

## COMUNICATO STAMPA

### **ECONOMIA DEL MARE OPPORTUNITA' CONCRETA PER LO SVILUPPO ECONOMICO DEL LAZIO**

- **Civitavecchia 1° porto italiano per crocieristi (2,3 mln passeggeri) ed il secondo in Europa dopo Barcellona**
- **6° per rinfuse solide movimentate (6 mln tonnellate);**
- **Civitavecchia, insieme ai porti campani, movimentata il 19,7% del traffico Ro-Ro (trasporto marittimo di autoveicoli), è 10° in Italia con 4,5 mln di tonnellate ed in crescita del 13,3% sul 2014**
- **Civitavecchia punto di transito di 3,8 milioni di passeggeri (+5,4%) sul 2014, quali 2,3 mln crocieristi (+6,1%)**

*Civitavecchia, 11 ottobre 2016* – Le vie del mare *asset* strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato a “L’Economia del mare” organizzato da Intesa Sanpaolo nella sede dell’Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta. Ad aprire i lavori la relazione su “rischi e opportunità al centro del Mediterraneo” di **Massimo Deandreis** Direttore Generale di Srm. A seguire **Pierluigi Monceri**, Direttore Regionale Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna Intesa Sanpaolo su “il quadro macroeconomico regionale e l’evoluzione connessa alla trasformazione degli scenari marittimi”, **Marcello Donnarumma**, Short Sea Commercial Department Grimaldi Group, “progetti ed iniziative per lo sviluppo del porto di Civitavecchia”, **Umberto Masucci**, Presidente Propeller Club e Vice Presidente Federazione del Mare, “il sostegno del porto di Civitavecchia e dell’economia del mare per lo sviluppo del territorio”, **Massimo Ferri**, Presidente Ordine Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili Civitavecchia, “il Progetto di Alta Formazione sull’Economia del Mare”, **Stefano Visone**, Direttore Commerciale Imprese Regione Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna di Intesa Sanpaolo, “Il ruolo della banca a sostegno dell’economia marittima”.

**Pierluigi Monceri**, direttore regionale Intesa Sanpaolo per Lazio, Sardegna, Toscana e Umbria: “L’analisi di SRM e la conoscenza delle dinamiche economiche della regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell’economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni e del sistema portuale di Civitavecchia uno dei più importanti in Italia, ma che ha ancora grandi possibilità di crescita. E’ uno sviluppo assolutamente necessario per assicurare alla regione tutte le possibili opportunità di crescita ed in questa direzione va visto il progetto del Nuovo Terminal che consentirà l’attracco di navi con capacità di trasporto pari a 18.000 teu.”

**Massimo Deandreis**, direttore generale SRM: “Lo studio di SRM mette in risalto l’importanza che ha tutta l’economia marittima in Italia e nel Mezzogiorno. Partendo da terra - il porto, la logistica e la cantieristica - e proseguendo sul mare – pesca, navigazione

*e industria dello shipping – parliamo di una filiera che in Italia vale circa 44 miliardi. Nel Lazio il 25,2% dell'import-export avviene via mare per un valore pari a 11,4 mld di euro e Civitavecchia gioca un ruolo da protagonista non solo locale ma nazionale. E' il primo porto in Italia per traffico dei crocieristi e il secondo in Europa ed ha grosse potenzialità nell'ulteriore sviluppo del traffico Ro-Ro e nel decollo della movimentazione containers. Opportunità che devono consolidarsi con l'attuazione della riforma portuale”*

## **Il report di SRM - Il Lazio e il ruolo della filiera “ Mare”**

### **I valori economici della regione**

Il **valore aggiunto** prodotto dal settore è di 6,7 mld€ pari al 15,2% del totale nazionale. La provincia di Roma è prima in Italia con 6 mld€ di valore aggiunto proveniente dall'economia marittima e vi sono presenti quasi 700 imprese del cluster marittimo, ovvero il 7,3% del totale nazionale.

Il **25,2%** dell'import-export della regione Lazio avviene via mare per un valore pari a **11,4 mld di euro**. Si registra la buona performance dei primi 6 mesi del 2016 in cui l'interscambio via mare della regione è aumentato del 10% (in controtendenza con il dato nazionale che registra un calo del 7,2%). I Paesi dell'UE28 e il Medio Oriente sono le principali Aree di riferimento per il commercio estero del Lazio e pesano insieme per il **43%**.

**I mezzi di trasporto** costituiscono la tipologie di merci maggiormente scambiate via mare con il **27%** del totale: nel 1° semestre 2016, risultano essere cresciuti del **59,3%** rispetto all'analogo periodo del 2015 e questo è un effetto delle **ottime performance che il Ro-Ro (Roll on Roll off** vale a dire navi specializzate nel trasporto di autoveicoli) sta avendo sul porto.

