

srm 

in collaborazione con
Autorità Portuale
di Taranto



maritime
indicators
puglia

maritime
economy
2015

**I Maritime Indicators Puglia sono realizzati da SRM
in collaborazione con l'Autorità Portuale di Taranto
e sono disponibili su www.srm-maritimeconomy.com
l'Osservatorio sui Trasporti Marittimi e la Logistica**

Direttore di ricerca:

Massimo DEANDREIS

Team di ricerca:

Alessandro PANARO (responsabile ufficio "Maritime and Mediterranean Economy")

Anna Arianna BUONFANTI

Olimpia FERRARA (coordinatore)

Clementina PERSICO

Un ringraziamento particolare va al Commissario dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio PRETE, per aver collaborato alla realizzazione del volume. Si ringraziano inoltre tutti gli Uffici delle Autorità Portuali per aver fornito i dati merci e passeggeri e Unioncamere Campania per aver fornito i dati sulle imprese.

I dati della pubblicazione hanno vari livelli di aggiornamento.

La consultazione delle fonti è aggiornata a settembre 2015.

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM. Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate. Sono consentiti l'uso e la riproduzione della pubblicazione ai fini scientifici e di analisi, solo citando espressamente la fonte:

SRM - Maritime Indicators Puglia

Indice

| | |
|--|-----------|
| Introduzione | 4 |
| | |
| I Maritime Indicators | |
| 1. Relazioni commerciali internazionali | 8 |
| <hr/> | |
| Interscambio commerciale | 9 |
| | |
| 2. Competitività | 12 |
| <hr/> | |
| Indicatori Doing Business World Bank | 13 |
| Trafico portuale | 15 |
| Portualità turistica | 18 |
| | |
| 3. Imprese | 19 |
| <hr/> | |
| Imprese del cluster marittimo | 20 |
| Fatturato delle imprese del settore marittimo | 22 |
| | |
| Una visione d'insieme | 23 |
| | |
| Nota metodologica | 24 |

Introduzione

Questa pubblicazione rappresenta il primo numero della collana **“Maritime Indicators”** dedicato al sistema marittimo della regione **Puglia**. Questo lavoro nasce infatti nell’ambito dei quaderni regionali dei **“Maritime Indicators”**, già realizzati da SRM per la Campania e per l’area Abruzzo, Marche e Molise.

I quaderni regionali si concretizzano in report periodici, snelli e di facile consultazione, volti a fornire un quadro interpretativo delle dinamiche e dei principali fenomeni che stanno caratterizzando il settore marittimo/logistico sul nostro territorio. In particolare, la collana si distingue per la scelta di una serie di parametri di riferimento – **Indicators** – utili ad analizzare il comparto dal punto di vista commerciale, infrastrutturale e imprenditoriale.

Tale metodologia di analisi (vd. pag. 24) è stata utilizzata anche in questo numero al fine di realizzare un **“cruscotto”**, uno strumento di consultazione immediata per gli operatori del settore, che possa dare la fotografia del sistema marittimo pugliese, uno dei più importanti cluster del comparto in Italia. Stiamo infatti parlando di una regione a forte vocazione marittima e internazionale.

La Puglia annovera tre Autorità Portuali e cinque porti commerciali; le sue principali aree geografiche di interscambio marittimo sono per il 20% paesi del continente europeo non appartenenti all’Unione e a seguire gli Stati Uniti per il 18% e l’Asia Orientale per il 15%. Numeri che fanno ben comprendere perché il commercio internazionale da e per la Puglia viaggi per oltre il 45% via mare rispetto alle altre modalità (dati al 2014).

Un sistema regionale, dunque, dalle grandi potenzialità, la cui attrattività è però messa a dura prova dai porti concorrenti della vicina Grecia e della Turchia, senza contare la vicenda che dal 2007 ha caratterizzato in modo negativo il Terminal

Contenitori del porto di Taranto, ma che si è recentemente conclusa con la procedura di revoca della concessione sessantennale alla TCT. Restituire competitività al sistema pugliese, e a quello nazionale nel suo complesso, dopo anni di difficoltà per l’intero settore portuale, è diventato a questo punto cruciale e oggi sembra possibile con l’avvio della programmazione – unitaria, strategica e per priorità – della recente Riforma della Portualità e della Logistica. Un approccio di sistema integrato nel rispetto delle vocazioni regionali di ciascun porto e la realizzazione di opere infrastrutturali come i collegamenti di ultimo miglio ferroviario verso la rete centrale europea, rappresentano occasioni importanti di sviluppo per l’Italia e per la Puglia in particolare.

In quest’ottica il report fornisce una visione di insieme del settore marittimo pugliese, proponendo approfondimenti di dettaglio a livello territoriale, infografiche esemplificative e schede sintetiche con i principali numeri del settore. Nello specifico il lavoro si articola intorno a tre indicatori-chiave – **“Relazioni commerciali internazionali”**, **“Competitività”** e **“Imprese”**. Le analisi dei tre indicatori costituiscono le tre parti in cui è suddiviso il report.

La prima parte offre un approfondimento sul settore dell’interscambio commerciale, in particolare marittimo, volto ad evidenziare quanto la Puglia sia vocata ai mercati esteri, offrendo uno spaccato sia per paese di destinazione che per categoria merceologica.

La seconda parte considera i fattori di competitività del sistema portuale della Puglia, analizzando in particolare i traffici portuali e turistici e dedicando un focus ai progetti infrastrutturali o commerciali prioritari che potranno incidere sulle dinamiche del traffico marittimo in futuro.

Nella terza parte, si propone l’analisi del tessuto imprenditoria-

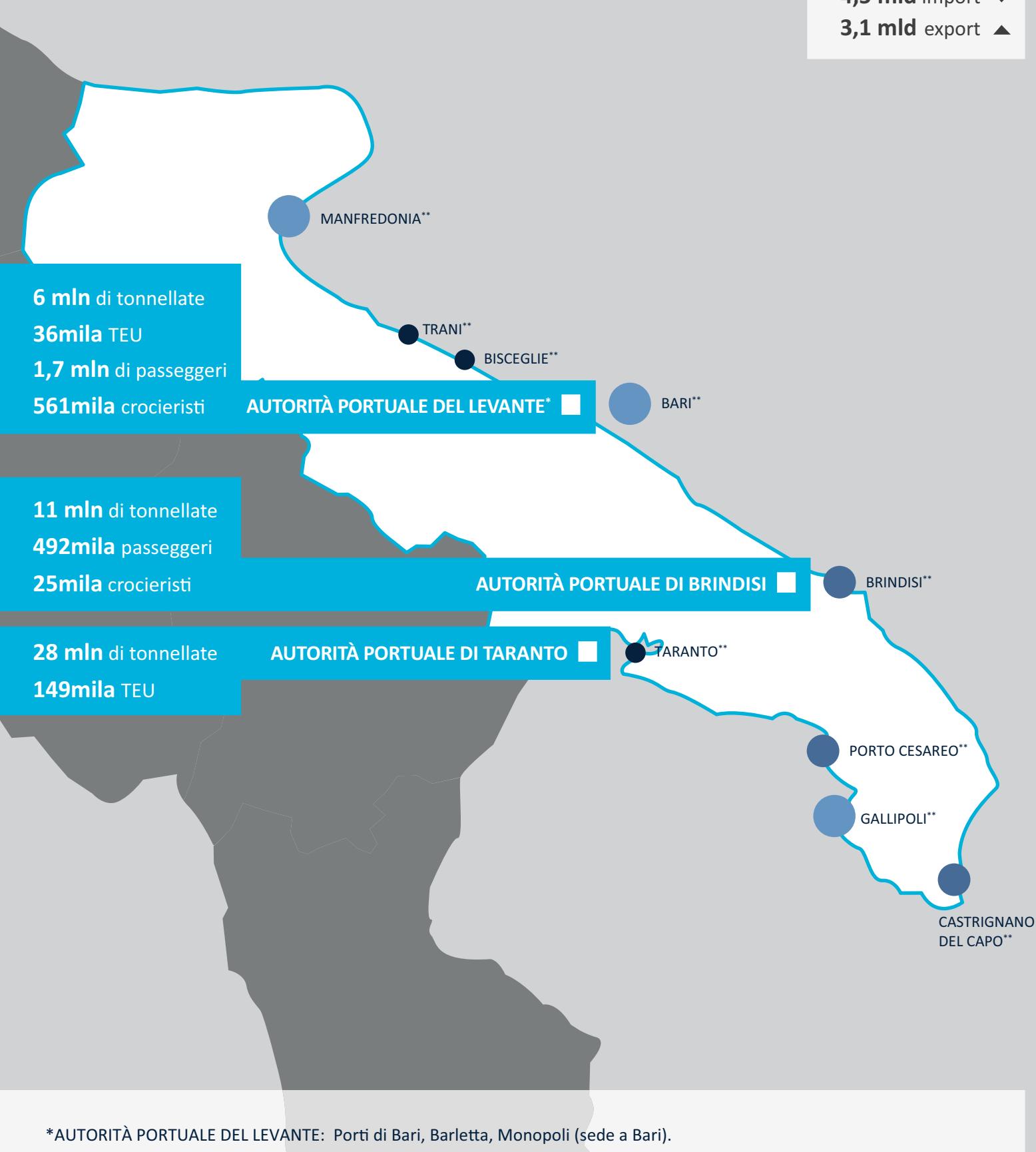
le concentrando l’attenzione sul comparto del trasporto marittimo regionale, in termini sia di numerosità sia di fatturato. Nel primo caso, si riportano indicazioni in merito alla tipologia delle imprese ed al trend triennale per meglio evidenziare lo stato di salute del settore. Nel secondo caso, invece, l’attenzione si focalizza sul fatturato delle imprese del settore della Puglia.

