

## Trasporto merci Napoli leader



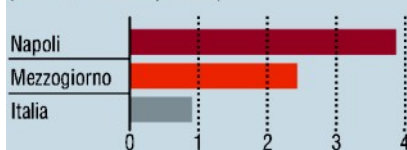
Il barometro  
dell'economia

## Trasporto merci Napoli leader per i container

### L'economia del mare

#### Crescita % Trasporto Container

(var. % 12/11 fonte Assoport 2013)



#### Traffico container per Macroarea % 2012

(Fonte Assoport)



A cura di Studi e ricerche per il Mezzogiorno  
in collaborazione con Banco di Napoli

centimetri

La Containerization, ovvero la diffusione dell'utilizzo del container per trasportare le merci via nave da un continente all'altro (container + internationalization), è un fenomeno - spesso oggetto delle analisi di SRM - che da tempo esiste ma che oggi più che mai va assumendo un'importante dimensione economica. Due sono i presupposti di ciò: il fenomeno del gigantismo navale che sta ormai portando i vari Paesi a puntare sull'aumento della capacità competitiva dei propri porti e delle proprie infrastrutture cosiddette inland (interporti) e la valenza dell'export che sta ormai consolidando il ruolo di driver per il traino della nostra economia.

Le nuove navi da 18-19.000 teus (un teus corrisponde al volume di un container da 20 piedi di lunghezza) che varcano il Mediterraneo e le nuove alleanze tra i grandi carrier stanno ormai modificando gli equilibri mondiali ed avviando un processo di selezione naturale delle strutture portuali rivolgendosi verso quelle realtà dove c'è maggiore efficienza, maggiore disponibilità di collegamenti verso l'entroterra e anche qualità dei servizi offerti. Si rende quanto mai necessaria, quindi, la definizione di una strategia marittima da perseguire con incisività puntando sulla competitività dei porti che stanno operando con difficoltà ed in carenza di risorse finanziarie.

Nel 2001 il nostro sistema portuale movimentava 7,2 milioni di teus e oggi tale cifra è aumentata del 32,2% arrivando a 9,6 milioni con punte nel 2007 di 10,6 mi-

lioni; il dato del 2012 è anche in crescita (lieve) sull'anno precedente con un +1%. Napoli è tra i porti italiani che supera i 500 mila teus ed ha registrato una crescita del 3,8% rispetto al 2011; se consideriamo anche Salerno, altro porto molto dinamico, il sistema portuale Campano arriva ad oltre 755 mila teus. Giova sottolineare anche la crescita di Gioia Tauro e Cagliari.

Le merci dalla Campania partono ed arrivano in tutto il mondo soprattutto via mare: con l'Asia Orientale il nostro interscambio marittimo è di quasi 1 miliardo di euro (20,2% del totale); di rilievo anche le performance con UE28, America Settentrionale e Area Med.

Smistare un container è il primo passo di una catena produttiva che crea valore, ma questo valore è molto maggiore se vi è un processo di lavorazione di ciò che il container contiene. Uno dei punti deboli della portualità italiana è che "movimentiamo" molto ma "lavoriamo" poco il contenuto, ossia le merci non sono sempre sottoposte a processi di logistica attiva. Per comprendere bene la differenza è sufficiente pensare che un container lavorato riversa nell'economia un valore di 8 volte superiore ad un container solo movimentato.

Da dove cominciare allora? Occorre fare un punto della situazione sui dragaggi dei fondali dei nostri porti per consentire di attrarre maggiori e più grandi navi e investimenti. Un secondo passo potrebbe essere quello di affrontare in modo risolutivo il tema della riforma portuale; la legge 84/94 ormai sta per compiere 20 anni e sarebbe necessario definire almeno i punti riguardanti l'autonomia finanziaria

e le risorse annualmente disponibili per lo sviluppo del nostro settore portuale.

Tutto questo porta anche ad un'altra riflessione sull'utilizzo dei fondi comunitari. Siamo ad un passo dall'inizio della nuova programmazione dei fondi strutturali 2014-2020 e vi sarà una dotazione importante per realizzare e consolidare le infrastrutture; anche in questo caso occorre decidere quali potenziare e fare scelte precise. SRM suggerisce da tempo di puntare su pochi progetti che abbiano una valenza europea così da andare ad integrarsi con le reti Ten (Trans-European Network) e con i mercati produttivi dove vi sia un'elevata presenza manifatturiera.

Una stima di SRM porta a dire che l'aumento del 3% della nostra quota di mercato container in Europa (opportunamente lavorata) condurrebbe ad un aumento del fatturato delle nostre imprese di oltre 3,2 miliardi di euro. Stima approssimativa ma che dà comunque il senso dell'opportunità di crescita che si può avere da questo comparto. Consapevole di tutto ciò SRM inaugurerà presto un Osservatorio Permanente sulla filiera dell'economia marittima; uno strumento pensato per offrire agli operatori economici del settore analisi dettagliate ma anche confronti ed esempi internazionali, e per dare un contributo utile ad una parte dell'economia importante per il Mezzogiorno e determinante per la competitività del nostro Paese.

A cura di SRM  
e in collaborazione  
con il Banco di Napoli