milioni di consumatori e 7 miliardi di euro di scambi commerciali; un'economia marittima da record, grazie anche al raddoppio del Canale di Suez - oltre 18 mila navi e 983,4 milioni di tonnellate di merci transitate con un cambiamento in corso degli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest. L'Italia è il terzo paese in Europa per occupazione nel settore marittimo e scambi commerciali con i paesi dell'area cresciuti di oltre il 50% negli ultimi anni. Se si effettuassero investimenti tali da aumentare del 10% il traffico dei porti, si genererebbe un impatto sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari a ulteriori 3,2 miliardi di euro, con le imprese del Mezzogiorno che già realizzano il 65% del loro import/export via mare per un totale di 58 miliardi di euro. (SEGUE)

051301 LUG 19

NoveColonne, venerdì 05 luglio 2019

MEDITERRANEO, FEBAF-SRM: 7 MLD EURO SCAMBI, STRATEGICO PER ITALIA (2)

9CO980530 4 ECO ITA R01

MEDITERRANEO, FEBAF-SRM: 7 MLD EURO SCAMBI, STRATEGICO PER ITALIA (2)

(9Colonne) Napoli, 5 lug - Al Forum, che ha visto la presenza di quasi 300 partecipanti tra rappresentanti delle istituzioni nazionali ed internazionali, operatori, banche, assicurazioni, sono intervenuti per FeBAF i vice presidenti Innocenzo Cipolletta (presidente di Assonime e Aifi) e Augusto dell'Erba (presidente di Federcasse) e il segretario generale, Paolo Garonna. Mentre le linee guida del Rapporto annuale di Srm sono state illustrate dal presidente, Paolo Scudieri e dal direttore generale, Massimo Deandreis. Come dimostra l'attualità della questione migratoria, c'è molto da fare per raggiungere obiettivi accettabili di crescita inclusiva e sostenibile nell'area tali da generare occupazione e prosperità. A tal fine, è stato sottolineato al Forum, il fattore decisivo sono gli investimenti e il loro finanziamento, una politica complessiva che supporti investimenti di medio e lungo termine, infrastrutture, piccole e medie imprese che sono il tessuto connettivo dell'intera regione. Un insieme di politiche e strumenti definito "finanza blu", a coniugare l'attenzione per l'ambiente marittimo e per la sostenibilità, chiavi di volta di ogni policy di sviluppo. L'Unione europea dovrà giocare, in questa legislatura, un ruolo decisivo nel continente africano, in particolare nei paesi del c.d. Maghreb, con una estensione geografica dei suoi piani di investimento e di integrazione dei mercati dei capitali. FeBAF - dal canto suo - intensificherà le sue iniziative di cooperazione con le "omologhe" dei paesi della sponda sud del Mediterraneo, dopo aver firmato un accordo quadro con le associazioni bancarie e assicurative tunisine nel 2017 durante il Rome Investment Forum. Il primo Euromediterranean Investment Forum è stato organizzato in cooperazione con Intesa Sanpaolo e il supporto di Gruppo Tecno. (BIG ITALY / red)

051302 LUG 19

Primapress

A Napoli si presenta il 6° Rapporto "Italian Maritime Economy" di Intesa San Paolo

2 Luglio 2019 di RED-ROM in [Campania](#)



(PRIMAPRESS) - NAPOLI - Giovedì 4 luglio 2019, ore 10:30, SRM presenterà il 6° rapporto annuale "Italian Maritime Economy", dal titolo "Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia". Il Rapporto delinea i nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese, nonché sugli assetti delle rotte globali e sulle infrastrutture. Concluderà i lavori Gian Maria Gros-Pietro, Presidente di Intesa Sanpaolo. La presentazione del 6° rapporto annuale di SRM coincide quest'anno con l'apertura del meeting internazionale organizzato dal FeBAF - Federazione Banche Assicurazioni e Finanza, dal titolo "Financing Maritime Economy, Investment and Social Development in the Mediterranean", che continuerà nel pomeriggio di giovedì 4 luglio e nella mattinata di venerdì 5 luglio. Le due giornate si svolgeranno a Napoli, presso Palazzo Piacentini, sede di Intesa Sanpaolo, in via Toledo 177. - (PRIMAPRESS)