Il mare appare dunque, anche attraverso questa pubblicazione, uno dei più importanti asset economici e produttivi dell’Italia e delle sue regioni.

È pertanto, nostro obiettivo, attraverso i dati contenuti nell’Osservatorio, raccolti ed elaborati da SRM, offrire agli operatori del settore nelle regioni oggetto di analisi una visione d’insieme equilibrata e puntuale. Seguono a tal proposito – prima di scendere nel dettaglio dell’analisi – **una “overview” del sistema marittimo logistico della Puglia**, che ne riassume i numeri più importanti e le principali caratteristiche, e un’**infografica sui trend positivi e negativi** registrati nella regione.

Parte da qui il primo numero della collana **“Maritime Indicators”** dedicato alla Puglia.

7,6 MLD € INTERSCAMBIO MARITTIMO PUGLIA

4,5 mld import ▼
3,1 mld export ▲

*AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE: Porti di Bari, Barletta, Monopoli (sede a Bari).

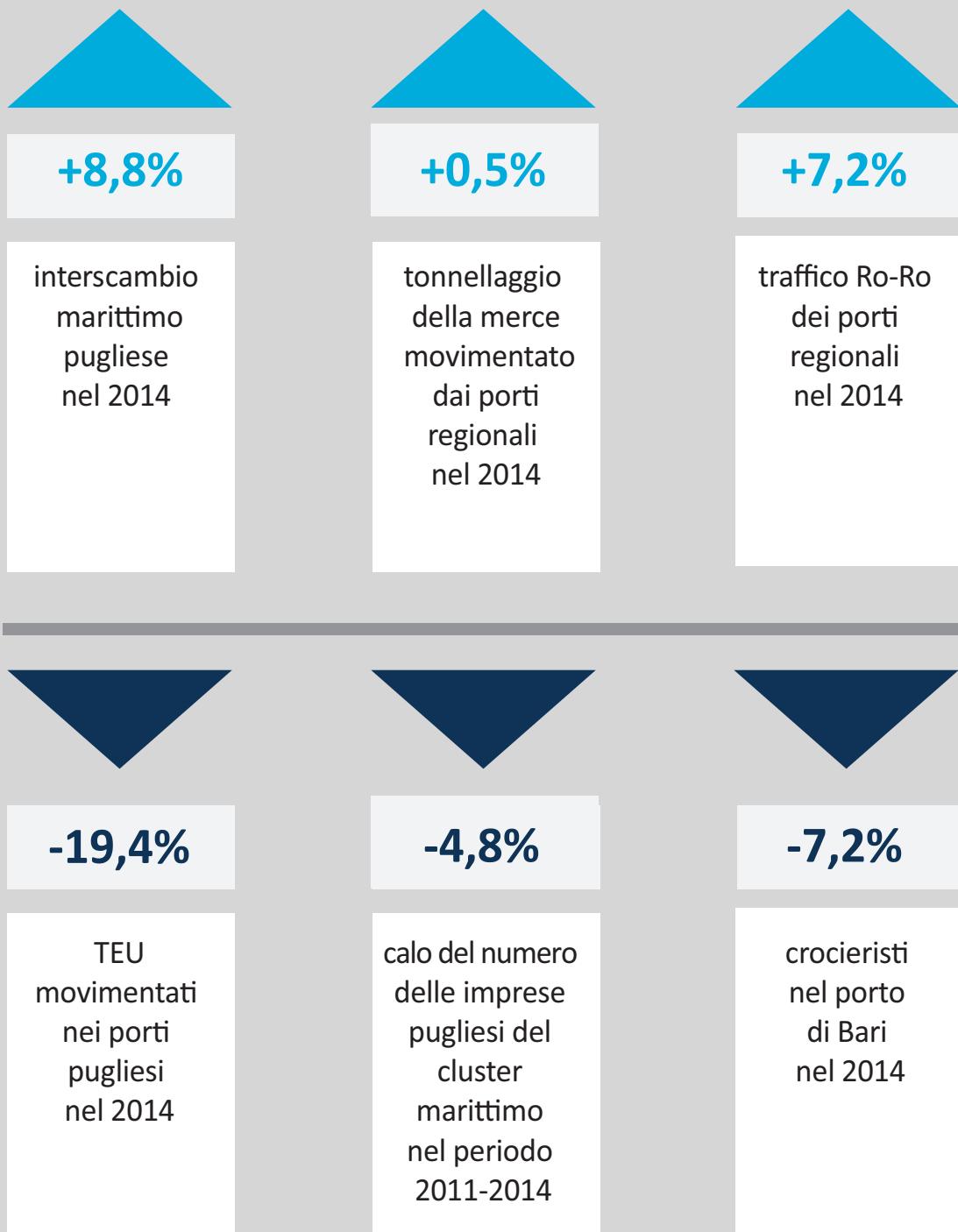
**PORTI TURISTICI: sono stati individuati i porti turistici con più di 500 posti barca.

● 500-750

● 750-1000

● >1000

[Good and Bad]



Di seguito sono illustrati gli indicatori la cui analisi consente di approfondire e meglio interpretare la disamina congiunturale del settore dell'economia del mare in Puglia.

I

indicatori

RELAZIONI COMMERCIALI INTERNAZIONALI

Interscambio commerciale

Questo panel di indicatori raggruppa le statistiche congiunturali, nonché i trend, dell'interscambio commerciale via mare della Puglia. I dati si riferiscono all'anno 2014.

Nel corso del 2014 l'interscambio commerciale della Puglia è stato pari ad oltre 16,8 miliardi di euro, in aumento del 2,2% rispetto al 2013. Nel dettaglio l'import, pari a

circa 8,7 miliardi di euro, è aumentato del 2,4%, mentre l'export, con un valore di 8,1 miliardi di euro, è cresciuto dell'1,9%.

Dai dati si evince come oltre il 45% dell'interscambio commerciale pugliese viaggia via mare. Si tratta di oltre 7,6 miliardi di euro che pesano per il 3,4% sul totale del commercio marittimo nazionale e per il 14,1% sul corrispondente totale delle regioni del Mezzogiorno.

Se si osserva il trend degli ultimi anni, l'interscambio marittimo pu-

gliese mostra un andamento altalenante con una ripresa nel 2011 alla quale seguono due anni di contrazione e, quindi, un nuovo aumento nel 2014. Tale ultimo anno, in particolare, fa registrare un +8,8% legato ad un aumento sia dell'import (+5,4%) sia dell'export (+14,1%). Anche nel primo semestre 2015 l'interscambio marittimo pugliese aumenta del +1,1% attestandosi sui 3,8 miliardi.

Modalità di trasporto dell'interscambio commerciale pugliese (dati in mln €). Anno 2014