**Il porto vanta primati di rilievo nelle classifiche italiane:** è 1° per crocieristi (2,3 mln passeggeri); 6° per rinfuse solide movimentate (6 mln tonnellate). Interessanti sono le **prospettive** relative alle crociere e al segmento Ro-Ro **per il quale settore è 10°** in Italia con 4,5 mln di tonnellate, ma con interessanti segnali di crescita (**+13,3%** sul 2014). Civitavecchia, insieme ai porti campani, movimenta il 19,7% del traffico italiano. Importante la componente **container** che denota anche una capacità prospettica del porto in termini logistici. Attualmente la quota di traffico di container non è elevata ma è stato approvato il progetto del **Nuovo Terminal Container** che, a regime, consentirà una movimentazione fino a **700 mila Teu** (unità di misura utilizzata per i container).

### **Il turismo in Lazio: una possibile chiave di successo**

La regione si caratterizza per un'offerta turistica molto importante. Roma ospita ogni anno circa 10 milioni di turisti e il porto di Civitavecchia rappresenta la naturale via di accesso marittimo alla Capitale. L'attrattività come scalo crocieristico è dunque molto forte e si conferma la sua leadership in Italia e il secondo posto in Europa per numero di crocieristi. Il **Roma Cruise Terminal (RCT)**, il terminal crociere di Civitavecchia, è una società formata da Costa Crociere, MSC e Royal Caribbean Cruises, le 3 compagnie che rappresentano l'80% del mercato crocieristico nel Mediterraneo.

### **I driver possibili di crescita della portualità nella regione**

La filiera Mare rappresenta una importante risorsa del Lazio che va dunque potenziata e sostenuta. I possibili driver di crescita di filiera si fondano, come mostra lo studio, su molteplici driver: l'ulteriore sviluppo del traffico Ro-Ro, il decollo dei container, il consolidarsi della valenza di home-port crocieristico, l'incremento dell'offerta diportistica, lo sviluppo della Free Zone.

Riguardo al traffico **Ro-Ro**, il porto di Civitavecchia ha una partnership con F.C.A. - Grimaldi Group per il trasporto delle autovetture realizzate nello stabilimento di Melfi destinate al Nord America; dal maggio 2015 Grimaldi ha inaugurato anche la rotta per trasportare le auto FCA verso il Giappone, la Corea e l'Australia con una frequenza di circa 2 navi a settimana. In considerazione dell'aumento dell'export automotive che si è registrato negli ultimi anni, Civitavecchia può consolidare il ruolo di hub commerciale, consolidando la partnership con Grimaldi e ampliando le attività relative al settore, con una produzione manifatturiera nelle aree retroportuali. Il segmento è molto forte ed in Italia ha totalizzato oltre 90 milioni di tonnellate di merci movimentate.

Il mercato dei **container**, secondo le previsioni dell'OCSE, avrà una sua crescita seppur lenta (ritmi del 3-4% l'anno per l'area Med e 6,6% per il mondo) e Civitavecchia può ritagliarsi un ruolo di rilievo, trattandosi del porto di accesso al mercato di consumo di Roma, il secondo a livello nazionale ed il quinto d'Europa. In questa direzione va visto il progetto del Nuovo Terminal che consentirà l'attracco di navi con capacità di trasporto pari a 18.000 teu. Le opportunità connesse a questo settore vanno colte nella misura in cui saranno attivati meccanismi intermodali e logistici.

Civitavecchia può sfruttare il vantaggio geografico che la vede protagonista; il porto ha la possibilità di espandere le aree retroportuali nella zona a nord della città senza che vengano generate interferenze con lo sviluppo urbano, confermando il suo ruolo rilevante nel quadro strategico nazionale. Si potrà disporre di aree attrezzate per le attività di stoccaggio, semilavorazione, spedizione, packaging, non solo per le merci che transitano in porto.

Per dare un valore alla logistica si è stimato, per ogni TEU lavorato, un fatturato medio di circa **2.900 euro** (per attività di sdoganamento, stoccaggio, distribuzione, ecc.), mentre un container non lavorato ne genera solamente **300**. In Italia abbiamo circa 3,3 milioni di Teu che vengono solo trasbordati da una nave all'altra che quindi generano circa 1 miliardo di fatturato. Se almeno riuscissimo a lavorare un terzo di questi il valore salirebbe a 2,8 miliardi. Se si riuscisse a *lavorare* i 700.000 container che ci si aspetta arrivino su Civitavecchia, una volta realizzato il progetto il valore potrebbe essere di **2 miliardi di euro**.

