

[maritime
indicators
campania]

maritime
economy

2016

I Maritime Indicators Campania sono realizzati da SRM e Unione Industriali di Napoli e sono disponibili su www.srm-maritimeconomy.com l'Osservatorio sui Trasporti Marittimi e la Logistica

Direttore di ricerca:

Massimo DEANDREIS

Responsabile Maritime & Mediterranean Economy Dept.

Alessandro PANARO

Team di ricerca:

Olimpia FERRARA (coordinamento)

Anna Arianna BUONFANTI

Clementina PERSICO

Paola RUSSO (Unione Industriali di Napoli - Centro Studi)

Felicetta STANCO (Unione Industriali di Napoli - Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti)

Progetto grafico e sviluppo editoriale:

Marina RIPOLI

Un ringraziamento particolare ai protagonisti della sezione della ricerca riguardante le interviste: Mario MATTIOLI, Delegato al Centro Studi, Unione Industriali di Napoli; Luigi SALVATORI, Presidente Sezione Cantieristica Navale, Unione Industriali di Napoli; Francesco TAVASSI, Presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti, Unione Industriali di Napoli; Roberto ZACCARO, Presidente Industria Chimica, Unione Industriali di Napoli.

Un ringraziamento alle Autorità Portuali per i dati sul traffico marittimo.

Si ringrazia, infine, la dott.ssa Loredana AFFINITO di 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 marzo 2016.

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 Campania

Il Quadro Congiunturale della Maritime Economy in Campania

4

I Maritime Indicators

1. Relazioni commerciali internazionali

9

Interscambio commerciale Campania

10

2. Competitività

13

Traffico portuale campano

14

Portualità turistica

18

3. Imprese

19

Imprese del cluster marittimo

20

Fatturato delle imprese del settore marittimo

21

Una visione d'insieme

22

Nota metodologica

23

Le interviste: il punto di vista e le proposte degli imprenditori

24

Il Quadro Congiunturale della Maritime Economy in Campania

Questa pubblicazione, realizzata da SRM, in collaborazione con l'Unione Industriali di Napoli, rappresenta il secondo numero della collana "Maritime indicators" dedicato al sistema marittimo della regione Campania, con particolare riferimento allo sviluppo del porto di Napoli.

L'interesse riscontrato con il primo numero ha dato avvio alla realizzazione di quaderni regionali di SRM anche per altre regioni: l'area Abruzzo – Marche – Molise e per la regione Puglia. Tali pubblicazioni si concretizzano in un report periodico, snello e di facile consultazione, di analisi dell'Economia del Mare, finalizzato a fornire uno strumento interpretativo sulle dinamiche ed i principali fenomeni che stanno caratterizzando il settore marittimo italiano, in questo caso per verificare l'evoluzione per la Campania rispetto allo scorso anno. Uno strumento di rapida consultazione che attraverso infografiche, principali numeri ed indicatori fornisce un quadro di insieme del settore marittimo campano.

La pubblicazione 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 trasporto marittimo ha rappresentato anche nel 2015 il principale veicolo del commercio internazionale da/per la Campania, con una quota del 56% del valore dell'inter-

scambio rispetto alle altre modalità. Le principali aree geografiche di interscambio con la Campania sono i paesi dell'Asia Orientale (23%) quelli dell'Unione europea (17,3%) e gli Stati Uniti (con il 13,2% circa). La Campania si conferma nell'interscambio marittimo come regione esportatrice nell'agroalimentare ed importatrice per metalli e prodotti derivati e per l'industria del tessile.

Nella regione è presente uno dei più importanti cluster del settore marittimo italiano ed internazionale, da troppo tempo messo a dura prova dalla mancata designazione della presidenza dell'Autorità Portuale di Napoli, scalo di rilevanza mondiale gestito da oltre 3 anni con l'avvicendamento di commissari straordinari. Essi hanno poteri, seppur influenti, ma limitati negli atti di indirizzo strategico di lungo periodo utili invece a garantire, prima di tutto alle imprese della filiera che già operano nel porto di Napoli ma anche per poterne attrarre di nuove, quegli elementi di certezza sui tempi, chiarezza sulle regole e ricaduta economica sulle attività in essere o da intraprendere.

Dopo anni di vita non facile per l'intero settore portuale italiano, l'avvio di una programmazione unitaria strategica e per priorità attraverso l'approvazione del Piano della Portualità e della Logistica, l'approccio di sistema integrato nel rispetto delle vocazioni di ciascun porto ricadente nel territorio regionale, accompagnato dalla realizzazione delle opere infrastrutturali

anche per sviluppare i collegamenti di ultimo miglio ferroviario verso la rete centrale europea, rappresentano i fattori chiave per restituire competitività al sistema nazionale.

La vision di lungo periodo che ha preso forma con la riforma portuale nazionale e con l'organizzazione del sistema logistico regionale come unico sistema integrato di servizi e competenze, vede l'accorpamento per i porti campani di Napoli e Salerno sotto un'unica Autorità di sistema anche se occorrerà vedere se la Regione fruirà della possibilità di proroga di tre anni nell'applicazione della riforma, periodo transitorio nel corso del quale sarà possibile uniformare regole e procedure tra il porto di Salerno e quello di Napoli senza compromettere l'efficienza operativa e gestionale del porto oggetto di accorpamento.

Anche la programmazione nazionale 2014-2020 destinata alle infrastrutture di trasporto per le Regioni in ritardo di Sviluppo (ex-Regioni Convergenza) a valere sui fondi strutturali europei, guarda ormai all'insieme dei progetti ricadenti nelle aree logistiche vaste che possano integrare le differenti modalità di trasporto e garantire l'interoperabilità dei servizi connessi, individuando infatti le cosiddette "Aree Logistiche Integrate". In particolare l'Area logistica Campana contempla l'integrazione dei "nodi", ovvero porto di Napoli e Salerno, interporti di Nola e Marcianise ed aeroporti di Napoli e Pontecagnano, con le infrastruttu-

re di rete (anche i collegamenti di ultimo miglio ferroviario e stradale) al fine di completare la realizzazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN che insiste sul territorio regionale.

Il report di SRM si articola intorno a tre set di indicatori – **“Relazioni commerciali internazionali”, “Competitività” e “Imprese”** – i *Maritime Indicators* – che vogliono rappresentare un “cruscotto” di indicatori del Trasporto e dell’Economia Marittima della Campania per fornire una sintesi interpretativa delle dinamiche e dei vari fenomeni del settore. Possono essere considerati quindi come strumenti utili ad individuare possibili vie di sviluppo della Maritime Economy della Campania, a partire dalla portualità.

Le analisi condotte sui tre gruppi di indicatori costituiscono le tre sezioni in cui è suddiviso il report.

La prima parte analizza l’interscambio commerciale della Campania, con un focus specifico su quello via

mare, finalizzata ad evidenziare la vocazione regionale per il commercio con l’estero, ed offre uno spaccato sia per paese di destinazione che per categoria merceologica.

In merito all’indicatore “Competitività”, il parametro di analisi prescelto riguarda i traffici portuali, anche turistici, evidenziandone il dettaglio per tipologia.


Nella terza parte, si propone l’analisi del tessuto imprenditoriale 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. Nel secondo caso, invece, l’attenzione si focalizza sul fatturato delle imprese del settore della Campania.

L’analisi si completa con una “visione di insieme” della filiera “maritime” della Campania elaborata attraverso le interviste rivolte ad alcuni “opinion leader” del settore, legati al mondo associativo im-

prenditoriale. Il quadro di insieme messo a punto sintetizza il punto di vista dagli operatori del settore e ne riflette l’importanza strategica per la Campania.

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

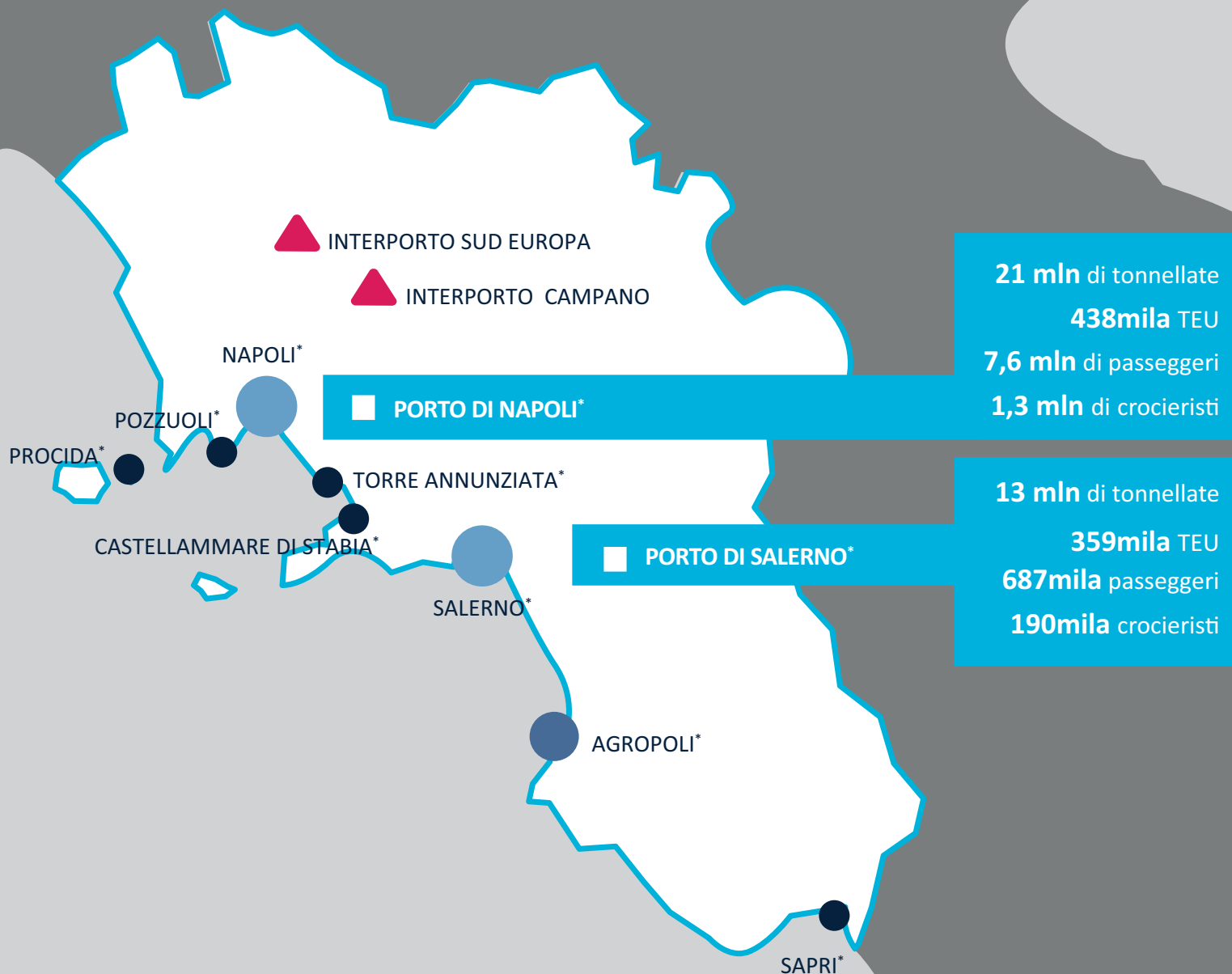
È pertanto, nostro obiettivo, attraverso i dati contenuti nell’Osservatorio, offrire a quanti operano nel settore una visione d’insieme equilibrata e puntuale.

Seguono a tal proposito - prima di scendere nel dettaglio dell’analisi – una **“overview” del sistema marittimo logistico della Campania**, che ne riassume i numeri più importanti e le principali caratteristiche, e un’**infografica** che sintetizza le informazioni contenute nella pubblicazione. 

9,7 MLD € INTERSCAMBIO MARITTIMO CAMPANIA ◆

5,9 mld import ▼

3,8 mld export ▲



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

● 500-1000

● 1000-2000

● >2000

[Good and Bad]

+5,8%

interscambio
marittimo
campano
nel 2015
rispetto
al 2014

+5%

tonnellaggio
della merce
movimentare
dai porti
campani
nel 2015

+7,8%

per le rinfuse
nel 2015
rispetto
al 2014

+6,1%

TEU
movimentati
nei porti
campani
nel 2014

+5,3%

traffico
passeggeri
nei porti
campani

+16%

traffico
di crocieristi
nei porti
campani

-19%

fatturato
delle imprese
della filiera
marittima
e della
cantieristica
2011-2013

3

anni di
commissaria-
mento del
Porto di
Napoli

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

1

indicatori

**RELAZIONI
COMMERCIALI
INTERNAZIONALI**

[Interscambio commerciale]

Questo gruppo di indicatori raggruppa le statistiche congiunturali, nonché i trend, dell'interscambio commerciale via mare della Campania. I dati si riferiscono all'anno 2015.