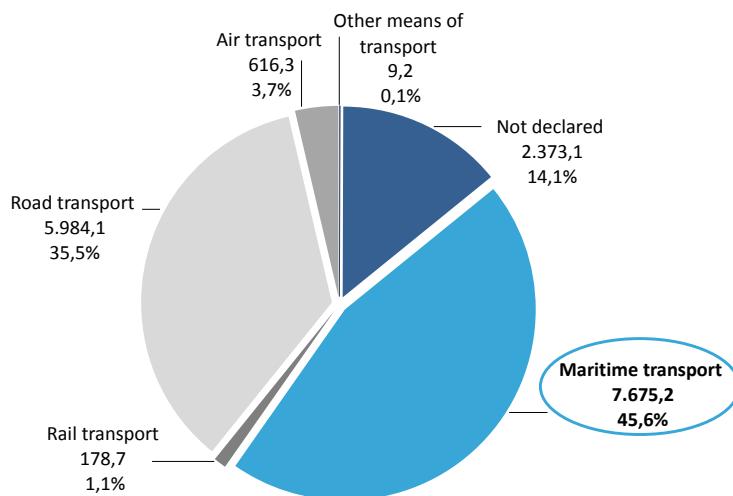


Figura 1 - Fonte: SRM su Coeweb

Trend import-export marittimo pugliese

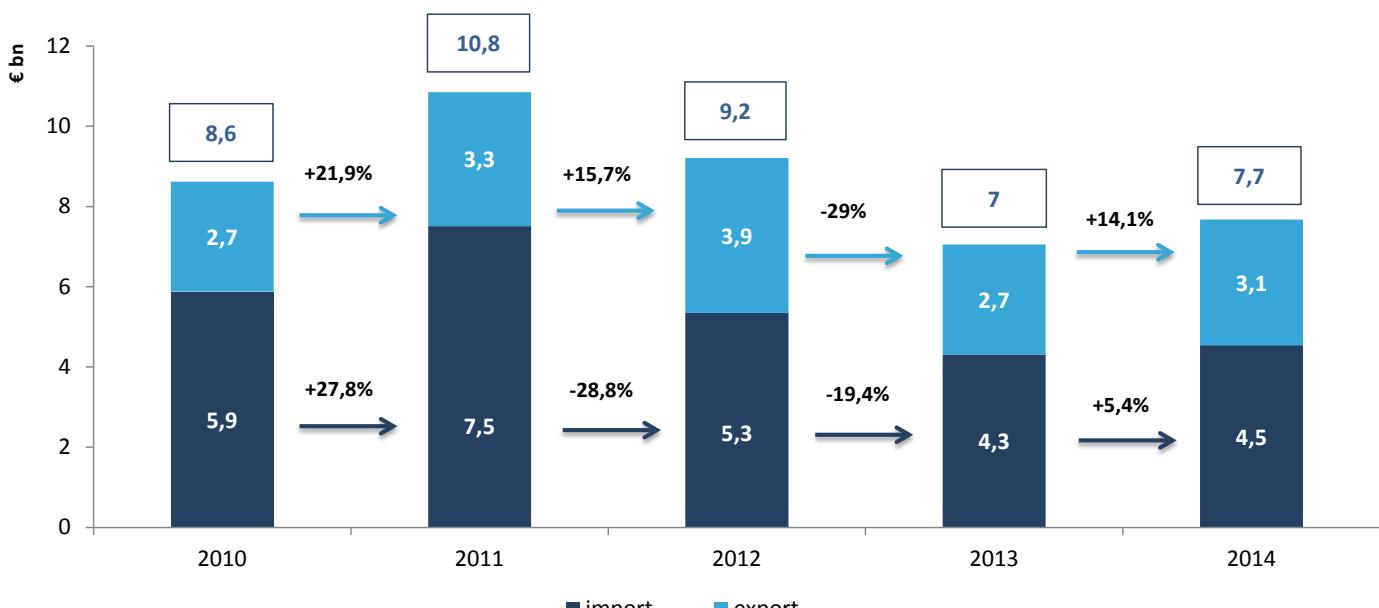


Figura 2 - Fonte: SRM su Coeweb

I paesi europei non appartenenti all'UE rappresentano l'area con la quale si registra il maggior import-export via mare della Puglia con il 20,5% del totale regionale. Seguono i Paesi del Nord America con il 17,9% e quelli dell'Asia orientale con il 15,8%.

Tra il 2010 ed il 2014 si sono inten-

sificati i rapporti via mare con l'Asia orientale, l'UE 28 e l'America centro meridionale con degli aumenti che vanno dai +1,3 punti percentuali nel primo caso a +6,8 p.p. negli altri due casi. Per contro, diminuisce il peso delle altre due aree sul totale degli scambi regionali che perdono, entrambe, 2,4 p.p.

Andando ad analizzare le merci più frequentemente scambiate, si registra la prevalenza di metalli e prodotti metallici che assorbono il 12,9% del valore del traffico complessivo; segue la categoria del carbone e dei gas naturali con l'11,3%.

Principali aree geografiche di riferimento dell'interscambio commerciale marittimo pugliese. Anno 2014

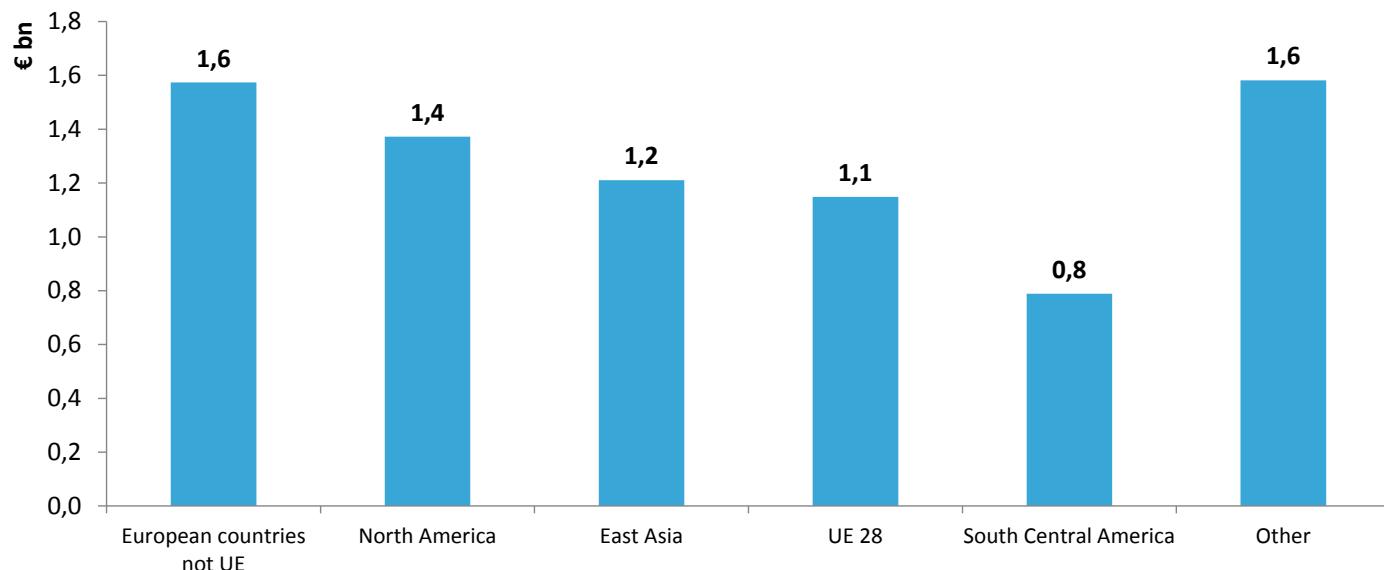


Figura 3 - Fonte: SRM su Coeweb

Trend delle principali aree geografiche di riferimento dell'interscambio commerciale marittimo pugliese

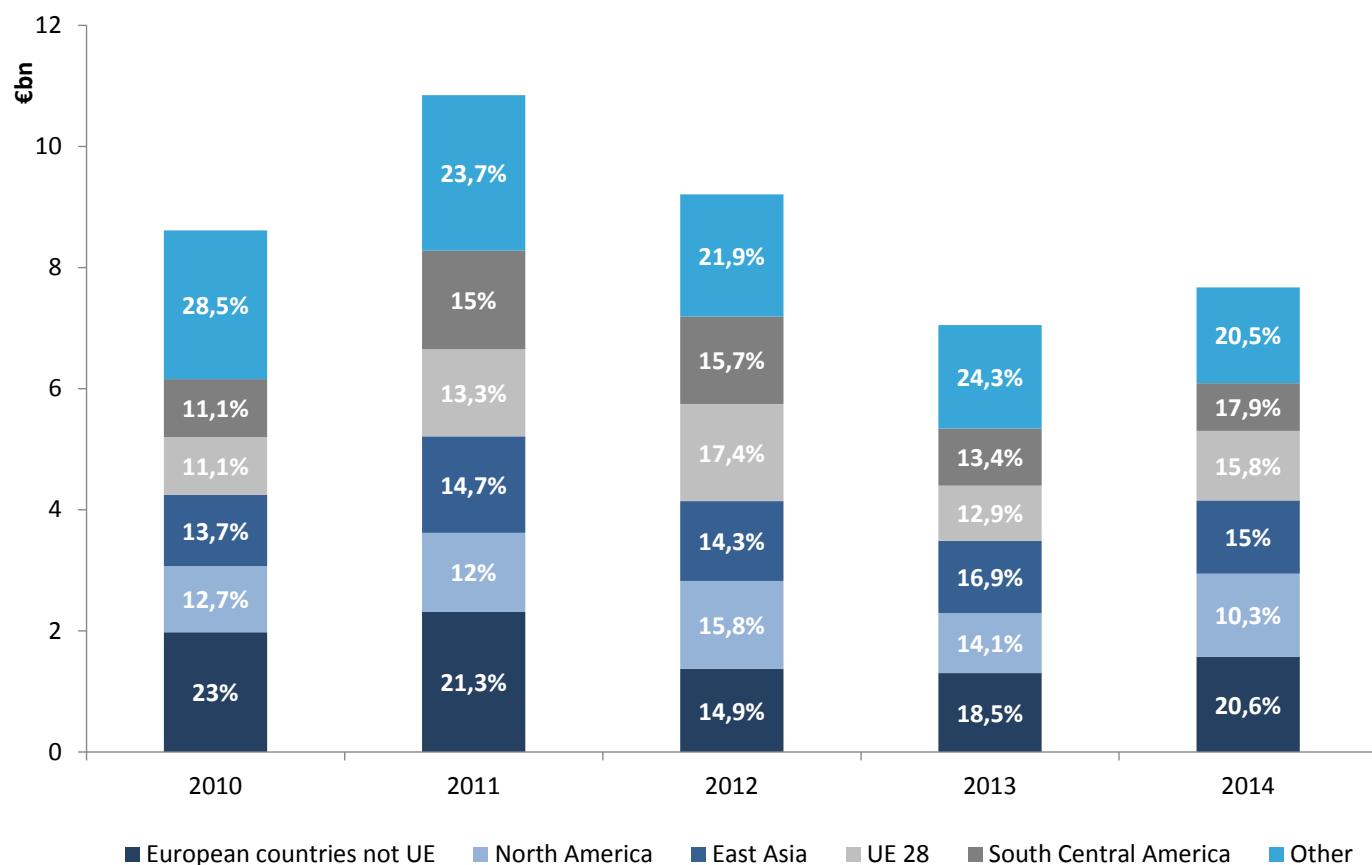


Figura 4 - Fonte: SRM su Coeweb

Principali categorie merceologiche dell'interscambio commerciale marittimo pugliese. Anno 2014

