

COMUNICATO STAMPA

ECONOMIA DEL MARE: OPPORTUNITA' DI SVILUPPO PER IL TERRITORIO LAZIALE

- **Il Lazio vanta oltre 33.000 imprese agganciate al sistema marittimo - il 18% del totale nazionale - che generano 7,5 miliardi di euro di valore aggiunto e 134.000 occupati.**
- **Il porto di Civitavecchia movimentata circa 17 milioni di tonnellate di cargo e supporta un import-export marittimo del Lazio che supera i 15 miliardi di euro.**
- **Con i suoi 2,2 milioni di passeggeri Civitavecchia è il primo scalo crocieristico d'Italia ed il secondo d'Europa, nel 2018 si prevede di superare quota 2,4 milioni.**
- **Importante il traffico Ro-Ro che sfiora i 5 milioni di tonnellate, con un +3% sul 2016 e una crescita del 23% negli ultimi 5 anni. Da evidenziare che dal 2012 il numero delle navi Ro-Ro transitate nell'arco tirrenico è aumentato del 15,4%.**
- **Grande attenzione sulla possibilità di istituire una Zona Logistica Semplificata, per attrarre investimenti e incentivare l'export.**
- **Il rapporto di SRM evidenzia inoltre il nuovo slancio del Mediterraneo che negli ultimi 20 anni ha visto crescere di 6 volte il traffico container (+500%). Ciò sottolinea che il Mare Nostrum è e sarà ancora protagonista dei traffici dell'Area Med.**

Civitavecchia, 11 ottobre 2018 - Le vie del mare *asset* strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato all'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Ordine dei Commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia.

L'incontro, svoltosi oggi presso la Sala Convegni del Molo Vespucci a Civitavecchia, è stato aperto da **Cristiano Sforzini**, presidente dell'Ordine dei Commercialisti ed Esperti Contabili di Civitavecchia, ed è stata l'occasione per presentare la **5° edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy"** di SRM.

I dati del report sono stati illustrati da **Alessandro Panaro**, responsabile dell'Area Maritime Economy di SRM, ed approfonditi da **Pierluigi Monceri**, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo e **Francesco Di Majo**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, in riferimento agli scenari regionali ed alle sfide e opportunità che attendono il territorio.

A seguire si è tenuta la tavola rotonda su “**Banche, imprese e istituzioni a sostegno del territorio**” che ha visto protagonisti **Guido Andriani**, docente di navigazione all’Istituto Nautico Calamatta di Civitavecchia, **Antonio Errigo**, vicedirettore e responsabile Relazioni Internazionali ALIS e **Giannandrea Palomba**, presidente Panama, con la moderazione di **Marcello Di Martino**, direttore commerciale imprese Lazio, Sardegna e Sicilia di Intesa Sanpaolo.

Il Rapporto ha evidenziato la crescita dei porti italiani grazie alla crescente importanza della componente internazionale del trasporto marittimo. Nello Short Sea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo. L’Italia ha le potenzialità per proporsi come punto strategico di imbarco e sbarco e come hub logistico per le “Silk Ships” (Navi che percorrono la Via della Seta).

In particolare, il focus di SRM ha messo in evidenza il grande ruolo che il sistema marittimo e portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi *driver* da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l’attrazione di investimenti imprenditoriali.

Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo: *“Nel Lazio le imprese agganciate al sistema marittimo sono oltre 33mila e generano qualcosa come 7,5 miliardi di euro di valore aggiunto e 134mila posti di lavoro. Civitavecchia ha registrato nel 2017 la movimentazione di 17 milioni di tonnellate cargo e, con 2,2 milioni di passeggeri, è il primo scalo crocieristico d’Italia ed il secondo d’Europa. La cosiddetta economia del mare costituisce un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore. Il Gruppo Intesa Sanpaolo sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell’Italia e, nel caso specifico al centro dei lavori di oggi, di Civitavecchia e del Lazio”*.