Nel corso del 2015 l'interscambio commerciale campano è stato pari a circa 21,8 mld di €, in crescita del 6,6% rispetto al 2014. Nel dettaglio l'import, pari a circa 12,1 mld di €,

è aumentato del 9,9%, mentre l'export, con un valore di 9,7 mld €, è cresciuto del 2,8%.

Dalla figura 1 si evince che circa il 56,5% dell'interscambio commerciale campano viaggia via mare. Si tratta di 9,7 mld di € che pesano per il 4,3% sul totale del commercio marittimo nazionale (pari a 225 mld) e del 19,8% sul corrispondente totale delle regioni del Mezzogiorno (circa 49 mld).

L'interscambio marittimo della Campania, cresciuto del +5,8% nell'ultimo anno, ha sempre mostrato valori attorno ai 9 mld di € l'anno. Nel 2015 il dato si è attestato a 9,7 mld, confermando il trend in rialzo a partire da 2013.

Nel corso del 2015 a crescere sono state in particolare le importazioni (+8,8%) accompagnate da un dato positivo delle esportazioni (+1,4%).

Modalità di trasporto dell'interscambio commerciale campano (dati in mln €) - Anno 2015

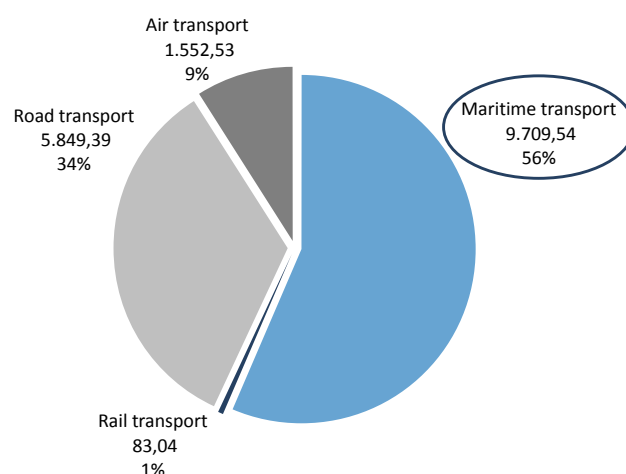
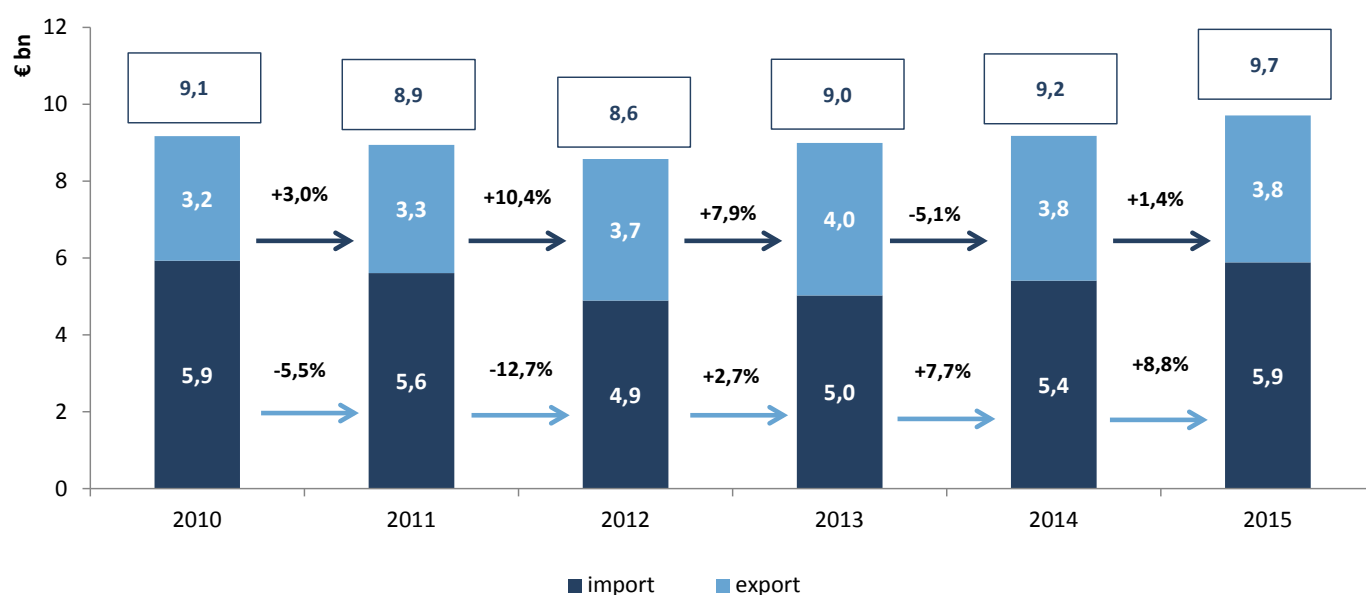


Figura 1 - Fonte: SRM su Coeweb

Trend import-export marittimo campano*



* Sugli istogrammi gli importi e sulle frecce le variazioni percentuali.

Figura 2 - Fonte: SRM su Coeweb

¹ Ai fini del calcolo del peso delle modalità di trasporto sono state considerate solo quelle statisticamente rilevate. Non sono quindi comprese le voci "Non dichiarato" e "Altri mezzi di trasporto".

Principali aree geografiche di riferimento dell'interscambio commerciale marittimo campano - Anno 2015

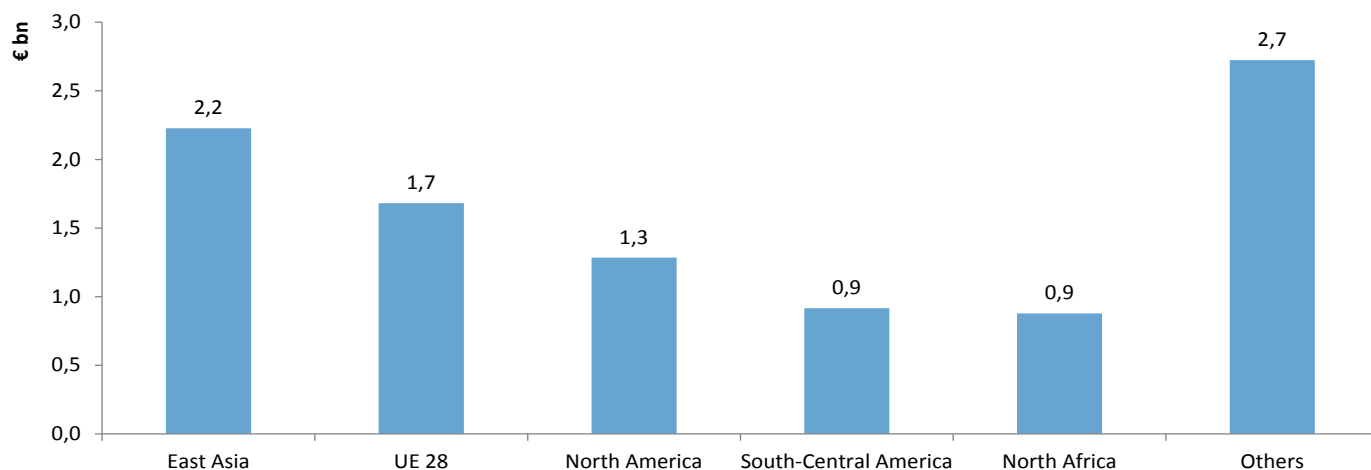


Figura 3 - Fonte: SRM su Coeweb

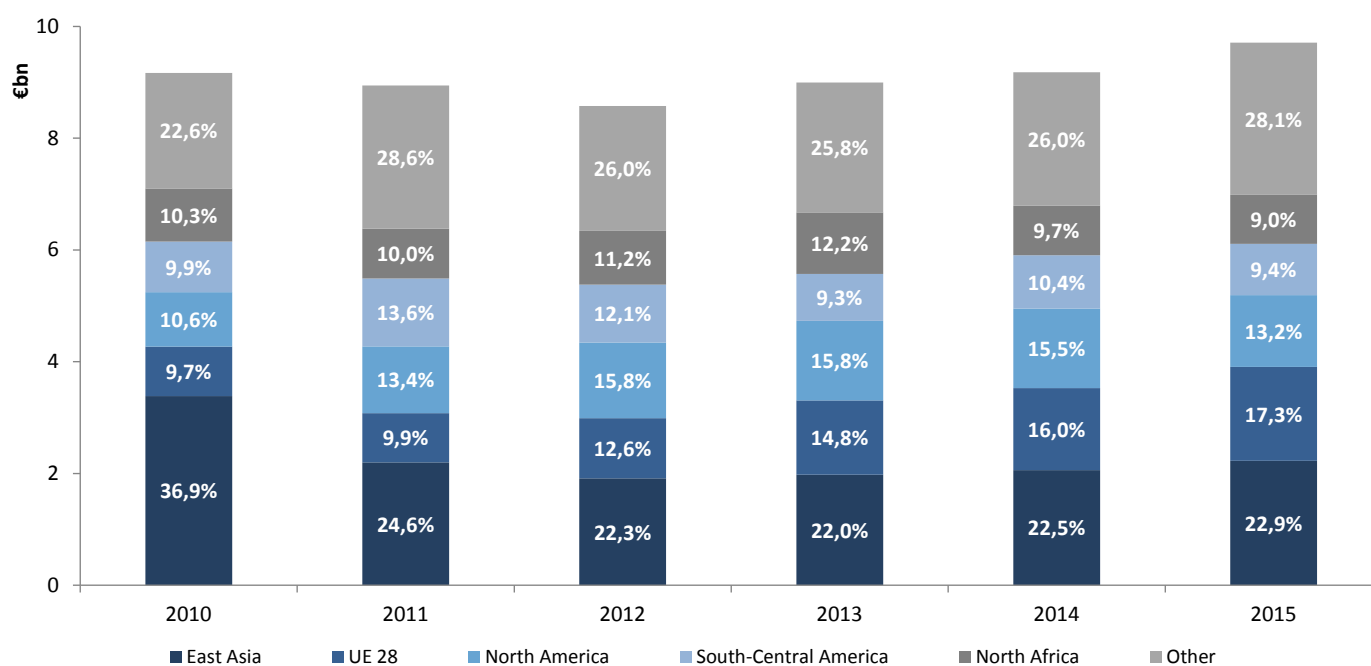
I paesi dell'Estremo oriente confermano il primato nello scambio import-export via mare della Campania con quasi il 23 % del totale regionale pari a circa 2,2 mld di €. Seguono i Paesi dell'Unione Europea con il 17,3% e quelli del Nord America con il 13,2%.

La composizione totale dell'interscambio marittimo regionale tra il 2010 e il 2015 vede in leggera crescita il rapporto relativo alla

quota dell'interscambio con l'Asia orientale e con i Paesi dell'Unione (UE 28). Si evidenzia infatti che l'interscambio commerciale marittimo della Campania con i Paesi UE28 ha recuperato 7,6 p.p. dal 2010 al 2015, mentre si è andato assottigliando negli anni il contributo degli scambi da/verso i paesi del Centro e Sud America e del Nord Africa. Dall'analisi sulle merci più frequentemente scambiate via mare, per

la Campania il settore dei metalli e prodotti metallici rappresenta il 21,6% del valore del traffico complessivo (per l'80% in import) seguito dall'agroalimentare e del tabacco, che rappresenta il 19,7% dell'interscambio marittimo campano (di cui 79% in export) e dal settore dell'industria tessile (16,2% del valore totale di interscambio marittimo campano e per l'85% in import).

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



* Sugli istogrammi il peso percentuale delle aree.