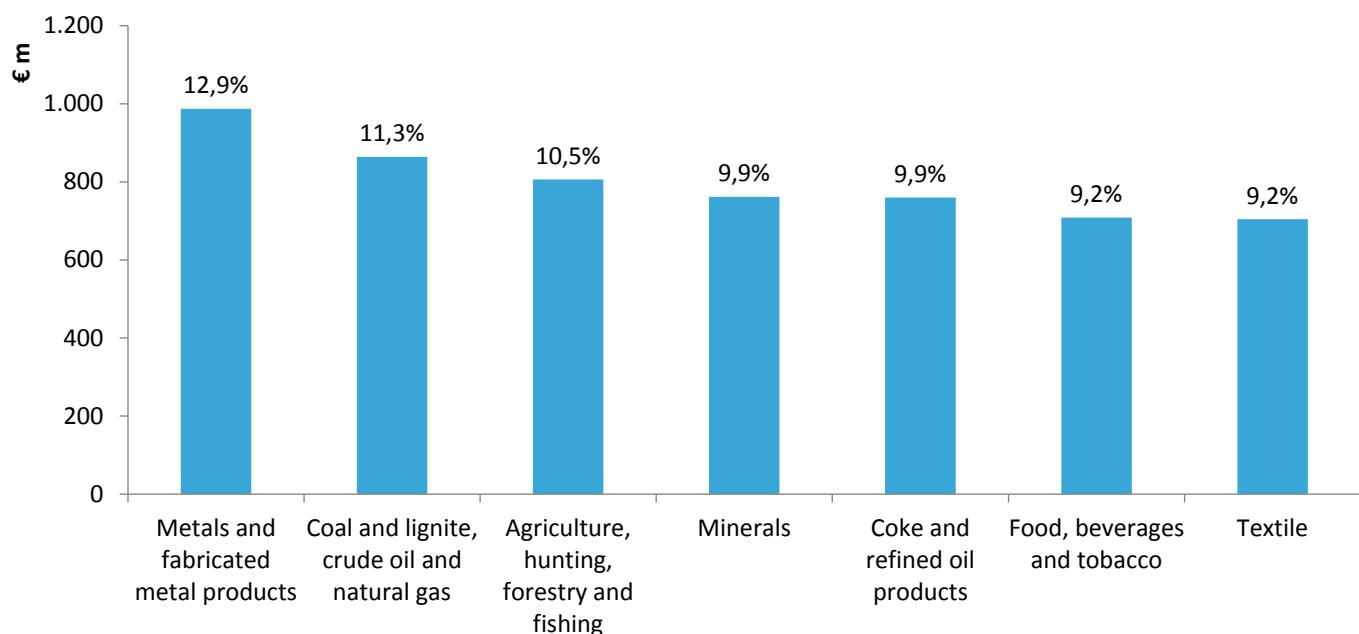


Figura 5 - Fonte: SRM su Coeweb

I dati contenuti in questo blocco di parametri rilevano un aumento dell'interscambio marittimo pugliese, legato soprattutto ad un aumento dell'export. La modalità marittima rappresenta un'importante leva per il commercio regionale veicolandone oltre il 45% del totale.

2

indicatori

COMPETITIVITÀ



Indicatori Doing Business World Bank

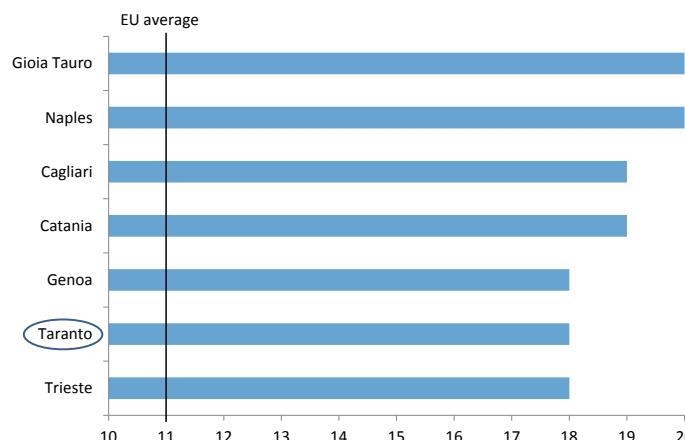
In questo caso il parametro prescelto si riferisce al solo porto di Taranto preso in esame dalla World Bank essendo Taranto hub di transhipment per l'Italia, insieme a Gioia Tauro e Cagliari. Gli indicatori propongono quindi il confronto su tempi e costi per l'import/export di un container dai principali porti gateway, regionali e di transhipment italiani: Catania, Genova, Napoli, Trieste, Cagliari, Gioia Tauro e Taranto. In particolare sono analizzati il tempo e il costo (tariffe escluse) relativi

all'esportazione e all'importazione di un container standard da 20 piedi via mare e il numero di documenti necessari per portare a termine l'operazione. Gli indicatori comprendono gli obblighi in materia di documentazione, le procedure doganali, incluse le procedure di altre agenzie e delle autorità portuali, e gli aspetti logistici, quali il tempo e il costo del trasporto interno dai magazzini delle società ai porti dove sono dislocati i mercantili. I porti oggetto dell'analisi della World Bank sono

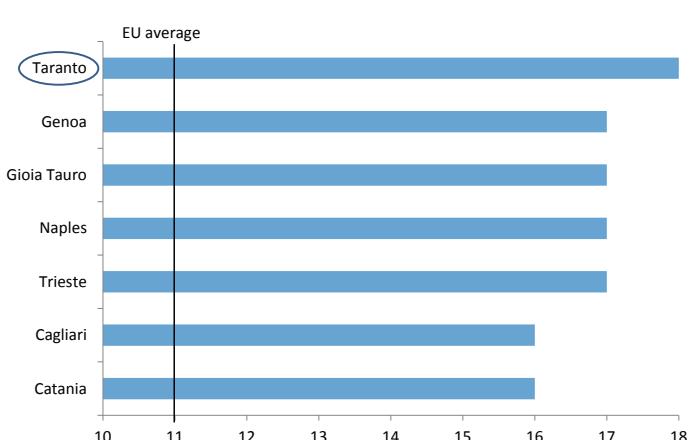
suddivisi in due categorie: porti gateway e porti di transhipment e regionali. I gateway, o hub, di norma movimentano volumi di carico elevati e sono a servizio delle lunghe supply chain internazionali. I porti gateway forniscono anche servizi attinenti al commercio, come centri di distribuzione, magazzini e servizi assicurativi e finanziari. In tutti i porti oggetto della presente analisi sono richiesti quattro documenti per le attività di import/export.¹

Tempi e costi per l'import/export di un container

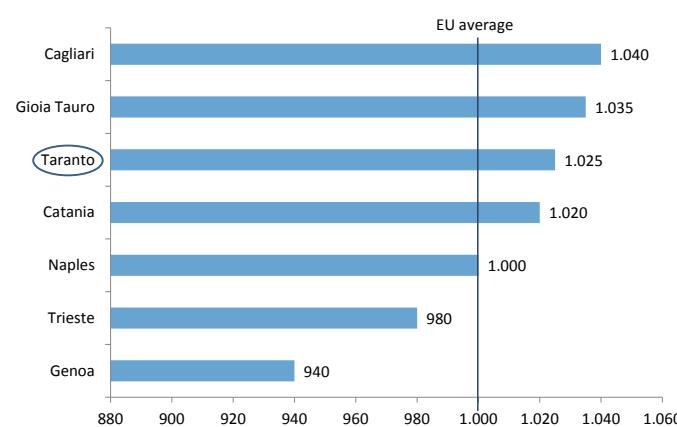
TIME FOR THE EXPORT (DAYS)



TIME FOR THE IMPORT (DAYS)



COST FOR THE EXPORT (US\$ - CONTAINER)



COST FOR THE IMPORT (US\$ - CONTAINER)

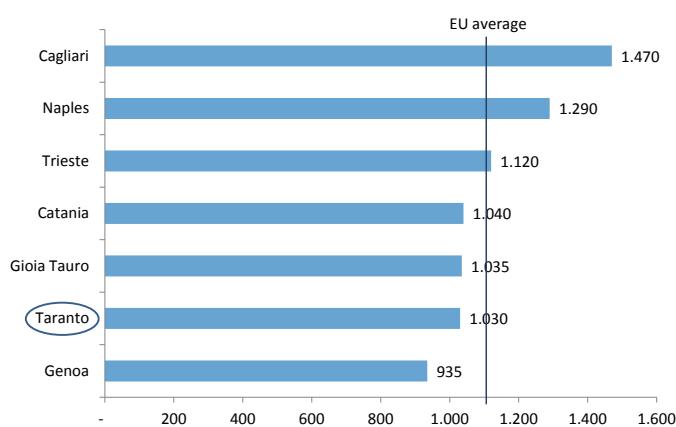


Figura 6 - Fonte: SRM su World Bank

¹ I documenti per l'importazione sono: polizza di carico, certificato di origine, fattura commerciale e dichiarazione doganale d'importazione; per l'esportazione: polizza di carico, fattura commerciale, dichiarazione doganale di esportazione e certificato tecnico standard.

Relativamente all'indicatore "tempo" il porto di Taranto è, insieme a Trieste e Genova, quello che riduce il divario con la media Europea (circa 18 giorni), ma si distanzia più degli altri porti italiani dalla media europea per i tempi di importazio-

ne (sempre 18 giorni contro i 17 di Gioia Tauro ed i 16 di Cagliari). Per quanto riguarda la variabile "costo", Taranto si posiziona tra i porti meno costosi per un container in import (andando quindi a bilanciare l'inefficienza dei ritardi) ma è invece

tra i più costosi per le procedure in export, superando leggermente anche il dato europeo, sebbene risulti comunque il più economico dei 3 porti di transhipment italiani.

