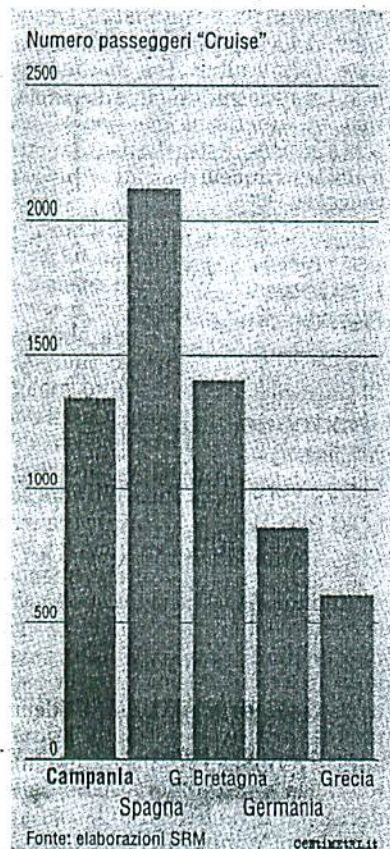


Il barometro dell'economia

Merci e crociere La Campania in forte crescita



I key numbers del trasporto marittimo nell'Unione Europea confermano la leadership dell'Italia nel traffico passeggeri con oltre 92 milioni di unità nel 2010, registrando un incremento del 2,4% rispetto all'anno precedente, in controtendenza con la media europea che ha rilevato una riduzione del 2,3%. Nel trasporto marittimo di merci, l'Italia si conferma al 2° posto in Europa, solo dopo l'UK, con 472,5 milioni di tonnellate. Con riferimento al segmento dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo il nostro Paese occupa la prima posizione con 235,6 milioni di tonnellate, pari al 42% del traffico complessivo dell'EU-27. Si pensi che al 2° posto vi è la Spagna con «sole» 94 milioni di tonnellate.

Questi dati danno l'idea dell'importanza per l'Italia del «cluster» maritti-

mo che ormai rappresenta il 2,6% del nostro PIL e occupa oltre 477 mila persone tra occupati diretti e indotto (FederMare2011).

E la Campania? Dimostra di competere a livello europeo. Le analisi realizzate da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) evidenziano l'importanza del sistema portuale per un'economia il cui interscambio commerciale secondo gli ultimi dati è stato pari a oltre 20 miliardi di euro, di cui ben il 45% per via marittima.

I due principali scali, Napoli e Salerno, già nel 2010 hanno movimentato complessivamente 31,8 milioni di tonnellate, registrando un incremento del 13,2% nonostante la stringente crisi che ha colpito tutti i principali comparti del nostro Paese.

I porti campani hanno rilevato una performance positiva anche nel comparto passeggeri. Napoli, oltre a registrare circa 6 milioni di passeggeri per il traffico locale o a media distanza, è diventato il principale scalo nazionale per i crocieristi in transito (1,4 milioni), le stime del 2011 mostrano un trend in crescita che dovrebbe raggiungere 1,5 milioni di unità (oltre il 10% dei crocieristi dell'EU27). Anche Salerno ha visto crescere i passeggeri, in particolare per l'aumento dei traffici locali e soprattutto per il potenziamento del crocierismo, raggiungendo nel 2010 oltre 625 mila unità.

Questi dati sono frutto anche della positiva attenzione di cui il territorio ha beneficiato da parte delle compagnie di shipping originarie della Campania che hanno scelto di investire attivamente nel potenziamento delle strutture e dei servizi portuali e di concentrarvi una parte importante dei propri traffici.

La Campania è la regione italiana che concentra la maggiore presenza di armatori, ben il 39%: una flotta che con un totale di 8,3 milio-

ni di tsl costituisce il 45,7% della capacità complessiva nazionale. Il Rapporto 2011 della FederMare, indica che nella regione si è concentrato circa il 43% dei ricavi realizzati dal comparto armatoriale italiano. Importante è l'impatto sull'occupazione: gli armatori danno lavoro a circa 8.000 persone, il 28,2% del totale nazionale.

Ultima ma non meno importante è l'approvazione da parte del Comitato Portuale di Napoli di un piano di investimenti 2012-2014 per oltre 660 milioni; esiste la volontà dunque di non fermarsi e di proseguire un percorso di sviluppo che ormai sta portando lo scalo napoletano ad affermarsi come grande realtà internazionale.

I porti sono senza dubbio diventati eccellenze del nostro Sistema Paese ma occorre senza indugio risolvere alcuni nodi diventati forse vere e proprie emergenze: la riforma della legge 84/94 (Legge quadro che disciplina il settore portuale) e con essa l'assegnazione dell'autonomia finanziaria degli scali, il problema dei dragaggi e lo sblocco delle grandi opere portuali "ferme" per problemi burocratici; queste sono le priorità su cui puntare per far sì che l'Italia e la Campania diventino ancor più competitive, internazionalizzate e rilanciate verso orizzonti di crescita.

Chiudiamo l'articolo con una suggestione: il sistema portuale Campano con +13,2% è quello che ha registrato una maggiore crescita nel comparto Merci nel 2010 rispetto al 2009, sia rispetto ai porti liguri, sia rispetto agli HUB nazionali (Gioia Tauro, Taranto, Cagliari) sia rispetto ai porti del Nord-est (Trieste, Venezia, Ravenna). Grafico Docet.

A cura di SRM in collaborazione con il Banco di Napoli