Figura 4 - Fonte: SRM su Coeweb

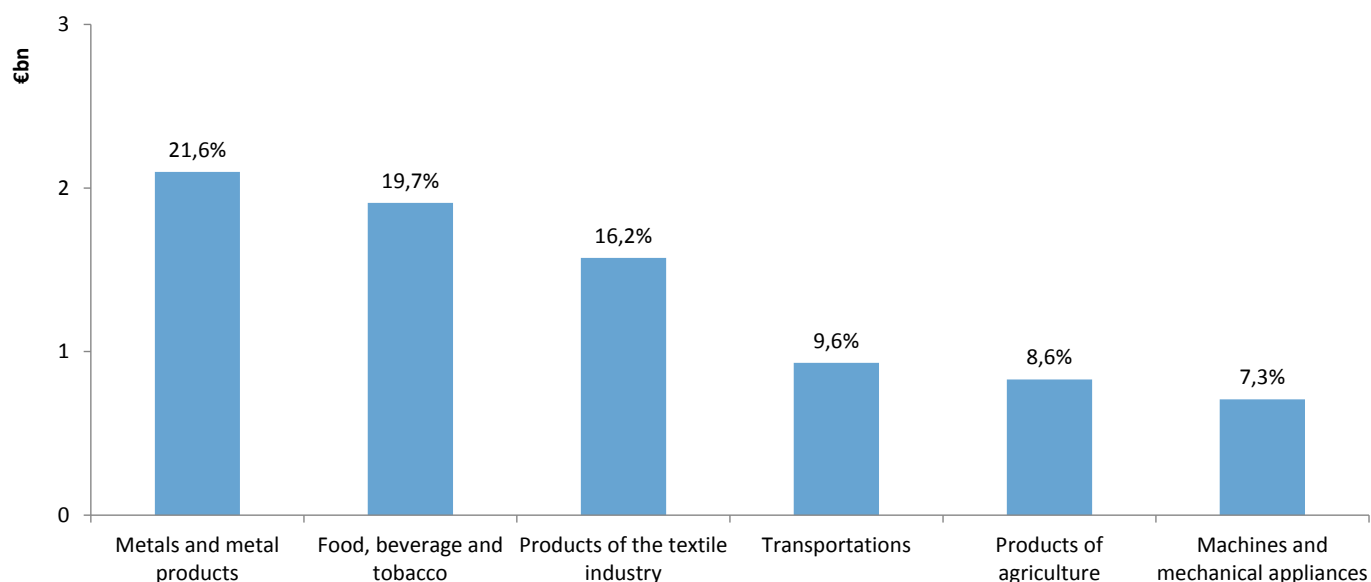


Figura 5 - Fonte: SRM su Coeweb

I dati contenuti in questo blocco di parametri rilevano un aumento dell'interscambio campano del +6,6% nel 2015 ed una crescita dell'intercambio via mare del +5,8%, grazie in particolare alla crescita trainata dall'import.

La modalità marittima continua a rappresentare un'importante leva per il commercio regionale veicolando circa il 56% del totale, percentuale sostanzialmente stabile rispetto al passato. A scegliere la modalità marittima per l'interscambio con Estremo Oriente, Unione Europea e con il continente americano sono per lo più i segmenti dei metalli e del tessile, in import, e dell'agro-alimentare in export.

2

indicatori

COMPETITIVITÀ

[Traffico portuale]

Obiettivo di questo approfondimento è valutare la performance del sistema portuale regionale in termini di volume di merce trasportata e di passeggeri/crocieristi 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.

Il traffico totale dei porti campani è stato di circa 33,9 mln di tonnellate nel 2015, in crescita sul 2014 del +5%. La movimentazione del-

le merci transitate nei porti della Campania contribuisce per il 7,2% al raggiungimento del dato nazionale (pari nel 2015 a circa 470 mln di tonnellate annue)².

Il dato registrato nel 2015 conferma il trend del passato; la tipologia prevalente si riscontra nel traffico Ro-Ro di Napoli e Salerno, che rappresenta il 14% del dato nazionale (che è pari a circa 89 mln di tonnellate). Si evidenzia che per il porto di Salerno oltre il 54% del tonnellaggio totale movimentato è destinato al traffico Ro-Ro.

Il sistema portuale campano ha contribuito nel 2015 al dato nazio-

nale relativo alle rinfuse per il 3% nel settore delle rinfuse liquide e per il 9% in quello delle solide. Il dato delle rinfuse nel 2015 (circa 10,8 mln di tonnellate e crescita del +7,8% sul 2014) è per il 98,9% riconducibile all'attività del porto di Napoli. A crescere in quest'ultimo anno sono stati entrambi i comparti, in particolare le rinfuse solide del +12,1% e del +2,9% le rinfuse liquide (che rappresentano il 100% della movimentazione complessiva regionale pari a 4,8 mln di tonnellate annue).

Suddivisione del traffico commerciale campano per categorie di merci (tonn.) - Dati al 2015

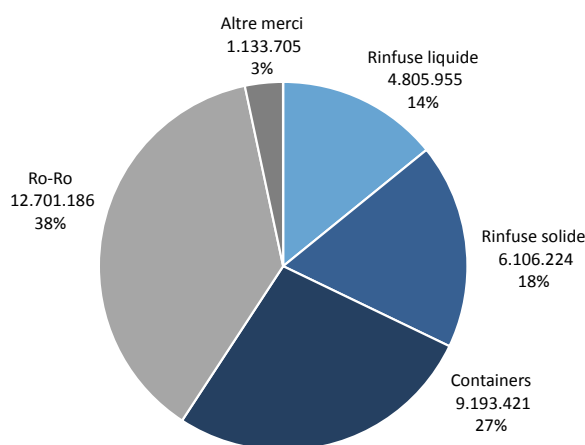


Figura 6 - Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2015

Movimentazione delle rinfuse per il porto di Napoli (tonn.) - Dati al 2015

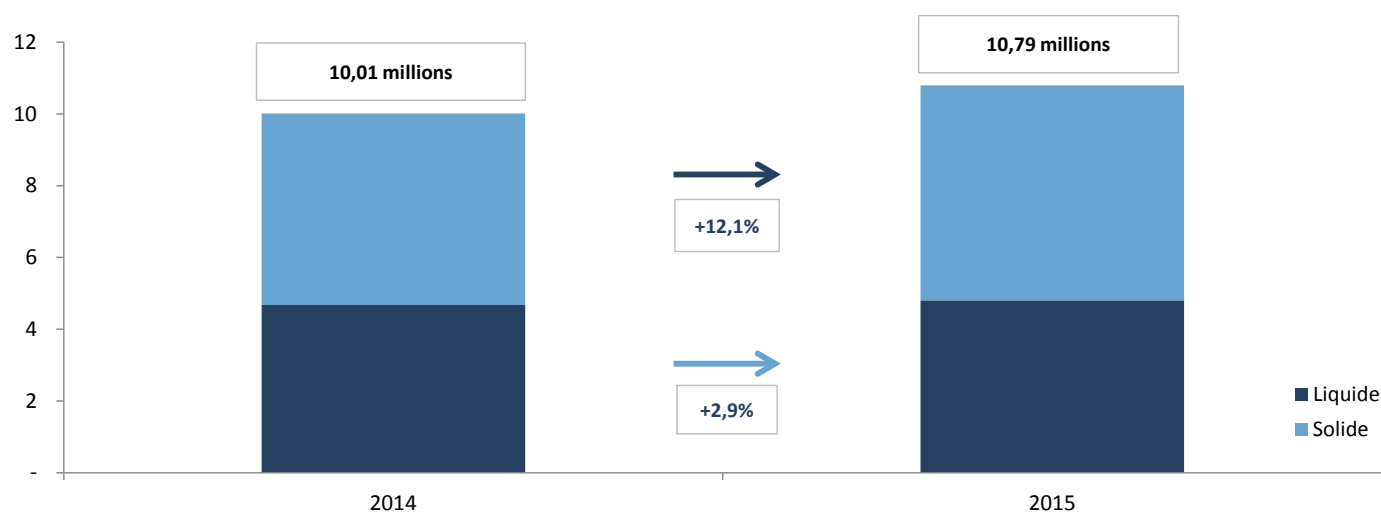


Figura 7 - Fonte: SRM su Autorità Portuali

² I dati 2015 sono stati rilevati dalle Autorità Portuali italiane, ad eccezione dell'Autorità Portuale del Levante per la quale sono state considerate le statistiche al 2014; e di Gioia Tauro per il quale le tonnellate sono state stimate in base ai container movimentati (dato fornito dal terminalista).

Nel 2015 i porti campani hanno movimentato circa 797mila TEU in crescita rispetto al 2014 (+6,1%), grazie alla ripresa del porto di Napoli del +1,5% e alla conferma del trend ascendente per il porto di Salerno, passato da 320mila TEU a 359mila TEU e +12,3% nel confronto anno. Il dato relativo ai porti campani contribuisce per il 7,8% al risultato complessivo italiano (circa 10,2 mln di TEU).

Anche nel 2015 l'analisi del contributo del singolo porto al risultato complessivo regionale mostra un assottigliamento per lo scalo partenopeo che nel 2013 contribuiva con il 64% al dato campano, nel

2014 con il 57% ed infine nel 2015 al 55%, perdendo ancora 2 p.p.

Il commissariamento del porto da oltre 3 anni ed il basso utilizzo delle risorse previste per il Grande Progetto "Porto di Napoli" (finanziato con i fondi strutturali del POR FESR Campania 2007-2013 e che dovranno necessariamente essere completate con il nuovo ciclo programmatario 2014-2020) hanno compromesso i risultati dello scalo napoletano anche per il 2015; a ciò si è aggiunto inoltre l'incertezza per il futuro assetto della portualità campana legata all'entrata in vigore della riforma portuale e alla creazione dell'area logistica inte-

grata della Campania.

Per quanto riguarda il segmento Ro-Ro, i porti campani hanno movimentato 12,7 mln di tonnellate nel 2015 che rappresentano circa il 14,2% del dato nazionale. I dati mostrano una crescita più contenuta rispetto al passato pari a +1,7% complessivo, con Napoli +2,9% e Salerno +0,7%, quest'ultimo sostanzialmente stabile rispetto al passato, anche a causa della graduale saturazione degli spazi disponibili e della mancanza di aree retroportuali in grado di accogliere la crescente domanda del mercato.

Movimentazione dei TEU per i porti campani - Dati al 2015

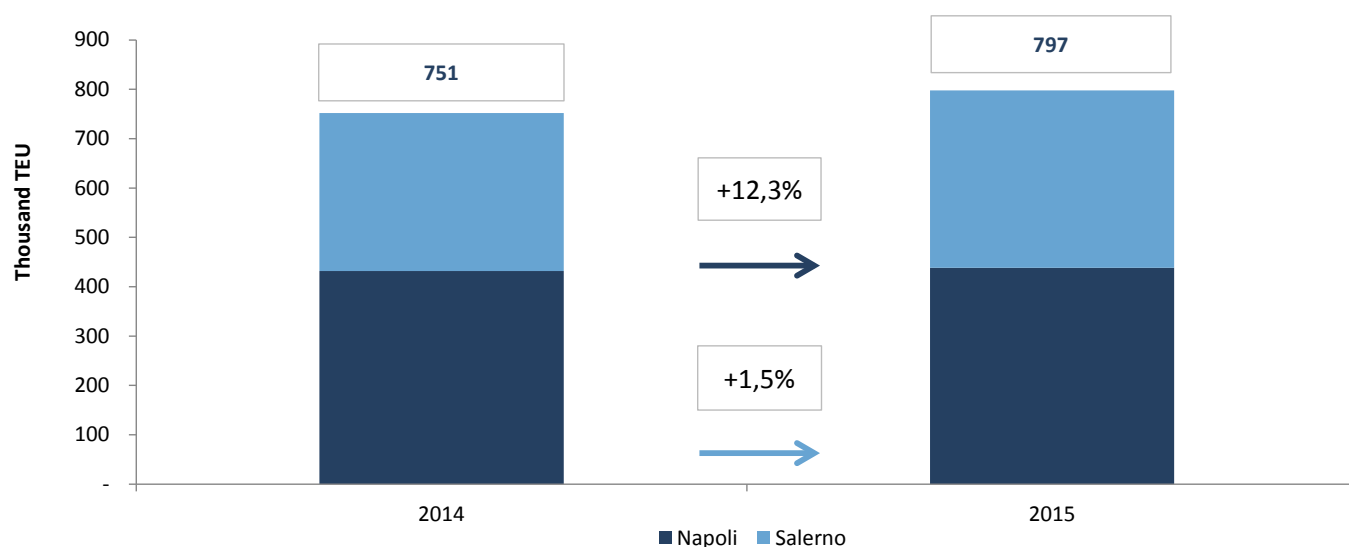


Figura 8 - Fonte: SRM su Autorità Portuali

Traffico Ro-Ro dei porti campani (tonn.) - Dati al 2015

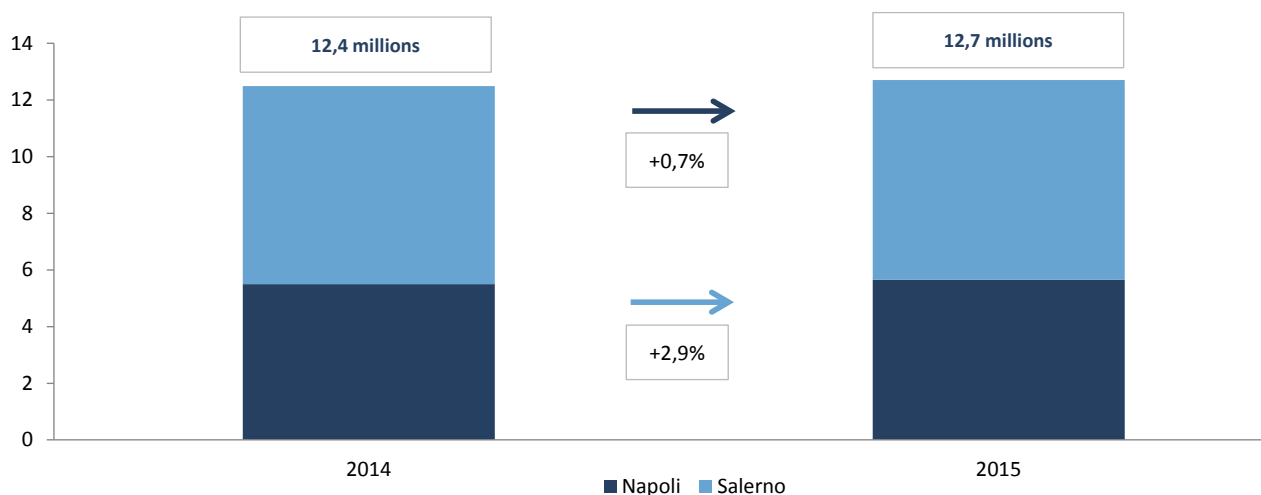


Figura 9 - Fonte: SRM su Autorità Portuali

Una visione complessiva dell'andamento del traffico commerciale per ciascuno dei due porti campani è offerta dai due grafici che seguono, che mostrano il trend della movimentazione nel periodo 2008-2015 sia complessiva sia di ciascun segmento di trasporto.