L'attività di transhipment puro ha registrato negli ultimi anni un calo del traffico gestito dai porti italiani (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto), determinato soprattutto dal calo del traffico di Taranto e dalla forte competizione di infrastrutture portuali localizzate in altri Paesi mediterranei: Grecia, Spagna, Malta e Nord Africa (in particolare gli scali di Port Said e di Tangeri). Come conseguenza, nell'arco temporale 2005-2013 in cui il traffico nel Mediterraneo è cresciuto con un tasso annuo (CAGR) del 6,5%, gli scali italiani di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto hanno visto la market share calare dal 32% nel 2005 al 17% nel 2013.

■ Traffico portuale

Obiettivo di questo approfondimento è valutare la performance del sistema portuale regionale in termini di volume di merce trasportata e di passeggeri/crociere transitati; in entrambi i casi, si considerano non solo i dati complessivi del sistema regionale ma anche quelli dei singoli scali presenti. Per il comparto merci, inoltre, viene realizzato un approfondimento sulle diverse categorie interessate. I dati qui considerati si riferiscono al 2014.

Il traffico totale dei porti pugliesi è stato di circa 44,7 milioni di tonnellate nel 2014, in lieve crescita sul 2013 dello 0,5%, e pari al 10% di quello italiano. Per il 55% sono state movimentate rinfuse solide (per il 66% da Taranto ed il 23% da Brindisi), per il 16% si è trattato di rinfuse liquide (dovuto alle attività di Taranto e Brindisi), per il 10% traffico Ro-Ro (dei porti di Brindisi e Bari), e per il 13% merci varie ed il 6% container (riconducibili quasi esclusivamente al porto di Taranto).

Il sistema dei porti pugliesi contribuisce nel suo complesso alla

movimentazione del 32% del comparto delle rinfuse solide dell'Italia (pari a 72,9 milioni di tonnellate nel 2014). Le rinfuse solide alimentano diverse filiere industriali, che negli ultimi anni hanno registrato un calo legato all'andamento della produzione industriale. La maggior parte del traffico afferisce a scali di tipo industriale, per i quali la domanda deriva direttamente dalla produzione in loco (vedi ad esempio l'ILVA di Taranto) e la tendenza in atto dipende principalmente dal grado di utilizzo degli impianti.

Suddivisione del traffico commerciale per categorie di merci. Dati al 2014

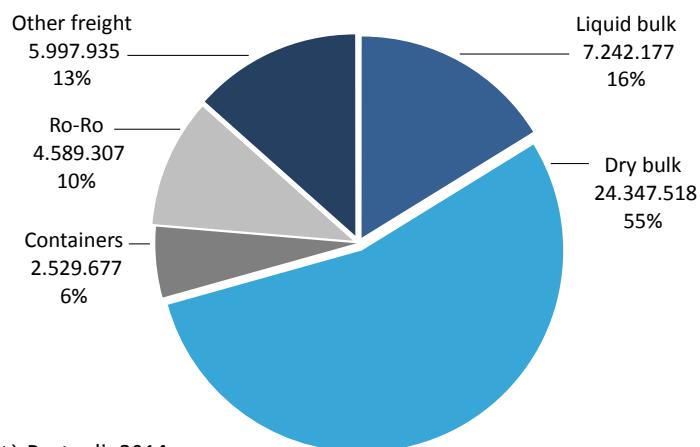


Figura 7 - Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2014

Movimentazione delle rinfuse solide per i porti pugliesi. Dati al 2014



Figura 8 - Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2014

Nel 2014 i porti pugliesi hanno movimentato circa 185 mila TEU in netto calo rispetto al 2013 (-19,4%), a causa della continua erosione della quota relativa al Porto di Taranto, i cui volumi rappresentano circa l'80% del totale regionale. In particolare, il segmento container registra un calo del 24,7% di Taranto (148mila TEU contro i 197mila dell'anno precedente), mitigato dal +14% del porto di Bari (che però in termini

di volumi vale poco più di 30mila TEU). Dal 2007 ad oggi il porto di Taranto ha perso oltre l'80% del traffico container. Non appena sarà individuato il nuovo concessionario e riavviate le attività del terminal, unitamente al completamento delle opere infrastrutturali necessarie, Taranto potrà recuperare il traffico. Significativi flussi di traffico si registrano nei porti pugliesi per il segmento del Ro-Ro.

I dati del 2014 mostrano infatti la crescita del settore del 7,2% grazie al risultato del porto di Brindisi con oltre 2,1 milioni di tonnellate movimentate, legato evidentemente al buon andamento delle rotte di short sea shipping operate dal più importante vettore internazionale (Grimaldi Lines) che ha scelto lo scalo brindisino come hub Ro-Ro. In lieve calo il dato riferito al porto di Bari.

Movimentazione dei TEU per i porti pugliesi. Dati al 2014

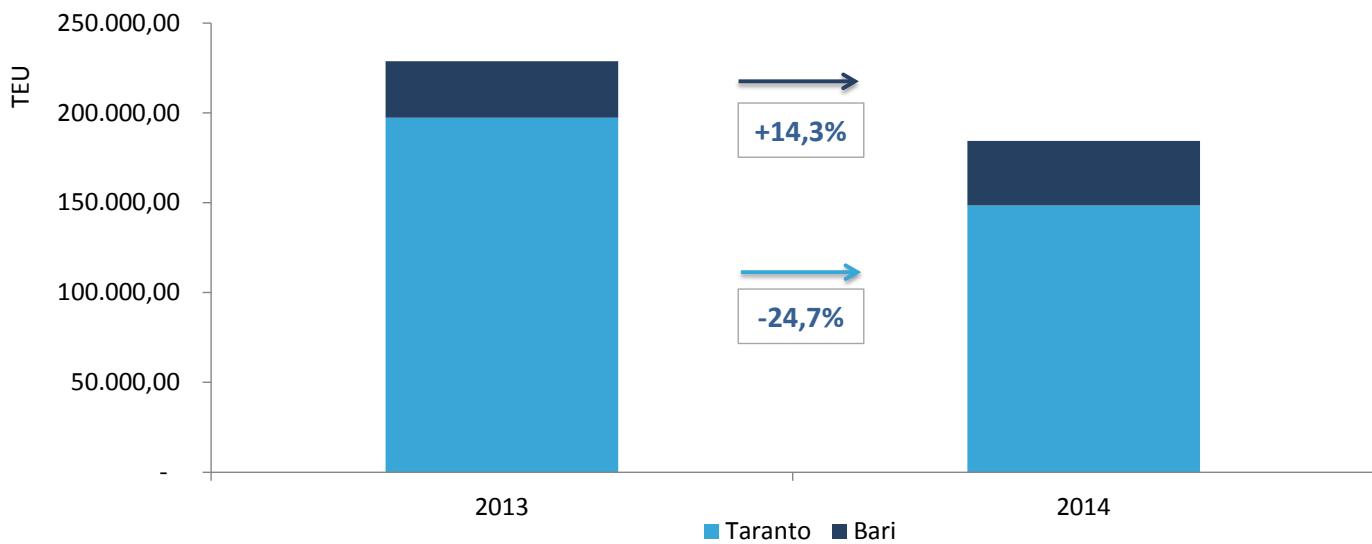


Figura 9 - Fonte: SRM su Autorità Portuali

Traffico Ro-Ro dei porti pugliesi. Dati al 2014

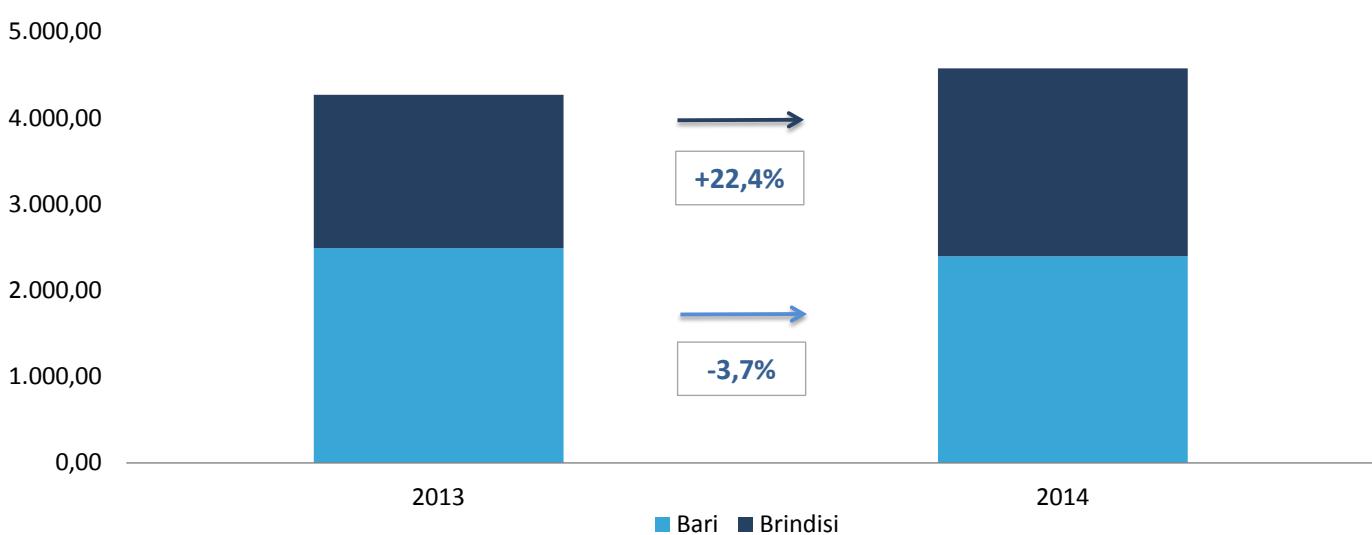


Figura 10 - Fonte: SRM su Autorità Portuali

Per quanto riguarda i passeggeri, nel 2014 il sistema portuale pugliese è stato interessato da un flusso pari ai 2,1 milioni di passeggeri,

sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente. Questa tipologia di traffico è fondamentalmente riconducibile al porto di

Bari e per le attività del porto di Brindisi interessato storicamente dal traffico traghetti e Ro-pax da/ per la Grecia.