Alessandro Panaro, responsabile Area Maritime Economy SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno: *“Il Mediterraneo sta aumentando la sua centralità nell’ambito dei traffici marittimi mondiali, non a caso nell’ultimo ventennio il traffico container è aumentato del 500%. Nuovi fenomeni vanno affacciandosi nel Mare Nostrum come ad esempio i numerosi investimenti che la Cina sta realizzando nella logistica e nella portualità marittima, il gigantismo navale che va assumendo proporzioni sempre più preoccupanti per i nostri porti e un’aggressiva politica di attrazione di investimenti imprenditoriali messa in campo dai Paesi dell’area MENA (Middle East & North Africa) attraverso le Free Zones. Queste sfide necessitano di un sistema portuale sempre più innovativo, pronto a realizzare investimenti sempre più mirati alla crescita del territorio ed integrati con la logistica e a definire al più presto strategie che vadano in sinergia con le imprese; in questo senso le ZLS-Zone Logistiche Semplificate possono dare una forte mano a semplificare quelle procedure burocratiche che da sempre rappresentano il problema del nostro sistema portuale. Il sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta con la sua grande vocazione Crocieristica e*

con una particolare vocazione rivolta al servizio del sistema produttivo deve essere in prima fila per consentire al Paese di non perdere le opportunità che il Mediterraneo sta mettendo in campo”.

Francesco Maria di Majo, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale: *“Lo studio realizzato da SRM è molto importante per il nostro Network ed è particolarmente determinante e appropriato per il porto di Civitavecchia in quanto mette in evidenza le potenzialità di un porto considerato un punto chiave per lo sviluppo economico della nostra regione, dell’Italia e non solo. Il porto di Civitavecchia e i porti del Network, Fiumicino e Gaeta, sono stati riconosciuti, ultimamente, strategici anche a livello Europeo tanto che la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha approvato un finanziamento di 195 milioni di euro, il più grande finanziamento concesso dall’istituto di credito lussemburghese in favore di un’autorità di sistema portuale, mirato all’ampliamento del porto di Civitavecchia ed alla realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino. Nel primo scalo il progetto riguarderà la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, tra cui in particolare il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti, e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche. A Fiumicino, il progetto prevedrà, invece, la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un’importante opera di dragaggio dei fondali”.*

ECONOMIA DEL MARE

LAZIO E CIVITAVECCHIA

La regione Lazio ha un sistema marittimo che vanta la presenza di oltre 33mila imprese (il 18% del Paese), genera 7,5 miliardi di euro di valore aggiunto (il 17% del Paese) e 134mila occupati (il 15,4% del Paese).

Al 2017, il porto di Civitavecchia ha registrato circa 17 milioni di tonnellate cargo con una tenuta rispetto al 2016. L’import export marittimo del Lazio supera i 15 miliardi di euro.

E' significativa la quantità di rinfuse movimentata ma evidenziamo che a dare valore ai traffici commerciali di Civitavecchia è soprattutto il Ro-Ro (trasporto auto e veicoli gommati in generale) che sfiora **i 5 milioni di tonnellate con un aumento del 3% sul 2016**. Il Ro-Ro è un settore che consente al Paese di ridurre l’inquinamento e l’incidentalità (i tir viaggiano più sicuri sulle navi) e danno forza al nostro export di auto. Si tratta di un comparto ad alto valore aggiunto soprattutto se legato al trasporto delle auto-nuove. **Civitavecchia rappresenta il 5% del traffico nazionale. Il traffico Ro-Ro del porto è cresciuto del 23% negli ultimi 5 anni.**

Lo scorso anno nel porto di Civitavecchia **il traffico di autovetture nuove è stato di 280mila unità**, dato che conferma il trend positivo del 2016. Attraverso le Autostrade del Mare Civitavecchia è collegata con servizi regolari ai porti mediterranei di Barcellona, Tunisi, Olbia, Porto Torres, e con i porti Extra mediterranei di Halifax, Davisville, New York, Baltimore, Jacksonville, Houston, Tuxpan, Veracruz.

Civitavecchia è il primo scalo crocieristico d'Italia con 2,2 milioni di passeggeri ed il secondo in Europa (dopo Barcellona) ed un punto di riferimento per il turismo. Esso è la «porta» di accesso alla Capitale. **Quasi un quarto dei crocieristi italiani transita attraverso questo scalo.** Problema del porto è rafforzare il ruolo di *home port* vale a dire porto di imbarco e non di mero transito.

ITALIA

Nel complesso il paese ha gestito - al 2017 - oltre mezzo miliardo di tonnellate di merci con un continuo e costante incremento registrato nell'ultimo quinquennio (+9,4%).