Anche il grafico 10 mostra per ogni anno considerato il peso importante di ogni tipologia di merce per il traffico commerciale del porto par-

tenopeo che conferma la sua natura multipurpose.

Nel complesso negli 8 anni considerati la movimentazione è oscillata intorno ai 20 mln di tonnellate e negli ultimi due anni ha registrato una crescita che lo ha portato nel 2015 alla soglia dei 21 mln.

Nel grafico 11 il dettaglio per tipologia di traffico del porto di Salerno mostra il maggiore contributo del Ro-Ro al dato complessivo, seguito

dal segmento dei container che negli 8 anni considerati ha mostrato la crescita maggiore.

L'analisi del trend nel periodo considerato evidenzia una crescita costante – ad eccezione del 2009 risentendo della crisi economica – che ha portato Salerno a movimentare 13 mln di tonnellate (+32% sul 2008).

Trend 2008-2015 del traffico commerciale del porto di Napoli

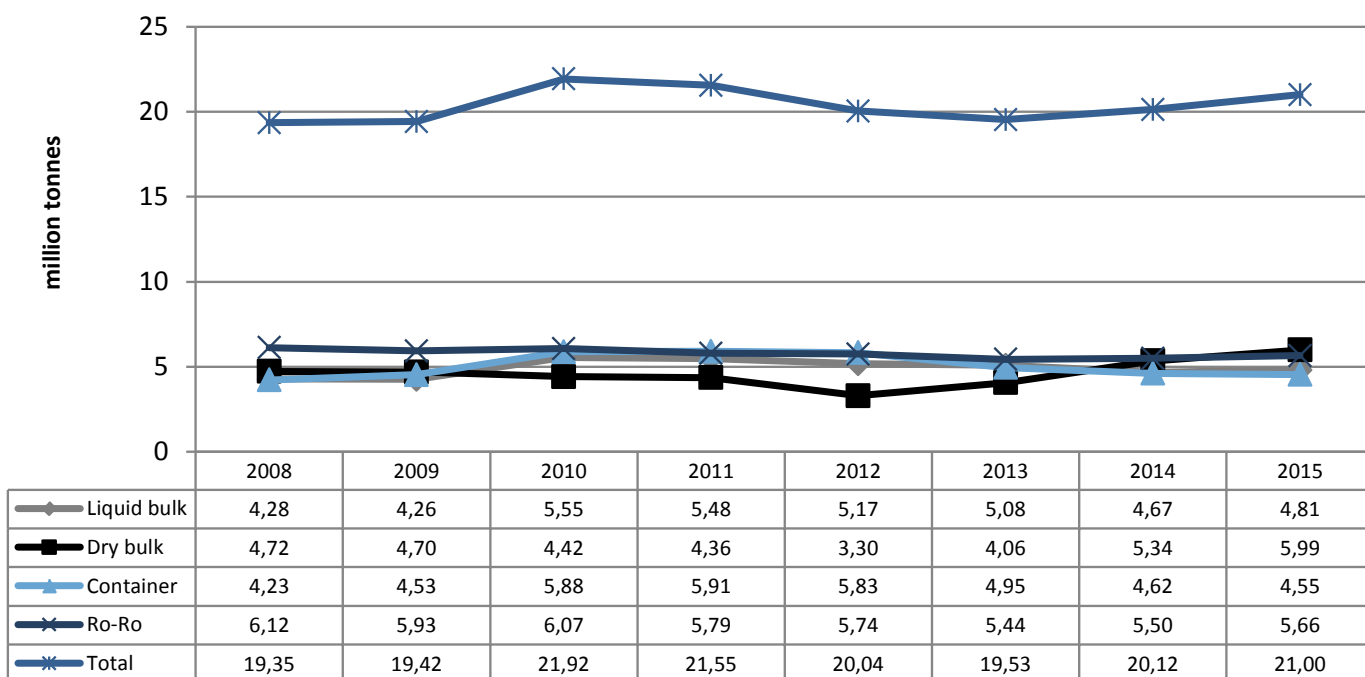


Figura 10 - Fonte: SRM su Assoporti e Autorità Portuale

Trend 2008-2015 del traffico commerciale del porto di Salerno

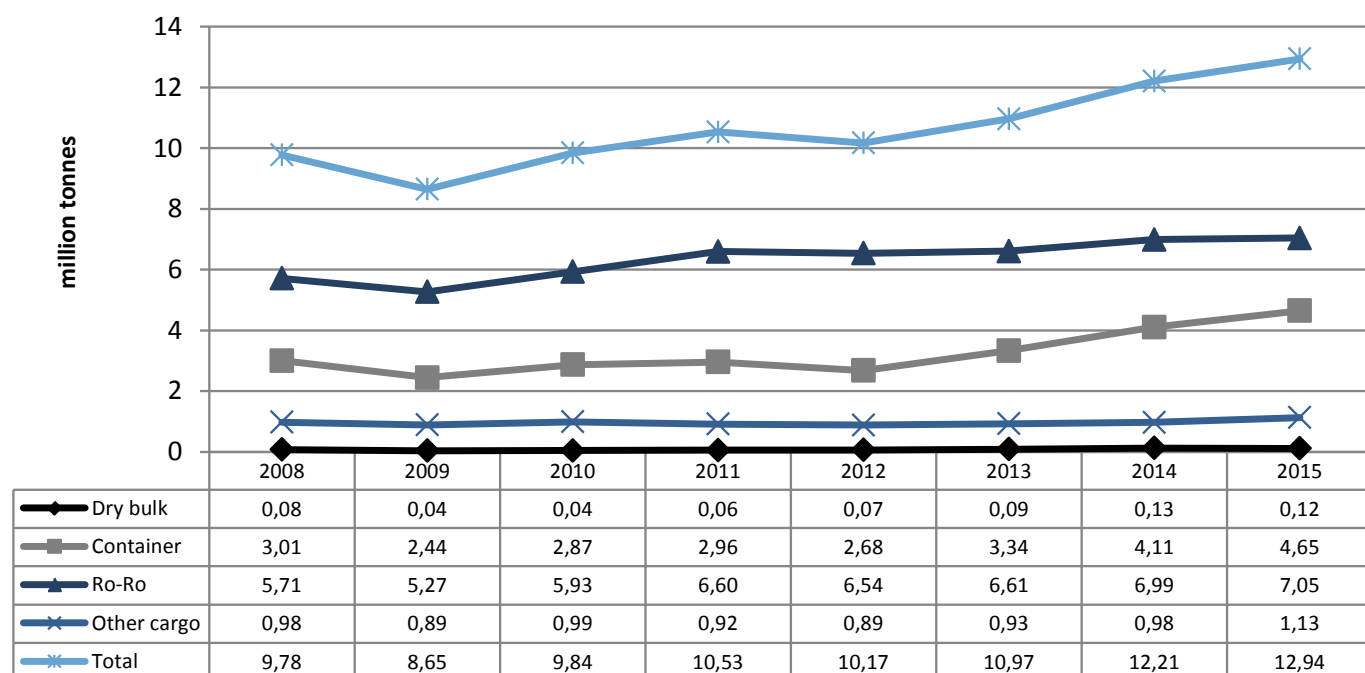


Figura 11 - Fonte: SRM su Assoporti e Autorità Portuale

Nel settore passeggeri il sistema portuale campano è stato interessato nel 2015 da un flusso pari a 8,2 mln di passeggeri, in crescita del 5,3% rispetto all'anno precedente. Per questa tipologia di traffico è fondamentale il ruolo del porto di Napoli, in cui si concentrano tutte le attività connesse al trasporto verso le isole del Golfo e per Sicilia e Sardegna. Anche il contributo del porto di Salerno è tuttavia in aumento, con +1,8% e quasi 690 mila passeggeri l'anno.

I porti campani movimentano nel complesso circa il 18% del traffico passeggeri nazionale (che è pari a 45 mln nel 2015). Circa il 18% del traffico passeggeri regionale è relativo ai crocieristi (1,4 mln di unità e +16% rispetto al 2014). I dati sull'affluenza dei crocieristi partiti/sbarcati dai porti campani nel 2015 riguardano il transito primariamente nel porto di Napoli, scelto come home port negli itinerari delle navi da crociera nel Mediterraneo ed il risultato del

porto di Napoli è positivo rispetto allo scorso anno, con 1,2 mln di crocieristi e +14%. In crescita anche il porto di Salerno (esiguo in valore ma elevato in percentuale) con +32,2% e circa 189mila crocieristi annui. I porti campani rappresentano il 14% del dato nazionale, pari a circa 10,7 mln di crocieristi (+7% rispetto al 2014).

Il porto di Napoli si conferma, anche nel 2015, il 1° porto crocieristico del Mezzogiorno e 3° in Italia.

Movimentazione dei passeggeri nei porti campani - Dati al 2015

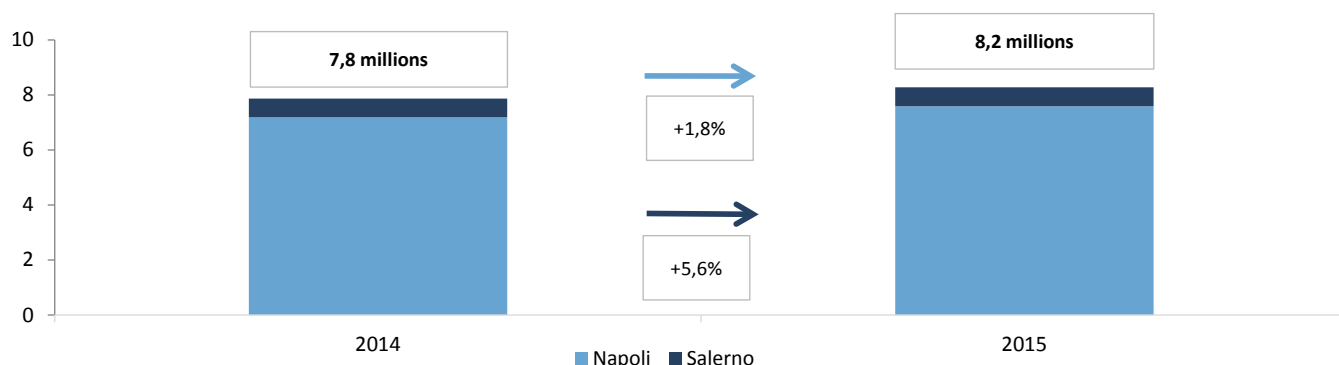


Figura 12 - Fonte: SRM su Assoporti e Autorità Portuale

Movimentazione dei crocieristi nei porti campani - Dati al 2015

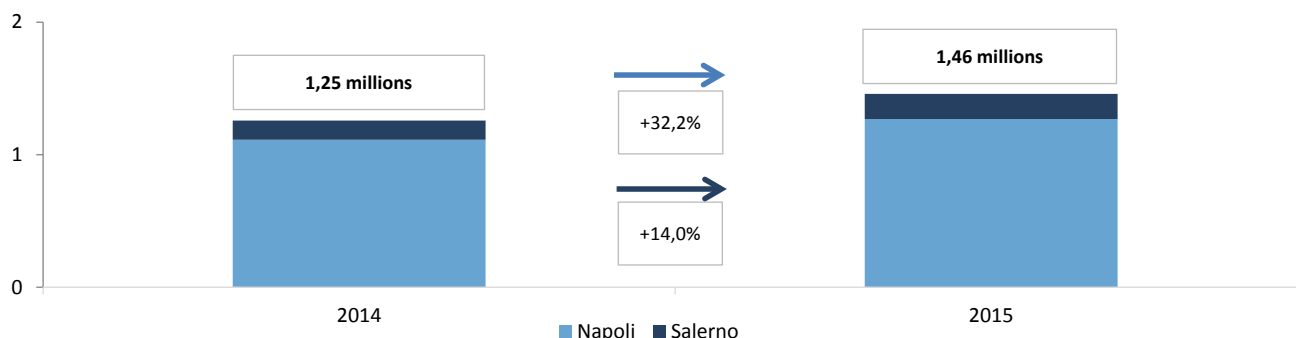


Figura 13 - Fonte: SRM su Assoporti e Autorità Portuale

Il focus sull'andamento del sistema portuale campano nel 2015 evidenzia nel complesso un risultato in crescita per tutti i comparti del settore. Si segnala infatti +4,3% per Napoli e +6% per Salerno come risultati di movimentazione complessiva delle merci rispetto al 2014, con un dato regionale medio del +5%. Con segno positivo in quest'ultimo anno sono stati entrambi i comparti delle rinfuse, con +12,1% per le solide e +2,9% per le liquide, il dato del Ro-Ro (+1,7%) e dei TEU (+6,1%), quest'ultimo grazie alla ripresa nel porto di Napoli (+1,5%) e alla conferma del trend di Salerno (+12,3%). Positivo è anche il dato relativo al traffico passeggeri con +5,3% e oltre 8 mln di passeggeri annui, per quest'anno anche nel segmento dei crocieristi pari a circa 1,4 mln, in aumento del 16% rispetto al 2014.