Circa il 27% del traffico passeggeri regionale è relativo ai crocieristi (590mila unità). I dati sull'affluenza dei crocieristi partiti/sbarcati dai porti pugliesi nel 2014 riguardano il transito primariamente nel porto di Bari, scelto come call port negli itinerari delle navi da crociera nell'Adriatico. Il dato del porto di Bari mostra una flessione del 7,2% rispetto al 2013 ed è stato mitigato dalla crescita del porto di Brindisi (esigua in valore ma elevata in percentuale), tanto da far re-

gistrare per il totale regionale una perdita del 3,7%, migliore della performance italiana interessata da circa 10 milioni di crocieristi nel 2014 e calo del -9% (che corrisponde a circa 1 milione di passeggeri in meno).

Il porto di Bari con i suoi 560mila crocieristi transitati si conferma, anche nel 2014, il 2° porto crocieristico del Mezzogiorno, dopo quello di Napoli (1,1 milione).

Nei primi tre mesi del 2015 nel porto di Bari sono transitati oltre

151mila passeggeri, con un incremento del +3,6% sul primo trimestre del 2014. La programmazione crocieristica del 2015 conta 149 approdi distribuiti tra MSC (69), Costa Crociere (32), Aida Cruises (23), Thomson Cruise Line (7), Pullmantur (3), Seven Seas (3), Louis Cruises (3), FTI Cruises (2), Paul Gauguin Cruises, Sea Cloud, Serenissima, Oceania Cruises, Fred Olsen, Hapag Loyd e Mano Maritime.

Movimentazione dei passeggeri nei porti pugliesi. Dati al 2014

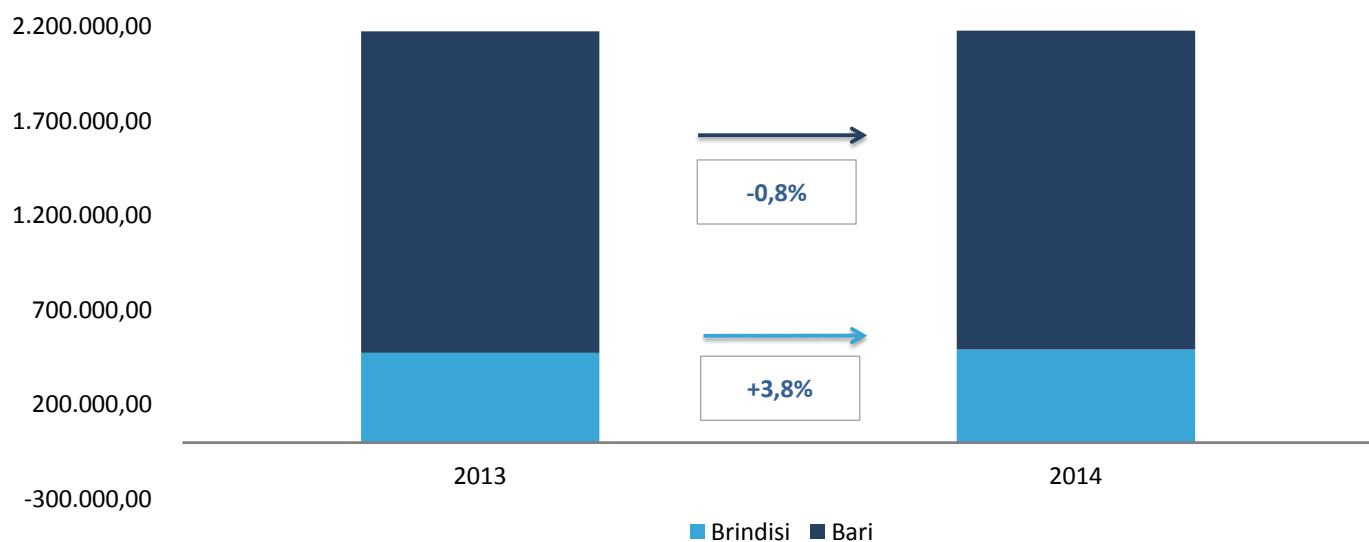


Figura 11 - Fonte: SRM su Autorità Portuale

Portualità turistica

La Puglia presenta un buon numero di strutture per la nautica da diporto. Sono presenti 13.356 posti barca (con un peso sull'Italia del 9%) di cui 120 per l'ormeggio di yacht oltre i 24 metri. L'indice di affollamento (ovvero il numero di

unità iscritte nei registri marittimi ogni 100 posti barca), pari a 24,4, è inferiore a quello del Mezzogiorno e Isole (43,8) e a quello italiano (70). La dotazione infrastrutturale è quindi in grado di soddisfare una domanda anche più elevata di

quella attuale mentre il numero di posti barca per Km di litorale (13,2) presenta un valore inferiore al dato medio nazionale (19,2) e al di sopra del dato dell'Italia Meridionale ed Isole (11,1).

I numeri della nautica da diporto in Puglia

| Region | Mooring | Moorings exceeding 24 m | Weigh on Central Italy | Yachts recorded per 100 moorings (overcrowding index) | Moorings per km of coastline |
|--------|---------|-------------------------|------------------------|---|------------------------------|
| Puglia | 13.356 | 120 | 43% | 24,4 | 13,2 |

Tabella 1 - Fonte: SRM su Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014

Il focus sull'andamento del sistema portuale pugliese nel 2014 evidenzia una tenuta rispetto al 2013 per il trasporto passeggeri ed una lieve crescita del tonnellaggio delle merci. Il sistema dei porti pugliesi contribuisce nel suo complesso alla movimentazione del 32% del comparto delle rinfuse solide dell'Italia grazie all'acquisita specializzazione dei porti per tipologia di merce (grano a Bari, prodotti siderurgici a Taranto). In crescita il segmento Ro-Ro con +7,2% riconducibile al buon risultato del porto di Brindisi. Circa il 27% del traffico passeggeri regionale è relativo ai crocieristi che transitano dal porto di Bari.

Particolare attenzione merita l'avvio delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto necessarie ad accogliere le attuali navi portacontainer che necessitano di maggior pescaggi. E' stato infatti recentemente avviato il progetto di escavo dei fondali per arrivare a -16,5 metri finalizzato a recuperare i volumi di traffico persi dal 2009 ad oggi. Il dragaggio del porto di Taranto avrà un costo complessivo di circa 25 milioni di Euro, comprese le opere di bonifica ambientale. A questo si aggiunge il progetto della cassa di colmata che insisterà sul V sporgente, ed in cui verrà sversato il materiale contaminato. La cassa impegnereà oltre 362mila mq di superficie per un valore di circa 57 milioni di Euro. A ciò va aggiunto che la forte volatilità del segmento del transhipment sperimentata nel porto di Taranto, ha motivato la concentrazione di risorse per la realizzazione del binario di collegamento al porto, per svilupparne le potenzialità come porto gateway e non più di solo transhipment puro.

Recente è anche l'approvazione del Piano Operativo Triennale 2014-2016 dell'Autorità Portuale del Levante, in cui vengono individuati nuovi interventi strategici, non solo per le singole infrastrutture portuali ma per l'intero sistema dei tre porti (Bari, Barletta, Monopoli), finalizzati a passare dal network alla progettazione integrata dei tre porti considerati come un'unica infrastruttura.

3

indicatori

IMPRESE

Imprese del cluster marittimo

Questo gruppo di indicatori è finalizzato ad esporre i dati relativi alla numerosità delle imprese del cluster marittimo suddivise per tipologia. I dati sono riferiti al I semestre del 2014.

Al I semestre del 2014, le imprese pugliesi del cluster marittimo sono 255 e riguardano per il 40% le attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua in-

terne. Seguono quelle collegate al comparto della riparazione e manutenzione navale (24,3%) e quelle relative alle costruzioni di navi e imbarcazioni (11%).

Le imprese del cluster marittimo pugliese rappresentano il 9,5% del totale Mezzogiorno ed il 3,7% del dato nazionale. In termini di peso, di particolare importanza sono i cantieri di demolizione navale che assorbono circa il 20% del totale Italia.

Rispetto ai dati del 2011, le imprese marittime regionali registrano un calo del 4,8% (-2,5% per l'Italia e -1,8% per il Mezzogiorno) che raggiunge il -20,0% se si considerano le imprese di costruzione navale e il -19,4% per quelle di noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale. In crescita è, invece, il segmento della riparazione/manutenzione (+17,0%).

