

# Il barometro

## Zes, perché la Campania ha bisogno di accelerare

**I** dati riguardanti l'import-export marittimo della Campania continuano a dare risultati confortanti mostrando crescita, certo non esponenziali, ma che indicano un trend di salute. I primi 9 mesi del 2018 hanno chiuso con una cifra di 7,2 miliardi di euro in crescita rispetto allo stesso periodo del 2017 dell'1,7%.

**P**articolarmente interessante il dato sull'export che aumenta del 4%, in linea con il resto del Paese, attestandosi su poco meno di 3 miliardi di euro.

Punto di riferimento del nostro import via mare è sempre rappresentato dall'Asia Orientale che ne rappresenta il 23% del totale (seconda l'UE con il 20%); per l'export guida la volata l'UE con il 24% del totale (al secondo posto gli USA con il 18%).

La modalità marittima rappresenta il 52% del totale del commercio internazionale movimentato dal nostro territorio (in Italia è il 38% circa) e questo da solo ne testimonia l'importanza per le nostre imprese e fissa un dogma: senza il mare non siamo connessi.

Questo accade in un momento in cui il Mediterraneo sta mostrando i muscoli al mondo: il Canale di Suez centra crescita record, il volume complessivo delle merci transitate nei primi 11 mesi del 2018 è risultato pari a poco meno di 900 milioni di ton-

nellate (+8,6%), di cui 477,7 milioni di tonnellate di carichi imbarcati sulle navi dirette a sud (+10%) e 421,8 milioni di tonnellate sulle navi dirette a nord (+7,2%); la Cina aumenta la presenza delle sue navi per effetto della strategia Belt & Road, secondo i dati di **SRM** la Ocean Alliance (alleanza tra compagnie di navigazione Francesi e Cinesi) ha mandato il 27% di naviglio in più nel Mare Nostrum rispetto al 2012 e la sola Cosco il 10% in più.

Un dato lascia riflettere e preoccupare leggendo il traffico in chiave Suez ed analizzando i cosiddetti "tre mediterranei": dal 2017, per quanto riguarda la direzione Nord-Sud, le merci imbarcate nei porti del Mediterraneo Orientale e Sud Orientale hanno superato il Mediterraneo Setentrionale e il Mediterraneo Occidentale e Sud Occidentale; analogo dato si sta verificando dal 2012 nella direzione opposta. Una possibile chiave di lettura va proprio letta nella presenza cinese nel porto del Pireo, di Istanbul e Port Said in Egitto, ciò contestualmente alla presenza di grandi Zone Economiche Speciali in Turchia e nello stesso Egitto che ospitano sempre più investimenti manifatturieri che generano traffico navale.

Esiste dunque un fenomeno da monitorare con molta attenzione ma che, seppur in parte, è riconducibile alla presenza di forti ed incisive strategie che

hanno questi Paesi in termini di attrazione di investimenti. Vero è che l'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale cresce, ma non aumenta il nostro tessuto produttivo in modo importante.

Il nostro Paese ha varato nel 2017 la possibilità di istituire Zone Economiche Speciali e la Campania è stata la prima regione che ha terminato l'iter attuativo, mancano ancora importanti passaggi da fare e bisogna farli al più presto; il cosiddetto "Decreto Semplificazione" per le ZES, quello che dovrebbe assicurare alle imprese i necessari snellimenti burocratici è ancora atteso e sono attesi anche importanti provvedimenti dalle regioni del Mezzogiorno in termini di stanziamenti di risorse finanziarie che dovrebbero integrare il credito di imposta.

Abbiamo un importante strumento a disposizione per iniziare un percorso di sviluppo e dobbiamo utilizzarlo prima che i dati, ora ancora positivi, inizino a lanciare allarmi in termini di perdita di competitività marittima. I paesi del Nordafrica con le loro Free Zone, gli investimenti della Cina, i porti del Nord-Europa restano tre fenomeni che **SRM** sta monitorando con attenzione per fornire agli operatori ed alle istituzioni elementi per restare ancora in campo a sfide che non è più possibile perdere...e nemmeno pareggiare.

\* A cura cura di **Srm - Studi e ricerche per il Mezzogiorno**