[Portualità turistica]

La Campania presenta un buon numero di strutture per la nautica da diporto. Sono presenti 14.525 posti barca, di cui 481 per l'ormeggio di yacht oltre i 24 metri: dopo la Liguria è la seconda regione in Italia per questo tipo di dotazione infrastrutturale. Questo è un aspetto importante perché la spesa di queste

unità, nelle acque italiane, è stata stimata in 209 mln di €³. L'indice di affollamento (ovvero il numero di unità iscritte nei registri marittimi ogni 100 posti barca) pari a 104,4 è il più alto d'Italia dopo quello del Lazio (pari a 161,6). Nonostante la crescita di posti barca nel 2014 del +21,8%. La dotazione

infrastrutturale ha ancora margini di crescita in quanto è in grado di assorbire la crescente domanda di servizi.

Il numero di posti barca per Km di litorale (27,8) presenta un valore superiore al dato medio nazionale (19,4) e al di sopra del dato dell'Italia Meridionale ed Isole (11,6).

I numeri della nautica da diporto in Campania

Region	Mooring	Moorings exceeding 24 m	Weigh on Southern Italy	Units recorded per 100 moorings (overcrowding index)	Moorings per km of coastline
Campania	14.525	481	22%	104,4	27,8

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

La Campania con 522 km di litorale detiene il maggior numero di posti barca per km di litorale (27,8) rispetto alle altre regioni del Sud Italia (in media si attesta a 11,6) ed è la seconda regione in Italia per indice di affollamento (104,4) e per numero di posti barca destinati agli yacht di lunghezza superiore a 24m.

³ La stima è dell'Associazione Italiana di Tecnica Navale e si basa su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 €.

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 III trimestre del 2015.

Al III trimestre 2015 le imprese campane del cluster marittimo sono

1.041 e operano per il 39,6% in attività connesse alla costruzione di navi e imbarcazioni (412), per il 22,7% in attività di trasporto marittimo e per il 18% in attività di riparazione e manutenzione navale. Seguono per il 16% le aziende operanti in attività di noleggio di mezzi di trasporto.

Le imprese del cluster marittimo campano rappresentano il 35% del totale Mezzogiorno ed l'11,4% del dato nazionale. In termini di peso, di particolare importanza sono i cantieri di demolizione navale che assorbono circa il 24,1% del totale Italia e le imprese di noleggio di imbarcazioni di trasporto (24,2%).

Suddivisione delle imprese campane del cluster marittimo per tipologia d'attività – III trimestre 2015

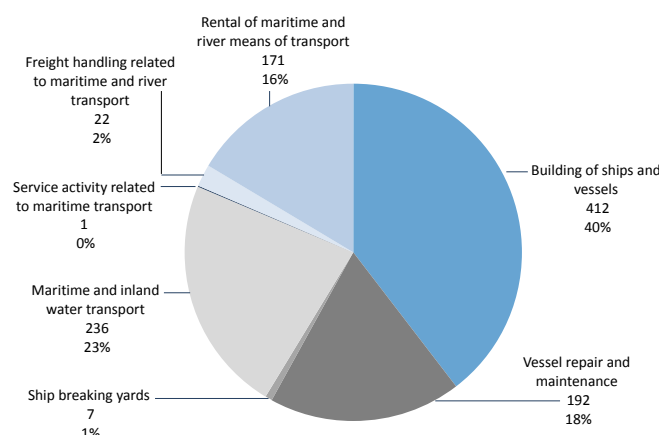


Figura 14 - Fonte: SRM su dati Unioncamere

Peso delle imprese campane del cluster marittimo sul totale nazionale – III trimestre 2015

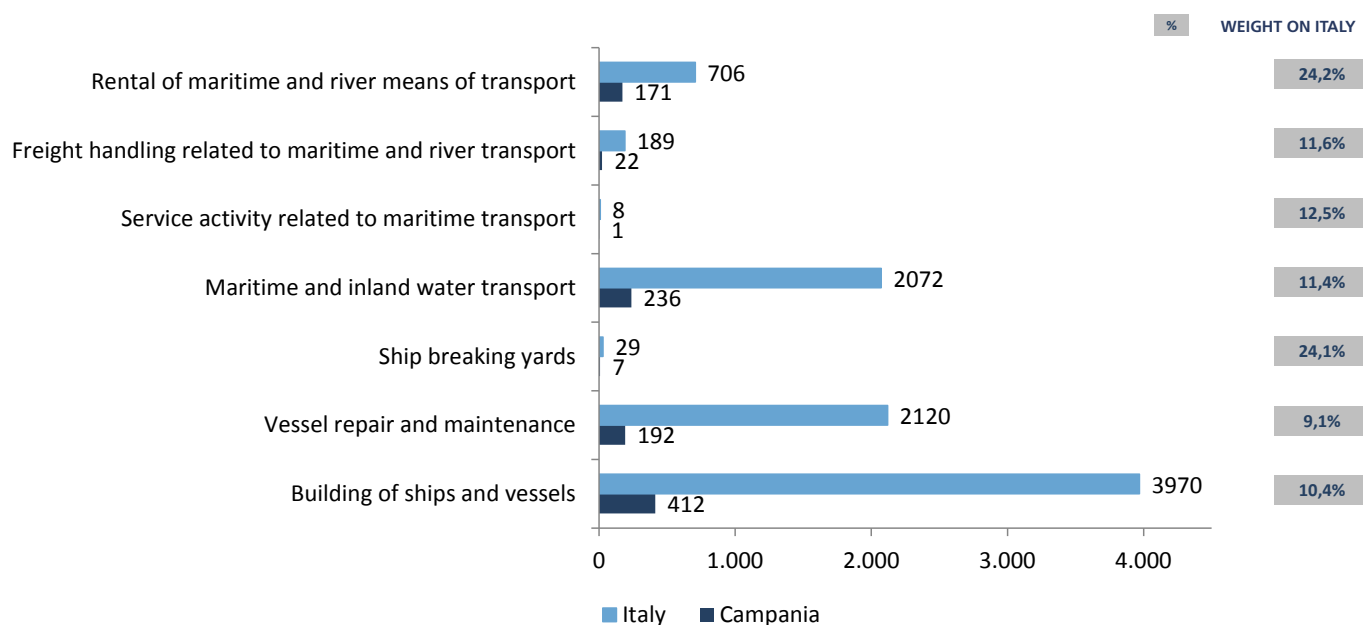


Figura 15 - Fonte: SRM su dati Unioncamere

Con riferimento alle attività svolte, in Campania si registra una prevalenza di aziende legate alla costruzione di navi e imbarcazioni, alla riparazione e al noleggio.

[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 della filiera marittima e della cantieristica, con approfondimenti 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 campane del cluster marittimo, quelle con bilancio disponibile (e fatturato maggiore di zero) per gli anni 2011, 2012 e 2013.

L'analisi del trend del fatturato complessivo del campione di aziende del cluster marittimo (383 in tutto con bilanci disponibili nel triennio e ricavi almeno pari a zero)

mostra, nel triennio considerato, una performance negativa a partire dal 2011.

Si è passati infatti da 1,6 mld di fatturato nel 2011 a 1,37 nel 2012 (-14% nel confronto annuo) ed ancora a 1,3 mld nel 2013 (-5,3%).

Il fatturato delle aziende campane della filiera vale circa il 10% del dato complessivo nazionale.

Trend fatturato complessivo delle aziende campane della filiera marittima e della cantieristica. Anni 2011-2013

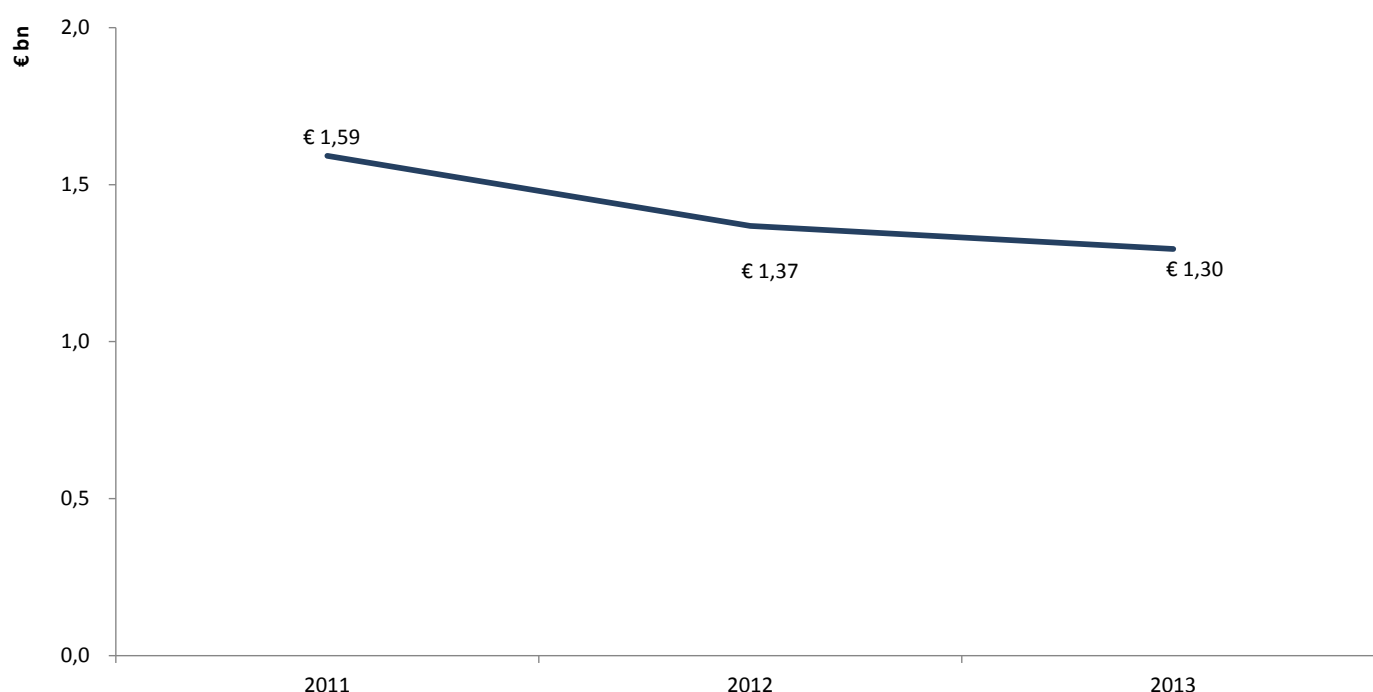


Figura 16 - Fonte: SRM su AIDA Bureau van Dijk

I dati relativi al fatturato delle imprese del trasporto marittimo, mostrano il calo del fatturato già a partire dal 2011, con una contrazione del -19% tra il 2011 ed il 2013.

[Una visione d'insieme]

Gli indicatori considerati nell'Osservatorio SRM rilevano un aumento dell'interscambio campano del +6,6% nel 2015 ed una crescita dell'intercambio via mare del +5,8%, grazie in particolare alla crescita trainata dall'import.

La modalità marittima continua a rappresentare un'importante leva per il commercio regionale veicolando circa il 56% del totale, percentuale sostanzialmente stabile rispetto al passato. A scegliere la modalità marittima per l'interscambio con Estremo Oriente, Unione Europea e con il continente americano sono per lo più i segmenti dei metalli (legati alle attività dell'automotive e dell'aerospazio) e del tessile in import e dell'agroalimentare in export.