Suddivisione delle imprese pugliesi del cluster marittimo per tipologia d'attività – I semestre 2014

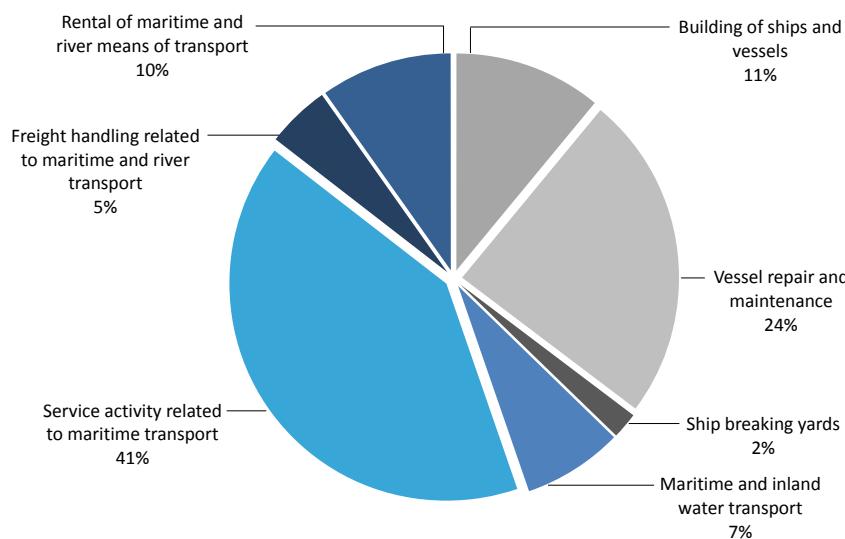


Figura 12 - Fonte: SRM su dati Unioncamere

Peso delle imprese pugliesi del cluster marittimo sul totale nazionale – I semestre 2014

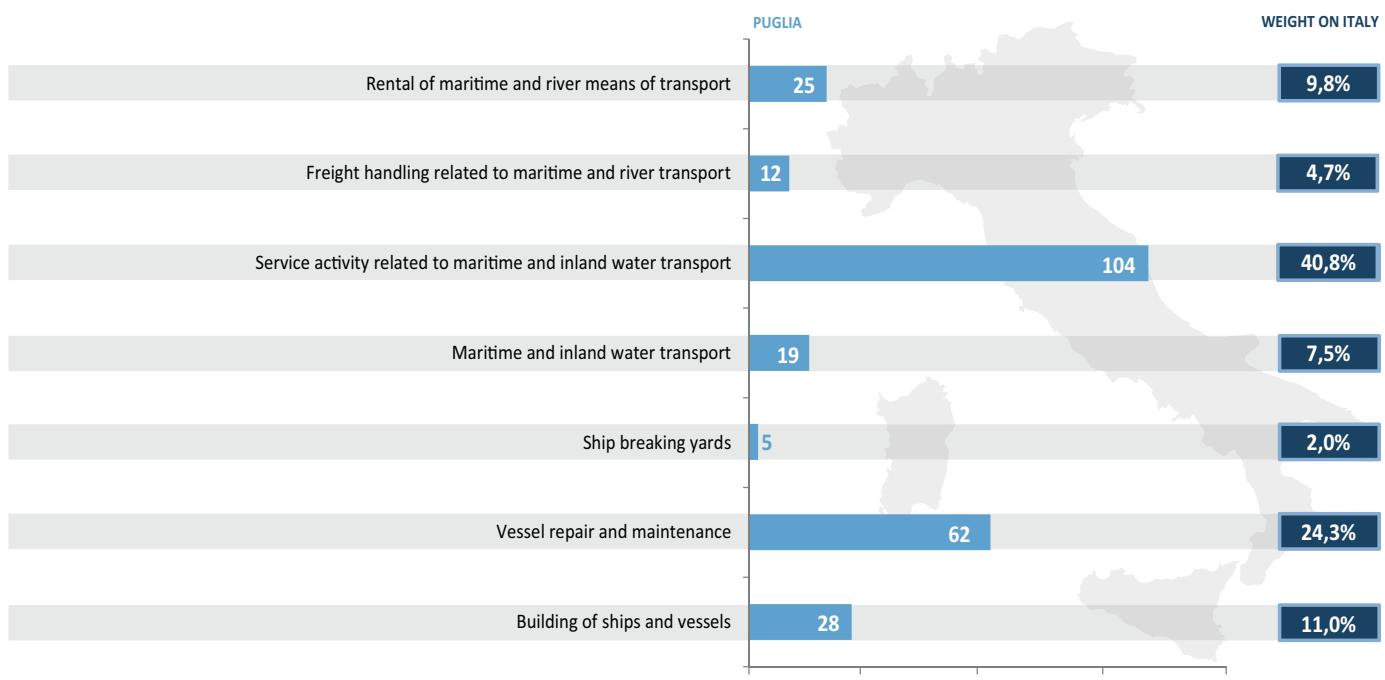


Figura 13 - Fonte: SRM su dati Unioncamere

Numero delle imprese del cluster marittimo pugliese – 2011/I semestre 2014

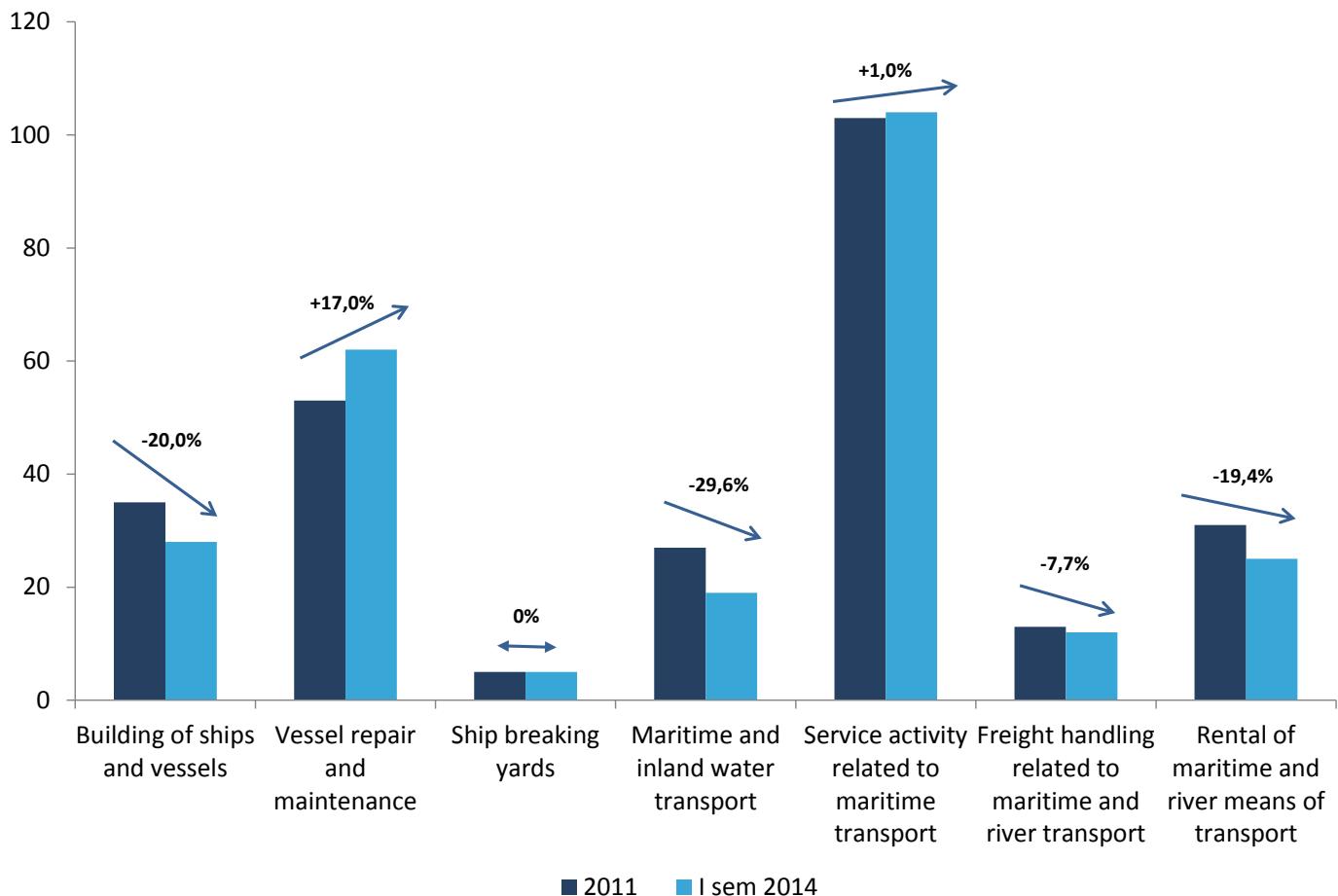


Figura 14 - Fonte: SRM su dati Unioncamere

I dati riferiti alle imprese del cluster marittimo scontano le difficoltà dell'economia italiana, mostrando una riduzione del numero di aziende che caratterizza non solo il contesto regionale ma anche quello nazionale. Con riferimento alle attività svolte, in Puglia c'è una prevalenza di aziende per la fornitura di servizi e della manutenzione.

Fatturato delle imprese del settore marittimo

Questo blocco di indicatori, calcolato sulla base della consultazione delle banche dati di SRM, consente di effettuare analisi sul fatturato delle imprese del trasporto marittimo (merci e passeggeri), con ap-

profondimenti relativi al trend e alla concentrazione territoriale. I risultati di seguito esposti sono stati ottenuti interrogando la banca dati AIDA bureau van Dijk ed estrapolando, tra le aziende

pugliesi del trasporto marittimo, quelle con bilancio disponibile (e ricavi almeno pari a zero) per gli anni 2011, 2012 e 2013.