Il **settore crocieristico** conferma la solidità e l'appeal; l'Italia resta la prima destinazione europea, così come le stime confermano la leadership del porto laziale. Importanti prospettive sono offerte anche dal **diporto** perché il Mediterraneo si conferma un'area privilegiata per la navigazione degli yacht. Per il 2016 si prevedono su base nazionale quasi 11 milioni di passeggeri movimentati (+0,4% rispetto al 2015) e 4.854 approdi (+3% rispetto al 2015).

Il valore aggiunto prodotto da Civitavecchia è elevato anche perché lo scalo si configura come **home port** cioè porto in cui i passeggeri iniziano o terminano la crociera e non solo porto di transito. A parità di passeggeri, infatti, un **home port** beneficia di maggiori ricadute economiche. Da una parte la spesa media dei crocieristi è più elevata perché spesso pernottano prima o dopo la crociera per uno o più giorni; dall'altra, anche la spesa delle compagnie di navigazione è superiore dovendo esse acquistare beni e servizi che non sono generalmente acquistati nei porti di transito, come le provviste di bordo, i combustibili e i servizi strettamente connessi all'imbarco e sbarco dei passeggeri. E' da segnalare che Civitavecchia nel **2000 totalizzava 392.000 crocieristi ed oggi ne conta 2,3 milioni.**

Si stima che l'impatto economico generato dal porto di Civitavecchia in termini di passeggeri – crociere **sia prossimo al miliardo di euro** nel 2015 (il totale Italia è stimato in 4,5 miliardi). Le crociere, inoltre, **vanno destagionalizzandosi** e questo è segno di un appeal che il nostro paese va raggiungendo anche oltre i mesi estivi. Nel 2011 il dato di concentrazione nei mesi estivi del traffico crocieristi a Civitavecchia era già positivo ed ammontava al 55%; oggi è ulteriormente migliorato il processo di destagionalizzazione ed infatti la concentrazione nei mesi estivi è diminuita ulteriormente attestandosi al 51%.

La **Nautica da Diporto** vede il Lazio all'8° posto in Italia con 7.514 posti barca. Il litorale laziale presenta **il più alto indice di affollamento dei posti barca d'Italia** A fronte di 100 posti, esiste una domanda per 161 natanti. Si pensi ad esempio che la media nazionale è 69 e che in Liguria è di 80. Esisterebbe dunque una domanda da soddisfare. Il Lazio è 6° in Italia per numero di posti barca destinati alle unità da diporto superiori a 24 m. La nautica da diporto si conferma un ottimo moltiplicatore di crescita e occupazione: **1 occupato nel settore ne genera altri 6 ed 1 euro speso ne attiva 4 nell'economia.**

Le **Free Zone**, infine, possono rappresentare un elemento di attrattiva in quanto richiamano investimenti stranieri, i grandi armatori e i grandi *carrier* internazionali; possono aumentare l'occupazione (diretta e indiretta); comportano uno snellimento delle procedure e degli adempimenti per gli operatori dell'area e permettono una maggiore rapidità per la realizzazione di opere infrastrutturali. Anche Civitavecchia ha dato avvio a tale progetto: nel 2014 la Regione ha approvato l'istituzione di una Zona Franca Aperta. Anche il Porto nel suo Piano Operativo Triennale di sviluppo 2014-2016 fa ampi riferimenti alla necessità di creare un'Area Franca per incrementare i traffici, gli investimenti, l'occupazione.

Delle 3.500 Free Zones esistenti nel mondo, 2.301 sono nate in Paesi in via di sviluppo e in transizione di queste il 60% gestite da privati, da società nate ad hoc. In Europa ce ne sono 50 (prevalentemente nell'area Centrale e Orientale). L'occupazione diretta generata dalle Free Zone nel Mondo è pari a 65 milioni (40 milioni solo in Cina)

**Per informazioni:**

**Intesa Sanpaolo**

Ufficio Stampa Centro Sud

**Giovanni La Barbera/ Cristiana Giua**

Mobile: +39 3357438262/ 3355454102

[giovanni.labarbera@intesasnpaolo.com](mailto:giovanni.labarbera@intesasnpaolo.com)

[cristiana.giua@intesasnpaolo.com](mailto:cristiana.giua@intesasnpaolo.com)

**SRM**

Ufficio Stampa

**Alessandro Panaro/ Marina Ripoli**

Ph: +39 0817913758

[a.panaro@sr-m.it](mailto:a.panaro@sr-m.it)

[m.ripoli@sr-m.it](mailto:m.ripoli@sr-m.it)