Il focus sull'andamento del sistema portuale campano nel 2015 evidenzia nel complesso un risultato in crescita per tutti i comparti del settore. Si segnala infatti +4,3% per Napoli e +6% per Salerno come risultati di movimentazione complessiva delle merci rispetto al 2014, con un dato regionale medio del +5%. Con segno positivo in quest'ultimo anno sono stati entrambi i comparti delle rinfuse, con +12,1% per le solide e +2,9% per le liquide, il dato del Ro-Ro (+1,7%) e dei TEU (+6,1%), quest'ultimo grazie alla ripresa nel porto di Napoli (+1,5%) e alla conferma del trend di Salerno (+12,3%).

Positivo è anche il dato relativo al traffico passeggeri con +5,3% e oltre 8 mln di passeggeri annui, per

quest'anno anche nel segmento dei crocieristi pari a circa 1,4 mln, in aumento del 16% rispetto al 2014. La Campania con 522 km di litorale detiene il maggior numero di posti barca per km di litorale (27,8) rispetto alle altre regioni del Sud Italia (in media si attesta a 11,6) ed è la seconda regione in Italia per indice di affollamento (104,4) e per numero di posti barca destinati agli yacht di lunghezza superiore a 24m.

I dati relativi al fatturato delle imprese del trasporto marittimo, mostrano il calo del fatturato già a partire dal 2011, con una contrazione del -19% tra il 2011 ed il 2013.

[Nota metodologica]

La pubblicazione **“Maritime Indicators Campania”** realizzata da SRM e Unione Industriali di Napoli 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 Campania attraverso la lettura di un insieme di indicatori-chiave che approfondiscono anche il dettaglio regionale.

L’analisi si focalizza sugli aspetti della portualità campana, tenendo conto in particolar modo delle specificità dei porti campani in termini di traffico ed incentrando l’attenzione sulle performances dei porti di Napoli e Salerno, per individuare i parametri più significativi che determinano la competitività del sistema portuale campano nel complesso.

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 presenta, nello specifico, una prima parte che offre un’analisi del settore anticipando i principali contenuti e fornendo una chiave di lettura dei fenomeni in atto.

La seconda sezione contiene alcuni parametri di riferimento – **Indicators** – che vogliono rappresen-

tare un primo passo per creare un cruscotto del Trasporto/Economia Marittima della Campania e per dare una chiave interpretativa alle dinamiche e i vari fenomeni che la 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 prescelti sono finalizzati ad analizzare l’andamento congiunturale del trasporto marittimo dal punto di vista economico, infrastrutturale ed imprenditoriale.

Gli indicatori sono raggruppati in tre 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 Campania nel contesto competitivo nazionale e del Mezzogiorno.

Ciascuna serie di indicatori raccoglie tabelle, grafici o figure ritenute particolarmente rappresentative per analizzare il contesto regionale e, qualora possibile, per valutare il posizionamento del territorio analizzato 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 campano (Fonte: Autorità portuale). 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 della filiera marittima e della cantieristica in Campania 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; per tale motivo, essi possono avere una differente data di aggiornamento che verrà, di volta in volta, specificata.

Le interviste: il punto di vista e le proposte degli imprenditori

A corredo dell'analisi statistica, e per offrirne una chiave di lettura interpretativa più ampia, sono state realizzate alcune interviste ad imprenditori selezionati dall'Unione Industriali di Napoli, con le quali si intende offrire un momento di riflessione non solo sullo scenario at-

tuale, ma specialmente sui vari possibili scenari futuri della logistica in Campania e del porto di Napoli. Tali interviste offrono un importante contributo volto a sottolineare il ruolo del porto di Napoli per l'economia della regione e mostrano un punto di vista privilegiato su alcu-

ne tematiche rilevanti per l'attuale congiuntura.

Con l'obiettivo di individuare le linee di una politica condivisa dell'Associazione, è stata data voce agli esponenti dei diversi comparti, come di seguito illustrato.

-
- **Mario Mattioli – Delegato Centro Studi**
 - **Luigi Salvatori – Presidente Sezione Cantieristica Navale**
 - **Francesco Tavassi – Presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti**
 - **Roberto Zaccaro – Presidente Industria Chimica**
-

Le interviste sono articolate in temi di carattere generale che riguardano le prospettive economiche, l'ambiente, l'intermodalità, la competitività e il futuro del porto, se-

gniti da questioni più specifiche, ponderate in considerazione delle attività svolte da ciascun operatore. Di seguito riassumiamo le considerazioni e le valutazioni emerse.

Per approfondire i contenuti di ciascuna intervista, nelle prossime pagine è possibile consultarne le versioni integrali.

Ruolo e competitività del porto di Napoli

L'opinione prevalente è che il porto di Napoli abbia una posizione strategica nel Mediterraneo e imprese al suo interno che storicamente operano nei diversi comparti e che hanno un know how consolidato. Tutto ciò ha fino ad ora consentito allo scalo partenopeo di ritagliarsi un ruolo importante non solo a livello nazionale; ma il cambio di scenario impone delle scelte.

Necessità di un adeguamento e potenziamento delle infrastrutture

Tutti gli intervistati hanno evidenziato questa come la maggiore priorità di cui tener conto per poter offrire al porto di Napoli gli strumenti per competere nel Mediterraneo.

Apprezzamento della Riforma dei porti

C'è una generale condivisione dei contenuti della riforma con particolare riferimento all'obiettivo di ottenere una governance stabile del porto, indispensabile per la programmazione, e di snellire e semplificare le procedure amministrativo/burocratiche, anche nell'ottica di consentire una maggiore attrattività degli investimenti esteri.

Efficienza di tutta la filiera

Emerge l'opinione che affinché il porto possa essere efficiente è necessario il coinvolgimento sinergico di tutti gli attori della filiera. Ciò sia nel senso che il porto deve rappresentare una leva strategica per il contesto economico ed industriale in cui è inserito, sia in chiave intermodale nel senso che deve essere una chiave di successo dell'intera catena di trasporto.

Leva di sviluppo del turismo

La particolare posizione geografica, ma anche la vocazione del porto di Napoli costituisce un importante elemento di competitività per l'industria del turismo e quindi un driver per lo sviluppo economico del territorio.

Intervista a Mario Mattioli, Delegato Centro Studi

PROSPETTIVE ECONOMICHE DEL PORTO

I primi dati al 2015 confermano la tenuta del porto di Napoli, nel comparto merci e passeggeri.

Molti sono i fenomeni che stanno ridisegnando lo shipping. Le grandi opere infrastrutturali, come il nuovo Canale di Suez e il prossimo ampliamento di Panama; le strategie delle shipping companies che ricorrono alle grandi alleanze e all'utilizzo di navi giganti; le variabili economiche come il calo costante del prezzo del petrolio che sta influenzando le strategie di produzione delle imprese e modificando le posizioni dominanti dei paesi produttori.

Come questi fenomeni possono influenzare il futuro del porto di Napoli?

L'AMBIENTE PORTO DI NAPOLI

Quali sono i fattori critici di successo (tecnico - organizzativi - manageriali) delle imprese che operano nel porto di Napoli?

Quali le infrastrutture più urgenti da realizzare o da adeguare per rafforzare la competitività delle imprese che operano nel porto?

Quali sono le priorità strategiche per il porto di Napoli? Il piano degli investimenti è sufficiente / adeguato oppure ci sono altre decisioni / scelte da prendere il più rapidamente possibile?

LO SVILUPPO DEL COLLEGAMENTO INTERMODALE MARE FERRO

L'integrazione intermodale fra il porto di Napoli, il sistema ferroviario e gli interporti è un tema da tempo ritenuto cruciale per lo sviluppo dei traffici merci, soprattutto nel segmento dei container. Nel 2015 sono finalmente partiti i primi convogli dal porto verso l'interporto Sud Europa.

Quale modello organizzativo e di business ritiene più auspicabile per la gestione dei servizi di trasporto ferroviario?

Qual è la sua opinione in merito a strumenti quali il ferrobonus o il marebonus?

COMPETITIVITÀ DEL PORTO DI NAPOLI

Quali esigenze gli operatori del porto hanno evidenziato ai fini della nuova riforma portuale? Quale e come può essere la governance portuale auspicata che possa rafforzare la competitività di un porto e delle imprese in esso operanti?

Quali politiche da mettere in atto per rendere più competitivo il porto in termini di attrazione di investimenti italiani ed esteri?

I PROGETTI FUTURI DEL PORTO

Nel caso di ulteriori rallentamenti del programma di investimenti, "dove" sarà, quale "ruolo" potrà

avere il porto di Napoli nel 2020?

Quali sono, a Suo avviso, i progetti di ampio respiro su cui si potrebbe impostare la programmazione dei fondi strutturali per il 2014-2020?

Premetto che il gruppo che rappresento (Scinicariello) utilizza molto di rado il porto di Napoli.

Indubbiamente, i fattori elencati nella domanda possono influenzare sensibilmente i porti del Mediterraneo e quello di Napoli in particolare. E' necessario adeguare il porto alle richieste del mercato, in primis dotarlo di banchine efficienti e di fondali adeguati ad accogliere le nuove navi, sempre più grandi.

Come molti porti storici e antichi, quello di Napoli insiste nel centro della città; questo crea delle innegabili difficoltà all'efficientamento delle operazioni, alla rapidità di smistamento delle merci, oltre che avere un impatto ambientale forte in tema di inquinamento, dovuto alla concentrazione delle navi praticamente in città.

Un porto rappresenta la via di accesso e di uscita delle merci che servono al territorio di riferimento del porto e che sono prodotte in quel territorio e devono essere esportate.

Per essere efficiente, un porto deve necessariamente riferirsi al contesto industriale ed economico circostante e deve rappresentare la mi-

gliore scelta in termini sia di tempi che di economicità per l'impresa che importa o esporta.

Inoltre, nel caso di Napoli, una funzione essenziale è anche quella legata all'industria del turismo e dei collegamenti tra la città e le isole del golfo e la penisola sorrentina, vantando un numero di passeggeri tra i più elevati al mondo.

In generale, i porti italiani non brillano per efficienza ed economicità. Questo dipende molto dalle dimensioni, che sono modeste rispetto alle tre grandi realtà portuali del nord Europa (Rotterdam, Amburgo e Anversa), specialmente in funzione del grande numero di porti dislocati lungo i quasi 8.000 km di costa. Quasi tutti i porti sono multipurpose, cioè accolgono qualunque tipo di merce (solida, liquida, container, passeggeri) e questo non aiuta l'efficienza e la economicità raggiungibili attraverso economie di scala.

Il sistema di governo dei porti e i tanti enti cui si devono fornire le notizie relative al carico, all'equipaggio ecc. delle navi in transito è farraginoso, non ha una piattaforma di trasmissione software condivisa e sconta anche orari di apertura al pubblico legati a logiche ed esperienze poco moderne. Questo rappresenta uno svantaggio competitivo importante per la portualità italiana e quella napoletana in particolare, che si riflette direttamente sulle imprese che nel porto operano.

Gli investimenti da fare per migliorare la competitività del porto e dei suoi operatori sono sia di tipo infrastrutturale che tecnologico. Dragaggi, riqualificazione del molo S. Vincenzo e della darsena Acton in

chiave di sviluppo turistico sia crocieristico che diportistico, miglioramento della banchina contenitori (ma senza arrivare a creare spazi per movimentare fino a 5 mln di TEU, quasi 10 volte i volumi di oggi e la metà di Rotterdam....), evitare lo spostamento della parte liquida con la creazione di boe a mare e di pipeline sui fondali, riqualificare la parte orientale con la bonifica dei depositi petroliferi dismessi, prevedere un sistema che consenta alle navi di usufruire di elettrificazione da terra per mantenere attivi i generatori durante la sosta in porto senza bruciare carburante (cold ironing, utilizzo di GNL sia in depositi che attraverso barges), infrastruttura ferroviaria che colleghi il porto agli interporti e alla rete ferroviaria.

L'intermodalità mare, ferrovia, strada rappresenta una chiave importante di successo dei trasporti. Considerando sia l'incidenza economica sia l'aspetto di tutela dell'ambiente e il costo per la collettività dei tre segmenti, il mare è il più efficiente seguito dalla ferrovia e dalla strada. Marebonus e Ferrobonus devono essere entrambi strumenti da utilizzare per disincentivare il traffico su strada, considerando che entrambi si traducono in una riduzione di costo per l'impresa.

La riforma della governance dei porti, con la riduzione delle AP da 24 a 15 è un primo passo per portare efficienza al sistema. A mio avviso 4 autorità in alto adriatico sono una follia. Penso che una riforma veramente efficace avrebbe dovuto prevedere tra le 4 e le 6 autorità portuali in Italia con un coordinamento. Ad ogni buon conto, purtroppo le urla che stiamo sentendo

in Campania per aver unificato Napoli e Salerno la dicono tutta sulla mancanza di visione delle imprese e degli operatori e questo non aiuta il miglioramento. Considerando poi le dimensioni degli scali nord europei, porre questioni tra Napoli e Salerno, che distano poche decine di miglia tra di loro, è veramente ridicolo. Sarebbe utile protestare perché non si è fatta una vera autorità di bacino, comprendendo anche i porti calabresi, in primis Gioia Tauro e, magari, la Sicilia, così da avere una solida base per ricercare una specializzazione di alcuni porti "core" all'interno, i cui volumi aumentati e selezionati per tipologia di merci, possano condurre ad una auspicata efficienza con economie di scala che riducano i costi.