Trend fatturato complessivo delle aziende pugliesi del trasporto marittimo merci e passeggeri. Anni 2011-2013

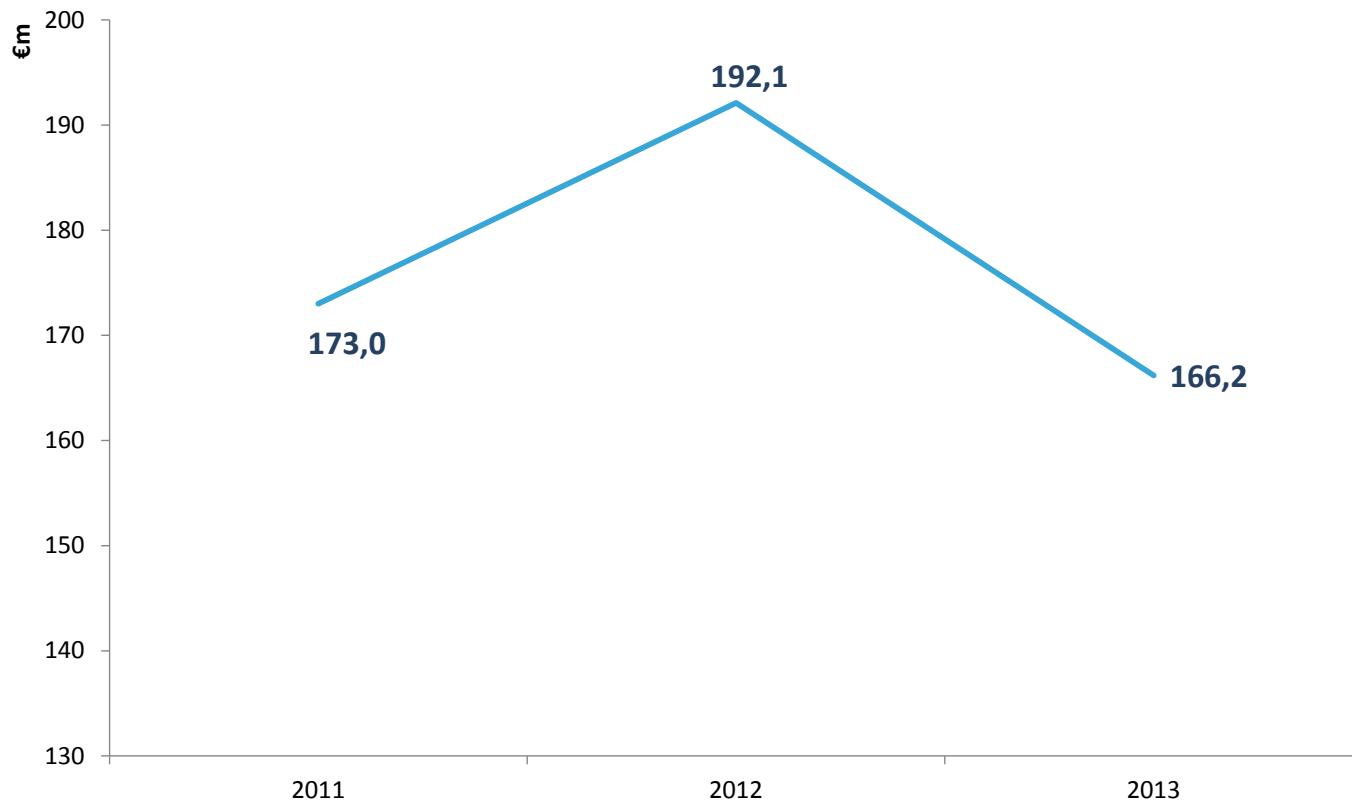


Figura 15 - Fonte: SRM su AIDA Bureau van Dijk

L'analisi del trend del fatturato complessivo del campione di aziende del cluster marittimo (132 in tutto con bilanci disponibili nel

triennio e ricavi almeno pari a zero) mostra, nel triennio considerato, una buona performance nel confronto 2012/2011 per 192 milioni di

fatturato e crescita dell'11% a cui fa seguito il calo nel 2013 (-13,5%), anno in cui il fatturato complessivo è pari a 166,2 milioni di euro.

I dati relativi al fatturato delle imprese del trasporto marittimo, mostrano un 2013 in contrazione rispetto all'anno precedente.

[Una visione d'insieme]

Gli indicatori considerati nell'Observatorio SRM mostrano un aumento del valore dell'interscambio marittimo pugliese trainato per lo più dalle esportazioni (+14,1%) ma anche dal buon andamento delle importazioni (+5,4%) che al termine del 2014 fanno registrare un +8,8% rispetto al 2013 ad anche un +1,1 nel primo semestre 2015.

In termini di tonnellaggio complessivo delle merci transitate sugli scali pugliesi, i dati mostrano un lieve incremento (+0,5%) con una sostanziale tenuta del settore, anche per quanto riguarda il

traffico passeggeri. Il sistema dei porti pugliesi contribuisce nel suo complesso alla movimentazione del 32% del comparto delle rinfuse solide dell'Italia. Significativi flussi di traffico si registrano nei porti pugliesi per il segmento del Ro-Ro. I dati del 2014 mostrano infatti la crescita del settore del 7,2% grazie al risultato del porto di Brindisi dove opera il principale operatore del settore, la Grimaldi Lines. Il sistema portuale pugliese è caratterizzato da un modesto traffico container, mentre si distingue per le direttive legate al cabotag-

gio nazionale e internazionale, nonché per mercati legati alla Turchia, al Mar Nero e a Grecia e Croazia. Un caso a parte è rappresentato dal porto di Taranto nella sua duplice natura di porto industriale e di porto hub, attualmente in difficoltà, ma che conserva i margini per poter tornare ad essere pivot del transhipment in Italia.

I dati riferiti alle imprese scontano le difficoltà dell'economia italiana, mostrando una riduzione del numero di aziende che caratterizza non solo il contesto regionale ma anche quello nazionale. ■■■



Nota metodologica e principali fonti utilizzate

La pubblicazione **“Maritime Indicators Puglia”**, realizzata da SRM in collaborazione con l’Autorità Portuale di Taranto, è un report periodico di analisi dell’Economia del Mare, che intende fornire uno strumento interpretativo delle dinamiche e dei vari fenomeni che contraddistinguono il settore marittimo in Puglia attraverso la lettura di un insieme di indicatori-chiave che approfondiscono anche il dettaglio regionale.

L’analisi si focalizza sugli aspetti della portualità pugliese, tenendo conto in particolar modo delle specificità dei porti pugliesi in termini di traffico (Fonte: Autorità Portuale) ed incentrando l’attenzione sul porto di Taranto, il tutto finalizzato ad individuare i parametri più significativi che determinano la competitività del sistema portuale pugliese.

La pubblicazione di SRM offre uno strumento nuovo ed unico alla filiera degli operatori del settore, con approfondimenti di dettaglio a livello territoriale e costantemente aggiornati.

Le notizie presenti riguardano sia l’aspetto delle infrastrutture sia quello delle imprese.

Il prodotto mostra alcuni parametri di riferimento – **Indicators** – che vogliono rappresentare un primo passo per creare un “cruscotto” del Trasporto/Economia Marittima della Puglia e per dare una chiave interpretativa alle dinamiche e i

vari fenomeni che le contraddistinguono. Essi quindi possono essere considerati come strumenti utili ad individuare possibili vie di sviluppo della *Maritime Economy* del territorio oggetto di analisi, a partire dalla portualità.

I parametri scelti sono finalizzati ad analizzare l’andamento congiunturale del trasporto marittimo dal punto di vista economico, infrastrutturale ed imprenditoriale.

Gli indicatori sono raggruppati in 3 categorie: **Relazioni commerciali internazionali, Competitività ed Imprese**. Ciascuna serie di indicatori raccoglie tabelle, grafici o figure ritenute particolarmente rappresentative per analizzare il contesto regionale e, qualora possibile, per valutare il posizionamento della regione nel contesto competitivo nazionale e del Mezzogiorno.

L’analisi trae origine da una valutazione di respiro internazionale dell’andamento del Commercio internazionale per via marittima, evidenziando il peso sul totale degli scambi nazionali, il trend di import-export, le principali aree di riferimento e le merci più frequentemente scambiate (Fonte: Istat).

In merito alla Competitività, il parametro di analisi prescelto riguarda i traffici portuali, evidenziandone il dettaglio della tipologia anche in riferimento a ciascun porto del sistema pugliese (Fonte: Autorità Portuale). Dato che sulla competitività di un porto pesano diversi

fenomeni esogeni, saranno messi in luce progetti di carattere infrastrutturale e imprenditoriale, o anche accordi di vario tipo che possono incidere sui risultati raggiunti e futuri. Tali parametri potranno essere utilizzati per individuare le iniziative valide per sostenere lo sviluppo dei porti pugliesi, in particolare per il recupero di competitività del porto di Taranto. Per il comparto passeggeri l’analisi si concentra sulla portualità turistica dell’area con approfondimenti relativi ai posti barca disponibili.

Per l’analisi del tessuto imprenditoriale, infine, si focalizza l’attenzione sul comparto del trasporto marittimo regionale, in termini sia di numerosità (Fonte: Infocamere - Movimprese) sia di fatturato (Fonte: AIDA). Nel primo caso, si riportano indicazioni in merito alla tipologia delle imprese ed al trend triennale per meglio evidenziare lo stato di salute del settore. Nel secondo caso, invece, l’attenzione si concentra sul fatturato delle imprese del settore in Puglia con approfondimenti relativi al trend.

I dati contenuti nell’Osservatorio sono raccolti ed elaborati da SRM sulla base di diverse banche dati, nazionali ed internazionali, ufficiali e/o accreditate; per tale motivo, essi possono avere una differente data di aggiornamento che verrà, di volta in volta, specificata.

maritime
economy