

sommario

OGGI

«Per Mps non
servirà
l'intervento
dello Stato»

OGGI

Etruria, nuovo
esposto contro
gli organi di
vigilanza

OGGI

Firenze-
Bologna, prove
di dialogo fra
Metrocittà

OGGI

A Prato aziende
più in regola a
tre anni dal rogo

OGGI | 1 DICEMBRE 2016 16:54



L'economia del mare a Livorno vale un miliardo

Nella provincia di Livorno l'economia del mare, la cosiddetta "blue economy", vale il 12,5% dell'economia locale con oltre 1.100 imprese attive, 18.600 addetti e un valore aggiunto di circa un miliardo. Sono solo alcuni dei dati emersi questi mattina nel corso del convegno organizzato da Banca Cr Firenze sull'importanza strategica del settore marittimo nell'economia del Paese.



L'evento si è svolto a Livorno, una delle realtà che in termini di economia del mare è, dati alla mano, tra le più strategiche in Italia: si trova al primo posto nel comparto Ro-Ro con 11,4 milioni di tonnellate trasportate e al quarto per merci complessivamente movimentate 32,7 milioni di tonnellate.

Tra le caratteristiche vincenti del porto di Livorno c'è il suo essere polifunzionale: puntare tanto sulle merci quanto sul turismo. L'incremento del 13,3% del traffico Ro-Ro su Livorno nei primi 9 mesi del 2016 è stato determinato dall'attivazione di nuovi servizi di linea dedicati alle Autostrade del mare dal gruppo Grimaldi: nel 2015 sono stati 2,7 milioni i passeggeri in transito nel porto Livorno, il sesto in Italia per traffico croceristico.

Secondo Pierluigi Monceri, direttore regionale Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna di Intesa Sanpaolo lo scalo labronico «può davvero assurgere a ruolo di pivot di sviluppo dell'intera area costiera purché sia messo a sistema con l'economia locale e sia di servizio alle aziende toscane attraverso una rete interna di logistica. Verrebbe incentivata da un lato la spinta all'internazionalizzazione delle imprese toscane e dall'altro lo sviluppo di politiche di attrazione degli investimenti e del turismo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

QUOTIDIANI LOCALI | LAVORO ANNUNCI ASTE NECROLOGIE GUIDA-TV



VERSIONE DIGITALE

SEGUICI SU



IL TIRRENO EDIZIONE LIVORNO



Cerca nel sito



COMUNI: LIVORNO CAPRAIA COLLESALVETTI

TUTTI I COMUNI

CAMBIA EDIZIONE

- HOME
- CRONACA**
- SPORT
- TEMPO LIBERO
- ITALIA MONDO
- DAGLI ENTI
- FOTO
- VIDEO
- RISTORANTI
- ANNUNCI LOCALI
- PRIMA

SI PARLA DI **NOTTI LIVORNESI** **FUTURO DEL PORTO** **LAVORO** **LIVORNO CALCIO**

Sei in: LIVORNO > CRONACA > BLUE ECONOMY, CONVEGNO CON CIUOFFO

Blue economy, convegno con Ciuoffo

Si intitola "Economia del mare: opportunità concreta per il territorio". È il convegno che Banca Cr Firenze ha in agenda stamani alle 10 in Camera di Commercio. Lo scopo: analizzare situazione e opportunità offerte dall'economia del mare per il territorio costiero e l'intera regione: la "blue economy" che per la provincia di Livorno vale il 12,5% dell'economia con 1.110 imprese. Partecipano l'assessore regionale Stefano Ciuoffo, il direttore di Irpet Stefano Casini Benvenuti, il direttore della Compagnia portuale Claudio Pascuali, il manager di Grimaldi Group Francesco Abate, la presidente del corso di laurea in logistica dell'Università di Pisa Giovanna Colombini e, per il gruppo Intesa San Paolo, Massimo Deandreis (direttore generale Srm), Pierluigi Monceri (direttore regionale area Toscana, Umbria, Lazio, Sardegna), Stefano Visone (direttore commerciale imprese area Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna).