Nell'attuale contesto della riforma, se Napoli è in grado di garantirsi i finanziamenti europei per il Grande Progetto del porto, con gli escavi per aumentare il pescaggio e senza fare opere faraoniche sui container, riqualificando il molo S. Vincenzo come polo crocieristico e la darsena Acton per il diporto, dando dignità a turisti e pendolari attraverso una completa riprogettazione del molo Beverello e riqualificando i cantieri di riparazione e le tante aree nella parte orientale, migliorando sia gli svincoli stradali che ferroviari, penso sia in grado di giocare buone chances nei prossimi anni.

Penso anche che, in un contesto allargato di politica portuale dei trasporti in Italia, con una riduzione dei porti per rendere più efficienti quelli veramente necessari e indispensabili, il ruolo di Napoli sarebbe ancora più importante.

Intervista a Luigi Salvatori, Presidente Sezione Cantieristica Navale

PROSPETTIVE ECONOMICHE DEL PORTO

I primi dati al 2015 confermano la tenuta del porto di Napoli, nel comparto merci e passeggeri. Molti sono i fenomeni che stanno ridisegnando lo shipping.

Le grandi opere infrastrutturali, come il nuovo Canale di Suez e il prossimo ampliamento di Panama; le strategie delle shipping companies che ricorrono alle grandi alleanze e all'utilizzo di navi giganti; le variabili economiche come il calo costante del prezzo del petrolio che

sta influenzando le strategie di produzione delle imprese e modificando le posizioni dominanti dei paesi produttori.

Come questi fenomeni possono influenzare il futuro del porto di Napoli?

Quanto affermato risponde alla realtà. Impone però una riflessione in merito al fatto che la tenuta dei traffici e la presenza sul mercato del Porto di Napoli è attribuibile unicamente alla capacità e competitività degli operatori che come noto operano in un contesto a dir poco negativo e con nessuna guida di gestione e interventi di politica portuale a livello locale. La seconda riflessione è che la tenuta dei traffici per il porto di Napoli va confrontata tuttavia con la crescita ed il recupero che altri Porti nazionali hanno invece registrato, ad ulteriore conferma della presenza di fattori anticompetitivi a ns parere attribuibili esclusivamente al contesto napoletano.

SETTORE DELLE RIPARAZIONI NAVALI

Le imprese del settore delle riparazioni navali del porto di Napoli si trovano a operare in un mercato in crescita ma estremamente volatile e competitivo, avendo come propri concorrenti operatori localizzati nel Mar Nero, nel nord Africa, nella penisola balcanica, in Spagna, Portogallo e Francia, a Malta, Cipro, e nella stessa Italia.

I grandi cambiamenti in atto nello shipping, a catena comportano degli effetti anche nel comparto delle riparazioni navali. Come stanno reagendo le imprese del porto di Napoli a queste dinamiche di mercato?

Le imprese delle riparazioni navali del porto di Napoli riescono ad affermarsi sul mercato e in competizione con aziende di altri paesi dell'area mediterranea. La competitività del settore è garantita da un modello organizzativo a struttura orizzontale, con Poli di attrazione di commesse che sono organizzati ed infrastrutturati per l'acquisizione di commesse in un mercato competitivo in ambito geografico internazionale, e dalla presenza di un indotto specialistico che opera con elevata efficienza e competitività concorrendo alla capacità di acquisizione di commesse.

In prospettiva per assicurare la tenuta nel mercato delle aziende napoletane, devono essere realizzati nell'immediato interventi di potenziamento infrastrutturale che consentano di poter servire le navi di

nuova generazione. Mi riferisco in particolare alle infrastrutture cantieristiche banchine e bacini. Negli ultimi 10 anni tale dotazione infrastrutturale si è ridotta in misura notevole. Basti pensare che 10 anni fa erano presenti nel porto altri 2 bacini di grandi dimensioni oggi non più esistenti. Inoltre alcuni importanti interventi di adeguamento che dovevano essere realizzati dall'Autorità portuale già nel 2006, sono tuttora incompiuti con il maggior danno di aver reso inutilizzabile oramai da quasi 10 anni altri bacini di medie dimensioni e banchine destinate alle riparazioni navali. C'è bisogno che da un lato l'organo preposto all'attuazione delle politiche di sviluppo del porto – l'Autorità portuale – si renda minimamente efficiente e operativa, dall'altro che gli operatori vengano messi in condizioni di investire sulla base di certezze che ad oggi, stante le condizioni di inefficienza e inaffidabilità della gestione del porto, sono del tutto inesistenti.

Quali sono i fattori di competitività (organizzativi, tecnologico e commerciali) significativi per lo sviluppo delle imprese della cantieristica nel bacino del Mediterraneo?

Nel settore i fattori di competitività non sono limitati unicamente ai costi dei servizi di riparazione navale. Sotto questo aspetto è di rilievo per le esigenze degli Armatori poter contare su una struttura ed una organizzazione flessibile ed efficiente, affidabile per gli aspetti tecnici delle commesse e per le tempistiche degli interventi. In merito agli aspetti economici, la scelta degli Armatori è condizionata non solo dal costo diretto degli interventi di riparazione navale, ma da una sommatoria di costi di sistema che fanno capo a diverse componenti dell'economia portuale, quale i servizi nautici, di agenzia, della sicurezza, dell'accesso e della logistica, e non ultimo, dei costi relativi alla tutela ambientale (ad esempio i costi di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione prodotti dalla nave). E' evidente che per rendere il porto competitivo c'è bisogno di un miglioramento e di una maggiore efficienza per diverse componenti.

Quali sono le azioni di sistema che potrebbero consentire alle aziende del settore di rafforzare la propria posizione competitiva?

Così come per i traffici commerciali, gli operatori del Porto di Napoli riescono a tenere posizioni sul mercato anche per il settore delle riparazioni. La posizione del Porto di Napoli sul mercato è indiscussa e, relativamente agli ultimi anni, fa registrare crescita nei volumi e nelle attività. Tuttavia le dinamiche del mercato sono condizionate dal fenomeno di crescita delle flotte e soprattutto di crescita dimensionale delle navi. Come detto tale andamento induce ampie riflessioni da parte anche delle altre autorità portuali in merito alla necessità di adeguare le infrastrutture (banchine, dragaggi, terminal, etc.) per assicurare nel brevissimo periodo la presenza sul mercato delle strutture portuali. Analogamente, per esigenze di attività di riparazione navale, viene chiesto che le attuali dotazioni infrastrutturali (bacini, banchine, etc.) debbano essere adeguate per poter continuare a intercettare commesse sul mercato internazionale. Nel Porto di Napoli, tali valutazioni, che afferiscono non solo agli imprenditori del settore ma principalmente agli Enti di Governance portuale, sono completamente assenti dall'agenda. La mancanza oggi di un Progetto di adeguamento delle infrastrutture, e di conseguenza l'impossibilità che oggi vengano adeguate le infrastrutture a servizio delle riparazioni navali, è l'elemento di maggior preoccupazione per la competitività delle aziende sul mercato.

Quali sono le previsioni / aspettative nel medio lungo termine (scenario migliore, scenario peggiore)? Quali le infrastrutture più urgenti da realizzare o da adeguare per rafforzare la competitività delle imprese del settore delle riparazioni che operano nel porto?

Si può far riferimento a quanto già indicato nella risposta precedente.

Quali sono le priorità strategiche per il porto di Napoli? Il piano degli investimenti è sufficiente / adeguato oppure ci sono altre decisioni / scelte da prendere il più rapidamente possibile?

In una condizione di totale assenza di governance e di operatività dell'Autorità portuale che si protrae oramai da diversi anni, è preoccupante dover affermare che non esiste alcun Piano né visione strategica. Gli investimenti eventualmente programmati raramente vengono avviati. E quando ciò avviene l'inefficienza e incompetenza nella gestione vanifica la portata degli interventi e produce danni immediati. Basti pensare all'esempio che ho menzionato sopra rispetto ad interventi sui bacini che dal 2006 (data di previsione iniziale per il completamento) a tutt'oggi, avviati in ritardo registrano ritardi incomprensibili. E il tutto in una apparente condotta irresponsabile da parte dell'Autorità portuale, dal vertice alla struttura, che non adotta nessuna iniziativa per sanare queste situazioni.

COMPETITIVITÀ DEL PORTO DI NAPOLI

Quali esigenze gli operatori del porto hanno evidenziato ai fini della nuova riforma portuale? Quale e come può essere la governance portuale auspicata che possa rafforzare la competitività di un porto e delle imprese in esso operanti?

Per come è stato strutturato l'intervento previsto nella riforma, è certamente condivisibile la visione aggregata di tutta la portualità italiana nell'ottica di coordinare gli interventi e le politiche necessarie al potenziamento e sviluppo delle attività. Inoltre l'eliminazione dei Comitati portuali potrà evitare il ripetersi di condizionamenti sull'attività delle Autorità, che, specie a Napoli, ha prodotto paralisi e danni notevolissimi e di cui tutt'oggi subiamo le conseguenze.

Quali politiche da mettere in atto per rendere più competitivo il porto in termini di attrazione di investimenti italiani ed esteri?

Un quadro di regole e comportamenti coerenti e trasparenti, per assestare un quadro di certezze all'interno del quale gli operatori possano essere in condizione di investire.

I PROGETTI FUTURI DEL PORTO

Nel caso di ulteriori rallentamenti del programma di investimenti, "dove" sarà, quale "ruolo" potrà avere il porto di Napoli nel 2020?

Per quanto riguarda opere ed investimenti non vi è pericolo di ral-

lentamenti in quanto sotto questo aspetto il Porto è fermo e di meno non può farsi. E' necessario e auspicabile far ripartire programmazione e opere, voltando definitivamente pagina.

Quali sono, a Suo avviso, i progetti di ampio respiro su cui si potrebbe impostare la programmazione dei fondi strutturali per il 2014-2020?

Ce ne sono molteplici per i diversi settori di attività del porto e sono senz'altro principalmente attinenti ad adeguamenti della infrastruttura portuale secondo le diverse esigenze delle attività svolte e delle necessità del mercato. In funzione delle risorse disponibili dovranno essere individuate le necessarie priorità. E' oggi prematuro privilegiare una scelta senza una valutazione corretta e trasparente.

Intervista a Francesco Tavassi, Presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti

PROSPETTIVE ECONOMICHE DEL PORTO

I primi dati al 2015 confermano la tenuta del porto di Napoli, nel comparto merci e passeggeri.

Molti sono i fenomeni che stanno ridisegnando lo shipping. Le grandi opere infrastrutturali, come il nuovo Canale di Suez e il prossimo ampliamento di Panama; le strategie delle shipping companies che ricorrono alle grandi alleanze e all'utilizzo di navi giganti; le variabili economiche come il calo costante del prezzo del petrolio che sta influenzando le strategie di produzione delle imprese e modificando le posizioni dominanti dei paesi produttori.

Come questi fenomeni possono influenzare il futuro del porto di Napoli?

In linea teorica questi fenomeni possono influenzare in maniera positiva il porto di Napoli, in particolare le grandi alleanze (come quella tra MSC e Maersk) e il c.d. gigantismo navale che possono favorire i porti che sono dei Gateway per le merci, come Napoli, a differenza di quelli che sono di puro transhipment, perché gli armatori preferiscono concentrare i carichi su navi più grandi e quindi farle approdare preferibilmente in porti che consentono di sbarcare sia i contenitori destinati al territorio che quelli di trasbordo.

LE IMPRESE

Quali sono gli elementi di competitività delle imprese presenti nel porto di Napoli? Saranno tali fattori ancora fonte di competitività? Quali i concorrenti diretti e quali i loro vantaggi competitivi?

Partendo dalla considerazione precedente si evidenzia che un fattore di competitività del porto di Napoli (e quindi delle sue imprese) è la posizione geografica baricentrica che lo porta ad essere attrattivo per gli armatori per la capacità di attrarre sia i contenitori destinati al territorio che quelli di trasbordo.

Questo fattore di competitività potrà restare tale anche in futuro

a condizione che siano eseguiti gli interventi di adeguamento infrastrutturale (dragaggio e terminal di levante) che consentono l'approdo di navi più grandi come quelle adesso in esercizio.

Quali sono le azioni di sistema che potrebbero consentire alle aziende del settore di rafforzare la propria posizione competitiva?

Sicuramente le migliori infrastrutture innanzi evidenziate e poi la capacità di dialogare con gli interporti creando un grande sistema logistico sinergico su scala regionale.

Quali sono le previsioni / aspettative per i prossimi cinque anni (scenario migliore, scenario peggiore)?