In particolare il Ro-Ro - che copre il 21% del totale - ha avuto uno sviluppo significativo crescendo di circa il 37% negli ultimi 5 anni superando al 2017 i 107 milioni di tonnellate. Solo nell'ultimo anno l'aumento è stato dell'8,5%. Il Ro-Ro è una parte importante del traffico in SSS-Short Sea Shipping (navigazione a corto raggio che comprende anche altre modalità di trasporto merci e che indica una nave che viaggia all'interno del bacino del Mediterraneo).

Nel Mediterraneo i Paesi Europei fanno viaggiare in SSS ogni anno oltre 600 milioni di tonnellate di merci e l'Italia è leader trasportando 218 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale e ha dietro di sé competitor di tutto rispetto come Spagna e Grecia. E' evidente la valenza del nostro Paese nel traffico di questo tipo di modalità di trasporto.

I più importanti Assi di transito delle navi Ro-Ro in Italia sono il Tirrenico Centro Settentrionale e l'Adriatico ed in particolare il primo copre la quota preponderante del totale con il 36,6% delle tonnellate trasportate, ha un ruolo strategico per il Paese. Il ro-ro ha uno stretto legame con il settore automotive (uno dei principali del nostro Paese con un valore aggiunto di 12 miliardi di euro).

La vendita delle auto nel mondo è cresciuta passando dai 72 milioni di auto vendute nel 2007 ai 93 milioni del 2017 e si stima aumenterà ulteriormente fino a raggiungere i 115 milioni al 2030.

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

Tra il 2007 e il 2017, la dimensione media delle navi Car Carrier Ro-Ro è cresciuta del 20% raggiungendo una capacità di stiva media di 5.390 unità. Le nuove navi in futuro raggiungeranno una capacità di oltre 8.000 unità. Nello stesso periodo, la capacità complessiva della flotta è cresciuta del 50% e la crescita delle vendite di auto è stata meno significativa (+ 36%) ma ancora in aumento.

Il Porto muove merci dal valore più elevato rispetto ai competitor questo può essere un'opportunità.

Il valore delle merci (non energetiche) scambiate nel Lazio via mare sia più elevato di altre regioni. E' un semplice rapporto tra valore dell'import/export e tonnellate di merci escludendo i settori oil. **Ogni tonnellata in import export ha un valore di oltre 2.700 euro. Questo anche grazie alle auto.**

A questo si lega un altro importante concetto che è la logistica. La logistica è difatti in grado di aumentare il valore aggiunto delle merci. L'effetto moltiplicativo dell'integrazione logistica è, difatti, in alcuni casi notevole. Inoltre, laddove l'attività logistica si leghi ad attività marittime a maggior valore aggiunto come il Ro-Ro il valore degli scambi aumenta. Il settore automotive genera un importante valore aggiunto. **Ogni euro esportato o destinato a consumi interni ne genera ulteriori 0,60 nell'economia.**

LE CROCIERE: IL VALORE PER IL TERRITORIO

Nel 2019 è atteso un traffico crocieristico record nei porti italiani, nei quali giungeranno 11,5 milioni di crocieristi con un aumento del 5,5% sul 2018. I presupposti di questo brillante risultato sono le nuove mega-navi che visiteranno l'Italia. In aggiunta, occorre considerare il ruolo svolto dai grandi porti che si stanno cercando di migliorare servizi e programmazione degli attracchi.

Anche nelle previsioni per l'anno 2018 l'Italia si conferma prima destinazione europea con 10,9 milioni di crocieristi (+7,3% rispetto al 2017) per un totale di oltre 4.600 approdi. La stagione 2018 italiana ha coinvolto 47 compagnie, 145 navi e 80 porti.

Civitavecchia si confermerà primo porto crocieristico d'Italia. Nei dati 2017 resta seconda in Europa dopo Barcellona ed unica città a contendere insieme alla spagnola il primato degli oltre 2,0 milioni di visitatori all'anno.

Nel 2018 Civitavecchia supererà i 2,4 milioni di visitatori e 775 toccate navi con un aumento del 12% sul 2014 e del 9% se consideriamo il 2017. Civitavecchia vanta la presenza di compagnie armatoriali nel settore delle crociere che rappresentano il 50% del mercato crocieristico nel Mediterraneo.