01 dicembre 2016

Si intitola "Economia del mare: opportunità concreta per il territorio". È il convegno che Banca Cr Firenze ha in agenda stamani alle 10 in Camera di Commercio. Lo scopo: analizzare situazione e opportunità offerte dall'economia del mare per il territorio costiero e l'intera regione: la "blue economy" che per la provincia di Livorno vale il 12,5% dell'economia con 1.110 imprese. Partecipano l'assessore regionale Stefano Ciuoffo, il direttore di Irpet Stefano Casini Benvenuti, il direttore della Compagnia portuale Claudio Pascuali, il manager di Grimaldi Group Francesco Abate, la presidente del corso di laurea in logistica dell'Università di Pisa Giovanna Colombini e, per il gruppo Intesa San Paolo, Massimo Deandreis (direttore generale Srm), Pierluigi Monceri (direttore regionale area Toscana, Umbria, Lazio, Sardegna), Stefano Visone (direttore commerciale imprese area Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna).

01 dicembre 2016

NECROLOGIE



Comparini Mirella
Livorno, 1 dicembre 2016



Bartoletti Giovanni

- CASE
- MOTORI
- LAVORO

CERCA UNA CASA

- Vendita
- Affitto
- Asta Giudiziarla

Provincia

IL TIRRENO
Risparmia sulla spesa
Stampa ora i tuoi Buoni Sconto!
STAMPA I TUOI BUONI

TrovaCinema

Tutti i cinema >



BOX OFFICE
Si afferma "The Conjuring 2"

Scegli la città o la provincia

Solo città Solo provincia

Scegli

Scegli per film o per cinema

oppure trova un film

oppure inserisci un cinema

Cerca

tvzap social TV

Seguici su

STASERA IN TV

Rai 1 21:15 - 23:50
NemicAmatissima

Rai 2 21:20 - 23:00
Hawaii Five-0 - Stagione 6 - Ep. 13 - 14

5 21:10 - 23:25
Benvenuti al Nord

1 21:10 - 23:00
Io sono legenda

[Guida Tv completa >](#)

CLASSIFICA TVZAP SOCIALSCORE

1. X Factor
90/100

ILMIOLIBRO



LE GUIDE

Scrivere un libro, corso di editing per autori

[Pubblicare un libro](#)

[Corso di scrittura](#)

IL TIRRENO
Risparmia sulla spesa
Stampa ora i tuoi Buoni Sconto!
STAMPA I TUOI BUONI

TrovaRistorante a Livorno

Economia del mare per rilanciare nostro Paese

LIVORNO - Parlare di economia del mare significa far riferimento ad un sistema che solo a Livorno genera un valore aggiunto circa un miliardo di euro e che conta 18.600 addetti. Si tratta dunque di un settore molto rilevante per l'economia: l'apporto della blue economy della provincia di Livorno rappresenta il 12,5% dell'economia locale, con oltre 1110 imprese del settore marittimo o ad esso collegati.

Una centralità del mare che emerge anche ampliando lo sguardo all'import-export tra Italia e area "Mena" (Middle East and North Africa): il settore marittimo è strategico, con oltre il 76% dell'interscambio trasportato via mare, per un valore che supera i 49 miliardi di euro al netto dei prodotti energetici (in crescita del 96,9% rispetto al 2001). L'export totale dell'Italia con Medio

Oriente e Nord Africa è cresciuto del 64% tra il 2001 ed oggi, portandosi a 66,5 miliardi di euro.

Il bacino del Mediterraneo concentra il 19% del traffico mondiale via mare, il 25% dei servizi di linea container e il 30% del petrolio, strategico nella competizione commerciale ed infrastrutturale. Su questo terreno si gioca l'importante partita della portualità: avere un efficiente sistema logistico significa per le aziende italiane poter competere e cogliere le opportunità connesse ai traffici commerciali. Gli asset infrastrutturali sono necessari ai processi di internazionalizzazione verso i mercati più lontani, rendono efficiente la "filiera del mare" - che va dall'impresa manifatturiera che sposta le merci fino a quella che le imbarca sulla nave per raggiungere la destinazione -, favoriscono gli investimenti provenienti dall'estero attraverso piattaforme portuali, interportuali e intermodali di primo livello.