Le aspettative sono incerte: che lo scenario sia migliore o peggiore dipenderà in maniera quasi esclusiva dalla capacità di dare corso alle azioni evidenziate al punto precedente.

Lo sviluppo del collegamento intermodale mare ferro.

L'integrazione intermodale fra il porto di Napoli, il sistema ferroviario e gli interporti è un tema da tempo ritenuto cruciale per lo sviluppo dei traffici merci, soprattutto nel segmento dei container. Nel 2015 sono finalmente partiti i primi convogli dal porto verso l'interporto Sud Europa.

Quale modello organizzativo e di business ritiene più auspicabile per la gestione dei servizi di trasporto ferroviario?

Ritengo che il modello vincente non dipenda tanto dall'organizzazione o dal soggetto che gestisca i servizi, ma dalla capacità di coinvolgere gli armatori nel progetto: in-

fatti solo lavorando sinergicamente ed offrendo gli interporti come destinazione finale delle merci sin dall'atto della stipula dei contratti marittimi (polizze di carico) potrà rendersi efficace e remunerativo il servizio di trasferimento verso gli interporti.

Qual è la sua opinione sull'efficacia di strumenti quali il marebonus e il ferrobonus?

Come tutti gli strumenti del genere può contribuire a far lanciare sul mercato e sviluppare una determinata tipologia di servizio, ma giocoforza può avere una portata temporale limitata, per cui è necessario comunque che lo sviluppo di tali modalità di trasporto sia garantita da un coinvolgimento sinergico di tutti gli attori della filiera.

COMPETITIVITÀ DEL PORTO DI NAPOLI

Quali esigenze gli operatori del porto hanno evidenziato ai fini della nuova riforma portuale? Quale e come può essere la governance portuale auspicata che possa rafforzare la competitività di un porto e delle imprese in esso operanti?

Innanzitutto gli operatori hanno auspicato con forza che, con l'approvazione della riforma, si abbia finalmente una governance stabile per il Porto: per quanto riguarda gli obiettivi della riforma essi sono sicuramente condivisibili allorché ci si prefigga di avere una strategia comune a livello centrale che possa valorizzare la vocazioni dei porti e evitare una concorrenza inutile tra porti dove tutti vogliono fare tutto, in un mercato che già di per sé ha limitati margini di crescita.

Pertanto la forza della nuova Governance dovrà essere quella di dare corso alle indicazioni che derivano a livello nazionale dai piani nazionali strategici.

Quali politiche da mettere in atto per rendere più competitivo il porto in termini di attrazione di investimenti italiani ed esteri?

Attrarre nuovi investimenti in questo momento è sinceramente difficile: comunque ritengo si debba puntare sullo snellimento delle procedure, sia quelle per la realizzazione di infrastrutture, sia quelle per il transito delle merci, semplificando e velocizzando il sistema di controlli.

I PROGETTI FUTURI DEL PORTO

Nel caso di ulteriori rallentamenti del programma di investimenti, "dove" sarà, quale "ruolo" potrà avere il porto di Napoli nel 2020?

L'ho detto all'inizio: senza investimenti e quindi senza adeguamenti infrastrutturali, il porto vivrà periodi sempre più duri nel segno di una crisi che non terminerà per diversi anni.

Quali sono, a Vostro avviso, i progetti di ampio respiro su cui si potrebbe impostare la programmazione dei fondi strutturali per il 2014-2020?

La programmazione 2014-2020 di fatto già è impostata: ritengo prioritario che in essa sia confermato il finanziamento del dragaggio che consentirà anche di riempire la cassa di colmata del nuovo terminal di levante e portare a compimento questa fondamentale opera.

Intervista a Roberto Zaccaro, Presidente Industria Chimica

PROSPETTIVE ECONOMICHE DEL PORTO

I primi dati al 2015 confermano la tenuta del porto di Napoli, nel comparto merci e passeggeri.

Molti sono i fenomeni che stanno ridisegnando lo shipping. Le grandi opere infrastrutturali, come il nuovo Canale di Suez e il prossimo ampliamento di Panama; le strategie delle shipping companies che ri-

corrono alle grandi alleanze e all'utilizzo di navi giganti; le variabili economiche come il calo costante del prezzo del petrolio che sta influenzando le strategie di produzione delle imprese e modificando

le posizioni dominanti dei paesi produttori. Come questi fenomeni possono influenzare il futuro del porto di Napoli?

Ritiene che il costante calo del prezzo del petrolio possa influenzare le dinamiche dello shipping?

Gli elementi descritti vanno sicuramente nella direzione di ridurre il costo del trasporto che di per sé costituirebbe un fattore incentivante le dinamiche dello shipping favorendo le attività economiche legate al traffico merci e passeggeri. Il positivo effetto di tali fattori viene però parzialmente vanificato dalla dinamica dell'economia internazionale, che mostra una elevata instabilità e tassi di crescita ancora insoddisfacenti quando non negativi, e della domanda aggregata ancora molto debole. Questo crea per strutture portuali come quella di Napoli una incertezza che può essere superata legando maggiormente lo sviluppo del porto al contemporaneo sviluppo dell'area di riferimento. In questo senso tutte le iniziative volte ad accrescere l'attrattività della città e delle aree limitrofe, che si qualificano per l'importanza del patrimonio paesaggistico e monumentale, sono fortemente auspicabili per favorire settori, quale il turismo e l'agroalimentare di qualità, che costituiscono indubbi vantaggi competitivi del territorio nell'attrarre la domanda nazionale e internazionale.

La caduta dei prezzi del greggio e dei prodotti petroliferi è benefica per l'industria dello shipping: infatti, la domanda di petroliere di greggio è aumentata e negli ultimi 12 mesi, supportata anche da minori costi operativi e di gestione delle petroliere stesse. Basti pensare che il costo di bunkeraggio di una petroliera si è dimezzato da \$40.000 al giorno a poco meno di \$20.000 al giorno; gli armatori preferiscono evitare il Canale di Suez per trasportare greggio nei mercati Europei e circumnavigano l'Africa: questo permette di sostare la nave in più porti per fare rifornimento e poi proseguire per il Nord Europa o entrare nel Mediterraneo da Gibilterra. Allo stato attuale delle cose, lo sviluppo del porto di Napoli nel medio e lungo termine dev'essere legato all'incremento dei servizi turistici e trasporto passeggeri e al

rifornimento navi; le compagnie di navigazione potranno sfruttare la posizione strategica del porto per poi proseguire verso le loro destinazioni finali.

L'AMBIENTE PORTO DI NAPOLI

La sua opinione riguardo lo stato di salute del settore petrolchimico nel porto di Napoli. Quale ritiene possa essere lo sviluppo nel medio lungo termine?

Dove si è spostata la raffinazione? Quali poli resistono in Europa?

Quali sono i fattori critici di successo (tecnico - organizzativi - manageriali) delle imprese che operano nel porto di Napoli?

Quali le infrastrutture più urgenti da realizzare o da adeguare per rafforzare la competitività delle imprese del settore che operano nel porto?

Quali sono le priorità strategiche per il porto di Napoli? Il piano degli investimenti è sufficiente / adeguato oppure ci sono altre decisioni / scelte da prendere il più rapidamente possibile?

Il settore petrolchimico osserva ormai da tempo, come avviene per molti altri settori, un processo di progressiva concentrazione della produzione mirata a raggiungere quelle economie di scala necessarie a fronteggiare il progressivo calo della domanda attraverso un più alto grado di efficienza nei prodotti e nei processi. Questa situazione ha comportato nel tempo una sensibile riduzione del numero degli impianti di raffinazione non solo in Italia ma anche nel resto d'Europa, e la sopravvivenza di quegli impianti caratterizzati da maggiore capacità produttive e più alto grado di conversione, e capaci di incontrare la domanda di prodotti con più alte specifiche di qualità soprattutto sotto il profilo ambientale. Da questo punto di vista per le aziende che operano in tale settore è sempre più stringente il vincolo di una maggiore specializzazione produttiva alla quale si lega una maggiore capacità di innovazione attraverso gli investimenti in nuove tecnologie e in R&D, un più elevato grado di internazionalizzazione nel marketing e, soprattutto, un più elevato grado di sostenibilità

nei prodotti e nei processi. Perché tale rilevante impegno possa risultare efficace è necessario e urgente un adeguamento del Porto non solo nella accessibilità e convenienza dei canoni, nella semplificazione anche amministrativa delle operazioni e soprattutto della definizione di una governance che possa garantire una pianificazione degli investimenti strutturata nella sua fattibilità anche rispetto all'opportunità costituita dai finanziamenti comunitari e ad una loro ottimale allocazione che eviti il rischio di duplicazioni con realtà operanti nella stessa area geografica. Il porto di Napoli, così come il porto di Marghera, deve diventare un grande snodo logistico, un hub, per poi puntare alla creazione di un polo petrolchimico per il Meridione e il bacino Mediterraneo. L'8 Gennaio scorso il Ministro per lo Sviluppo Economico Federica Guidi ha approvato, insieme alla Regione Veneto, l'Autorità Portuale e il Comune di Venezia, un Accordo di Programma per 158 mln di € volto al rilancio di Porto Marghera puntando sulla logistica. Il porto di Napoli, strategicamente posizionato, dovrebbe partire dallo snellimento delle operazioni portuali, miglioramento delle infrastrutture presenti (nuove banchine) e dei trasporti, interventi sulla sicurezza idraulica e adeguamento ai canoni di efficienza Europei. In tal senso, l'attuazione del Piano strategico di accorpamento delle Autorità portuali previsto dal Governo è auspicabile che avvenga in tempi molto brevi.

COMPETITIVITÀ DEL PORTO DI NAPOLI

Quali esigenze gli operatori del porto hanno evidenziato ai fini della nuova riforma portuale? Quale e come può essere la governance portuale auspicata che possa rafforzare la competitività di un porto e delle imprese in esso operanti?

Innanzitutto gli operatori hanno auspicato con forza che, con l'approvazione della riforma, si abbia finalmente una governance stabile per il Porto: per quanto riguarda gli obiettivi della riforma essi sono sicuramente condivisibili allorché ci si prefigga di avere una strategia comune a livello centrale che possa

valorizzare la vocazioni dei porti e evitare una concorrenza inutile tra porti dove tutti vogliono fare tutto, in un mercato che già di per sé ha limitati margini di crescita. Pertanto la forza della nuova Governance dovrà essere quella di dare corso alle indicazioni che derivano a livello nazionale dai piani nazionali strategici.

Quali politiche da mettere in atto per rendere più competitivo il porto in termini di attrazione di investimenti italiani ed esteri?

Noi già abbiamo diverse aziende che hanno investito tanto in Campania che stanno soffrendo molto e mettendo a rischio anche tanti investimenti stranieri.

Noi in Campania abbiamo pensato di fare investimenti sugli interporti per i prodotti solidi ma non abbiamo pensato di fare un Interporto per lo stoccaggio di liquido, riconvertire i tanti serbatoi vuoti nel porto non utilizzati per prodotti liquidi (cioè la petrolchimica) e petroliferi come glicoli, paraffine, soda, potassio, bitumi, lubrificanti,

fuel. Questo ha causato un assoluto allontanamento di aziende straniere e la non competitività di aziende esistenti, per l'assenza di uno scarico in navi di tali prodotti. Attrarre nuovi investimenti in questo momento è sinceramente difficile: comunque ritengo si debba puntare sullo snellimento delle procedure, sia quelle per la realizzazione di infrastrutture, sia quelle per il transito delle merci, semplificando e velocizzando il sistema di controlli.

I PROGETTI FUTURI DEL PORTO

Nel caso di ulteriori rallentamenti del programma di investimenti, "dove" sarà, quale "ruolo" potrà avere il porto di Napoli nel 2020?

Quali sono a Suo avviso i progetti di ampio respiro su cui si potrebbe impostare la programmazione dei fondi strutturali per il 2014-2020?

Rispetto alla situazione e agli obiettivi fin qui descritti, la situazione attuale del Porto di Napoli rende evidente l'inadeguatezza dei programmi di investimenti fin

qui adottati e la loro urgente ridefinizione che sia compatibile con la situazione di mercato fin qui descritta e con gli obiettivi di rilancio dello stesso Porto. Un rilancio che può avvenire nella ottimale capitalizzazione di alcune sue zone già esistenti, per esempio attraverso dragaggi, che consentano l'accesso alle navi di maggiori dimensioni, e delle strutture afferenti i servizi del comparto della crocieristica. Ma, come detto in apertura, l'efficacia di tale auspicato impegno dipende dalla possibilità che il Porto non costituisca un universo a sé stante ma armoniosamente inserito in un contesto territoriale che possa assicurare una migliore ricettività ed esercitare una maggiore attrattività. In questo senso sono complementari a tale obiettivo tutti i processi di riqualificazione delle aree limitrofe attraverso cui realizzare una maggiore integrazione tra Porto e resto del territorio.

maritime
economy