Città driver del porto è Roma accoglie ogni anno oltre 10,3 milioni di turisti e quindi Civitavecchia ne rappresenta il naturale sbocco per la via marittima.

Dei crocieristi, il 34% si imbarca/sbarca a Civitavecchia (home port), il 66% sono in transito e di questi il 90% scende dalla nave per una escursione. Rimane quindi ancora da migliorare questo aspetto. Essere home port aumenta in modo importante il valore aggiunto della crociera poiché i turisti fermano più tempo in città e si avvalgono sempre più di fornitori locali. Dei crocieristi il 50% raggiunge Roma, mentre il 37% si ferma a Civitavecchia.

Le crociere sono da ritenere un asset strategico dell'Italia e del territorio laziale; sono anch'esse uno strumento che favorisce la visibilità turistica, nazionale ed internazionale del

nostro Paese, stimolando l'accessibilità ai siti più belli ed importanti d'Italia e generando un significativo impatto economico.

L'effetto economico globale delle attività crocieristiche a Civitavecchia, secondo stime Certet-Bocconi è pari a oltre 400 milioni di Euro. Specificatamente per l'area di Civitavecchia l'impatto è di oltre 90 milioni di euro quindi Civitavecchia potrebbe aumentare, con il miglioramento della configurazione home port, i benefici per il territorio.

LE ZLS (ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE)

Il Governo nel decreto legge 91/2017 ha permesso la costituzione di ZES-Zone Economiche Speciali per i porti del Mezzogiorno e la legge di Bilancio 2018 ha poi introdotto le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) per i porti del Centro Nord. Innovazione assoluta è che il Driver che deve guidare il processo di sviluppo è il porto (l'Autorità di Sistema Portuale). Infatti il Comitato che dovrà guidare le ZLS è presieduto dal presidente del Porto.

La ZLS impatta sul territorio specie su tre indicatori: Export, Investimenti e Traffico portuale. Alcune stime di SRM hanno individuato queste percentuali di crescita.

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

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

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

Ovviamente tali impatti si hanno quando una ZLS entra a Regime quindi in un tempo medio lungo (in genere 7-8 anni).

Civitavecchia potrebbe costituire una ZLS a rete poiché questa è concepita per sistemi portuali che hanno più porti intorno.

È necessario elaborare un piano di sviluppo cioè un progetto territoriale credibile da presentare al Governo che illustri quali sono le strategie che la ZLS vuole innestare per attirare investimenti ed in quali zone e come questi siano connessi all'area portuale.

In Italia abbiamo Trieste che ha un punto franco che garantisce al porto traffici internazionali e lo stoccaggio di merci cui potenzialmente assicurare lavorazioni logistiche anche se la ZLS è più ampia ed è concepita anche per altre agevolazioni.

Quali sono gli incentivi che la ZLS può prevedere: al primo posto semplificazioni burocratiche che sono richiestissime dalle imprese che devono investire, poi agevolazioni per sdoganare le merci e esentarle dal pagamento di dazi, infine stanziamenti statali e regionali che possono andare a finanziare investimenti per agevolare le imprese a venire nel territorio. Tutto questo va a definire un *pacchetto localizzativo* cioè un catalogo di benefici che la ZLS può offrire all'aziende interessata ad investire nel territorio.

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

Molti Paesi esteri fanno uno di questo strumento tra cui Marocco, Egitto, Turchia ed attraggono traffici e investimenti.

Civitavecchia potrebbe quindi impostare un progetto del genere dando forza ai suoi settori portanti e generando un processo di sviluppo non rapido ma graduale nel tempo rivolto ad assicurare quella crescita di cui questo territorio ha bisogno.

CONCLUSIONI

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

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

Per accogliere investimenti logistici è necessario dare progettare strumenti che favoriscano l'attrazione di investimenti e ricordiamo che i porti del Centro – Nord hanno la possibilità di istituire Zone Logistiche Semplificate.

Il «porto del futuro» deve garantire al territorio: internazionalizzazione, logistica e sviluppo del turismo. Sono questi i 3 imperativi su cui Civitavecchia deve impostare la propria crescita e la ZLS potrebbe contribuire a farne crescere alcuni.

Intesa Sanpaolo
Rapporti con i Media
stampa@intesasanpaolo.com

SRM
Ufficio Stampa
m.ripoli@sr-m.it
alessandro.panaro@intesasanpaolo.com