Il mare è quindi un fattore di competitività che può dare valore aggiunto alle dinamiche di crescita. È il porto un vero e proprio centro di interessi di flussi che può influenzare le scelte strategiche delle imprese e può essere il driver per raggiungere i nuovi mercati di sbocco.

Su questi argomenti si è animato l'incontro "Economia del mare. Opportunità concreta per il territorio" organizzato da Banca Cr Firenze e che si è svolto ieri nella sede della Camera di Commercio di Livorno. Il porto di Livorno è infatti una delle realtà che, ai fini dell'economia del mare, risulta tra le più strategiche in Italia: rappresenta una eccellenza italiana nel comparto ro-ro essendo al primo posto con 11,4 milioni di tonnellate trasportate, al quarto per merci complessivamente movimentate (32,7 milioni di tonnellate).

Il traffico container pesa il 27% sul totale delle merci gestite dal porto, e con quasi 781 mila teu movimentati nel 2015 Livorno è il quarto scalo italiano (nel 1995 i teu movimentati erano 198 mila: in questo arco di tempo questo tipo di traffico è dunque aumentato di 4 volte). A differenza di altri porti italiani, Livorno è il vero porto polifunzionale, con prospettive interessanti anche sul fronte della componente passeggeri.

L'incremento del 13,3% del traffico ro-ro su Livorno nei primi nove mesi del 2016 è stato determinato dall'aumento dei veicoli movimentati a seguito dell'attivazione di nuovi servizi di linea dedicati alle Autostrade del mare dal Gruppo Grimaldi. Complessivamente sono 2,7 milioni i passeggeri che transitano dal porto di Livorno nel 2015, sesto porto crocieristico in Italia con

circa 700 mila crocieristi (il 26% del totale). Anche il turismo quindi come asset per la Toscana, che però necessita di adeguamenti infrastrutturali per garantire competitività rispetto ad altri porti dell'arco nord tirrenico.

L'incontro ha visto la partecipazione dei principali operatori del settore, istituzioni e rappresentanti del mondo imprenditoriale ed è stata aperta dalla presentazione di uno studio sulle relazioni economiche tra Italia e Mediterraneo illustrato da Massimo Deandreis, direttore generale Studi e Ricerche del Mezzogiorno (Gruppo Intesa Sanpaolo). Pierluigi Monceri, direttore generale di Banca Cr Firenze e direttore regionale Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna di Intesa Sanpaolo, ha presentato uno studio approfondito sul

porto di Livorno, puni di forza e potenzialità da incentivare, mentre Stefano Casini Benvenuti, direttore dell'Irpet, ha focalizzato la sua analisi sull'economia livornese e le prospettive nel breve e medio periodo. L'incontro ha visto anche gli interventi di Claudio Pasquali, direttore generale Compagnia portuale di Livorno, di Francesco Abate, short sea manager di Grimaldi Group, di Giovanna Colombini, presidente corso di laurea in Economia e legislazione dei sistemi logistici dell'Università di Pisa, e di Stefano Visone, direttore commerciale Imprese Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna di Intesa Sanpaolo.

«In termini di occupazione, a Livorno la blue economy conta ben 18.600 addetti, e sono oltre 161 miliardi di euro di merci trasportate in Toscana "via mare". Il porto di Livorno è il principale porto commerciale della regione ed è uno scalo polifunzionale che può davvero assurgere a ruolo di pivot di sviluppo dell'intera area costiera - ha detto Pierluigi Monceri - purché sia messo a sistema con l'economia locale e sia di servizio alle aziende toscane attraverso una rete interna di logistica. Verrebbe incentivata da un lato la spinta all'internazionalizzazione delle imprese toscane e dall'altro lo sviluppo di politiche di attrazione degli investimenti e del turismo».

«La nostra ricerca evidenzia che nonostante il contesto di instabilità politica, il Mediterraneo è sempre più centrale nelle rotte globali e nelle strategie degli operatori marittimo portuali - ha spiegato Massimo Deandreis -. Questo grazie al nuovo Canale di Suez, al crescente ruolo della Cina ed al recente allargamento del Canale di Panama che avrà impatti anche per noi. Livorno per la sua posizione geografica può cogliere le opportunità che si aprono e accettare la sfida competitiva che arriva da altri porti mediterranei. Puntare con più convinzione sul cluster marittimo diventa quanto mai strategico per una provincia dove l'economia del mare genera un valore aggiunto di quasi un miliardo, rappresentando il 12,5% dell'economia locale e dove il porto di Livorno è il primo porto italiano nel segmento ro-ro con 11,4 milioni di tonnellate di merci ed un incremento del 5,4% rispetto al 2015».

➔ MARE E SVILUPPO

LA SCOMMESSA DI INTESA SAN PAOLO

«Blue economy, ecco come il porto crescerà»

■ ZUCHELLI IN CRONACA

ECONOMIA DEL MARE » IN CAMPO INTESA SAN PAOLO

«Scommettiamo sul porto» Ecco perché, parola di banca

Darsena Europa vista come «una straordinaria opportunità ma bisogna fare attenzione ai tempi»
Boom di trasbordi, se si trasformassero in container lavorati il territorio ne ricaverebbe 250 milioni

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

Nelle classifiche di oggi: il porto di Livorno ha il primato nazionale nei traffici ro-ro (camion e trailer spediti via nave), è fra i primi quattro del nostro Paese sia per movimentazione complessiva sia per container come pure per merci varie, al sesto posto per arrivi di croceristi. Non esiste nessun altro porto, eccetto un po' Genova, in cui il mix sia così plurale.

Nella prospettiva di domani: la leadership sul fronte dei ro-ro può contare sull'abbrivio di una crescita del 13,3% nei primi nove mesi di quest'anno, e nello stesso periodo anche il traffico container è aumentato di quasi sei punti. E se solo tre anni fa rischiavamo di restar tagliati fuori dal patto fra le tre principali flotte mondiali, adesso eccoci - caso unico insieme a Genova e La Spezia - nelle rotte delle tre principali alleanze dei giganti del trasporto via mare.

Ma non ci sono solo gru e banchine: il complesso dell'economia del mare - incluso turismo, cantieristica e nautica - genera in un anno una ricchezza di 970 milioni di euro, cioè il 12,5% dell'economia locale, e conta 18mila addetti.

Eccoli qui in fila i tasselli del puzzle con cui il gruppo Intesa San Paolo, big fra le banche made in Italy e uno dei colossi

finanziari dell'eurozona, disegna l'identikit del porto livornese come «spazio di straordinarie opportunità». Lo fa con un convegno messo in agenda in Camera di Commercio a un anno di distanza da un analogo focus; lo fa mandando sulla piazza labronica un alto dirigente come **Pierluigi Monceri**, nella doppia veste di direttore del gruppo in 4 regioni del Centro Italia e di numero uno operativo della controllata **Banca Cr Firenze**. No, questa non è accademia convegnoistica: 1) «c'è bisogno di finanza che supporti questo sviluppo, e noi di **Intesa San Paolo** ci siamo»; 2) «bisogna correre, il tempo di realizzazione non è una variabile da trascurare».

Del resto, non c'è una banca egemone in grado di dominare il mercato dalle nostre parti: la storica Cassa di risparmi locale è stata assorbita nella galassia veronese-lodigiana di Banco Popolare, il Monte dei Paschi presidiava sì il mercato toscano ma ora ha ben altri problemi. Risultato? Qui c'è il business della maxi-Darsena che verrà (ne parla come di «una opportunità straordinaria e impareggiabile»), e avrà bisogno di tanta finanza a sostegno, ma **Intesa San Paolo** - che in Toscana ha **Banca Cr Firenze** e la sua rete di controllate - in realtà sembra puntare non a un affare-spot bensì a

presentarsi come l'ingranaggio finanziario della «blue economy» nel suo complesso. Tant'è vero che Monceri insiste a togliere il porto da uno scenario solo municipalistico: il 37,5% dell'import-export toscano è via mare, dall'efficienza delle banchine dipende una bella fetta della competitività del sistema toscano.

Francesco Abate, manager di Grimaldi Group, primo operatore al mondo in campo ro-pax, tiene a ribadire che «qui non parliamo solo di Toscana»: snocciola il boom della propria flotta su Livorno e la mappa dei nuovi collegamenti, ma soprattutto indica Livorno come «la porta anche verso l'Est Europa». Pensa allo schema infrastrutturale che lega Livorno al Brennero come ha detto il viceministro Riccardo Nencini alla convention di Confindustria?

Chissà, fatto sta che Monceri tocca un tasto dolente: il 25,2% del traffico container è dato dal transhipment, cioè



contenitori che arrivano via nave, toccano la banchina e si reimbarcano su un'altra porta-container. Genera un valore di 300 euro ma uno lavorato ne mette in moto a cascata nove volte di più (2.900). In concreto, se si riuscisse a trasformare in container effettivamente lavorati la metà dei trasbordi attuali, sul territorio ricadrebbero 250 milioni di euro in più.

Il mare, però, è anche crociera: Livorno "vende" il prodotto turistico Toscana e questo favorisce la destagionalizzazione («già adesso il 40,3% dei croceristi arriva nei mesi non estivi»). Quanto vale per Livorno? Gli studi di **Intesa San Paolo** parlano di «300 milioni di euro fra benefici diretti e indiretti».

Monceri conclude con una proposta forte: agganciarsi all'idea di "zona franca doganale" prevista nell'Accordo di programma e farne una battaglia del territorio («nel mondo c'è una corsa a istituirla»).

Sarà poi **Stefano Visone**, direttore commerciale imprese di **Intesa San Paolo** per quest'area interregionale, a indicare il ruolo che si ritaglia la

banca con una organizzazione interna che «punta a creare un vestito finanziario su misura del cliente» come fosse un prodotto sartoriale.

Alle spalle di questa strategia c'è il fieno che porta in cascina **Massimo De Andreis**, direttore generale di **Srm**, che per il gruppo **Intesa** è una sorta di ufficio studi. Sfidando teorie accademiche di segno opposto, rimette il Mediterraneo al centro delle rotte. Anzi, se il mondo si spertica a dire che l'Oceano Pacifico sarà il cuore del futuro, lui ribadisce che tanto il raddoppio di Suez così come l'allargamento del Canale di Panama favoriscono una nuova centralità del "mare nostrum". Anche per raggiungere il cuore degli Usa: ci si arriva meglio dalla costa atlantica che da quella pacifica, ecco perché per le ultra-portacontainer converrà partire dai porti cinesi per arrivare prima nel Mediterraneo, poi da Gibilterra far rotta verso gli Stati Uniti.

Non è l'unico teorema-chiave che mette nel mirino, cerca di affondarne anche altri: ad esempio, segnala un qualche spostamento dei traffici dai

grandi porti del Nord Europa (che passano dal 46% al 42% fra il 2008 e lo scorso anno) mentre crescono gli scali mediterranei (dal 27% al 33%).

Metà della relazione se ne va per indicare chi siamo agli occhi dei cinesi: invece di pianti e lamenti, per De Andreis c'è una prateria di opportunità, si pensi che l'area Ue più Nord Africa e Golfo è «il più grande concentrato di Pil al mondo».

Benissimo, ma se il nostro spicchio di mondo può crescere, perché non l'ha ancora fatto? Lo spiega l'economista **Stefano Casini Benvenuti**, direttore dell'Irpet: «La crisi accresce la disparità territoriale, non è vero che colpisca ovunque allo stesso modo. Le riforme non bastano: a trainare una nuova fase non ce la fa un export cresciuto del 30%, c'è bisogno di far ripartire la domanda interna. Come? Al primo posto bisogna mettere gli investimenti, non c'è altra ricetta. Ben venga dunque la Darsena Europa: occorre evitare che però il tempo passi invano, anche perché può calamitare anche altri investimenti».



**PIERLUIGI
MONCERI**

Le potenzialità ci sono: ma serve sostegno dalla finanza, e allora dico che anche noi ci siamo



**MASSIMO
DE ANDREIS**

Suez raddoppia e Panama più largo: Mediterraneo più che mai al centro delle rotte



**STEFANO CASINI
BENVENUTI**

Le riforme non bastano, occorre rimettere al primo posto gli investimenti



Porto: la draga per gli escavi e, alle spalle della Torre del Marzocco, il terminal container Tdt in Darsena Toscana