

## ECONOMIA DEL MARE: OPPORTUNITA' DI SVILUPPO PER IL TERRITORIO LAZIALE

**La regione Lazio ha un sistema marittimo che vanta la presenza di oltre 35mila imprese (il 18% del Paese), circa 3mila sono imprese giovani, genera 7,7 miliardi di euro di valore aggiunto (il 17% del Paese) e 136mila occupati (il 15% circa del Paese).**

La presentazione è focalizzata su due degli asset strategici del sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta: le crociere ed il Ro-Ro. Ed inoltre mette in evidenza le potenzialità logistiche del sistema portuale. È noto che lo scalo ha una vocazione *multipurpose* ossia polifunzionale, in quanto tratta molti tipi di merci, ma lo studio si focalizza sugli *asset* che in prospettiva possono dare a questo territorio un valore aggiunto in termini economici, industriali e turistici.

### **I principali numeri portuali di Civitavecchia**

**Il porto, secondo gli ultimi dati annuali disponibili, ha registrato 16,6 milioni di tonnellate cargo ed ha un traffico stabile da alcuni anni. L'import-export marittimo del Lazio si attesta sui 15 miliardi di Euro.** E' significativa la quantità di rinfuse movimentata ma evidenziamo che a dare valore ai traffici commerciali di Civitavecchia è soprattutto il Ro-Ro (trasporto auto e veicoli gommati in generale) che sorpassa i **5,5 milioni di tonnellate con un aumento del 11% sul 2017**. Il Ro-Ro è un settore che consente al Paese di ridurre l'inquinamento e l'incidentalità (i tir viaggiano più sicuri sulle navi) e danno forza al nostro export di auto. Si tratta di un comparto ad alto valore aggiunto soprattutto se legato al trasporto delle auto-nuove e automezzi. **Il traffico Ro-Ro del porto è cresciuto del 37% negli ultimi 5 anni. E' stato movimentato quasi 1 milione di automezzi.** Attraverso le Autostrade del Mare Civitavecchia è collegata con servizi regolari ai porti mediterranei di Barcellona, Tunisi, Arbatax, Cagliari, Olbia, Porto Torres, e con i porti Extra mediterranei di New York, Dundalk, Baltimore, Jacksonville, Houston, Setubal, Veracruz.

**Civitavecchia è il primo scalo crocieristico d'Italia con 2,4 milioni di passeggeri e 760 navi attraccate ed il secondo in Europa (dopo Barcellona) ed un punto di riferimento per il Turismo.** Esso è la «porta» di accesso alla Capitale. **Quasi un quarto dei crocieristi italiani transita attraverso questo scalo.** Problema del porto è rafforzare il ruolo di home port.

### **Traffico ro-ro**

Nel complesso il paese ha gestito - al 2018 - quasi mezzo miliardo di tonnellate di merci con un continuo e costante incremento registrato nell'ultimo quinquennio (+7% circa).

In particolare, il Ro-Ro - che copre un quinto del totale - ha avuto uno sviluppo significativo crescendo di circa il 28% negli ultimi 5 anni supera attestandosi sui 109 milioni di tonnellate. Solo nell'ultimo anno l'aumento è stato del 3%. Il Ro-Ro è una parte importante del traffico in SSS-Short Sea Shipping (navigazione a corto raggio che comprende anche altre modalità di trasporto merci e che indica una nave che viaggia all'interno del bacino del Mediterraneo).

**Nel Mediterraneo i Paesi Europei fanno viaggiare in SSS ogni anno oltre 600 milioni di tonnellate di merci e l'Italia è leader trasportando 230 milioni di tonnellate di merce, il 38% del totale e ha dietro di sé competitor di tutto rispetto come Spagna e Grecia. E' evidente la valenza del nostro Paese nel traffico di questo tipo di modalità di trasporto. Il più importante Asse di transito delle navi Ro-Ro in Italia è il Tirreno Centro Settentrionale che copre la quota preponderante del totale con il 38% delle tonnellate trasportate e ha un ruolo strategico per il Paese. Il RO-RO ha uno stretto legame con il settore automotive (uno dei principali del nostro Paese con un valore aggiunto di 14 miliardi di euro). Le stime sono di crescita del mercato dell'auto: +3,4% crescita media annua al 2022. Sono da segnalare nel Ro-Ro due grandi fenomeni: il gigantismo navale e la crescita della flotta. Questi comporteranno di sicuro l'inizio di un processo di selezione tra porti privilegiando quelli con maggiori attrezzature e parcheggi. Civitavecchia sarà chiamata quindi a rispondere a queste sfide.**

Tra il 2007 e il 2017, la dimensione media delle navi Car Carrier Ro-Ro è cresciuta del 20% raggiungendo una capacità di stiva media di 5.390 unità. Le nuove navi in futuro raggiungeranno una capacità di oltre 8.000 unità. Il Porto muove merci dal valore più elevato rispetto ai competitor questo può essere un'opportunità. Il valore delle merci (non energetiche) scambiate nel Lazio via mare è più elevato di altre regioni. E' un semplice rapporto tra valore dell'import/export e tonnellate di merci escludendo i settori oil. Ogni tonnellata in import export ha un valore di 2.877 euro. Questo anche grazie alle auto. A questo si lega un altro importante concetto che è la logistica. **La logistica è difatti in grado di aumentare il valore aggiunto delle merci. L'effetto moltiplicativo dell'integrazione logistica è, difatti, in alcuni casi notevole.** Inoltre, laddove l'attività logistica si leghi ad attività marittime a maggior valore aggiunto come il Ro-Ro il valore degli scambi aumenta. Il settore automotive genera un importante valore aggiunto. Ogni Euro Esportato o destinato a consumi interni ne genera ulteriori 0,60 nell'economia.

### **Le crociere: il valore per il territorio**

Altro asset portante è quello delle crociere: **Civitavecchia è il primo porto italiano.** Nel 2019, l'Italia resterà la prima destinazione europea per il settore crocieristico con 12 milioni di passeggeri (+7% sul 2018) e 4.800 approdi. I presupposti di questo brillante risultato sono le nuove mega-navi che visiteranno l'Italia. In aggiunta, occorre considerare il ruolo svolto dai grandi porti che stanno cercando di migliorare servizi e programmazione degli attracchi.

**Nel 2019 Civitavecchia supererà i 2,5 milioni di visitatori e 827 toccate nave con un aumento del 5% sul 2018.** Civitavecchia vanta la presenza di compagnie armatoriali nel settore delle crociere che rappresentano il 50% del mercato crocieristico nel Mediterraneo. Città driver del porto è Roma accoglie ogni anno oltre 11 milioni di turisti e quindi Civitavecchia ne rappresenta il naturale sbocco per la via marittima. Dei crocieristi, il 39,2% si imbarca/sbarca a Civitavecchia (home port) mentre il 60,8% sono in transito. **Essere home port aumenta in modo importante il valore aggiunto della crociera poiché i turisti si fermano più tempo in città e si avvalgono sempre più di fornitori locali. Le crociere sono da ritenere un asset strategico dell'Italia e del territorio laziale;** sono anch'esse uno strumento che favorisce la visibilità turistica, nazionale ed internazionale del nostro Paese,

stimolando l'accessibilità ai siti più belli ed importanti d'Italia e generando un significativo impatto economico.

### **Le opportunità Logistiche e le ZLS Zone logistiche semplificate**

Civitavecchia movimentata una quantità esigua di container pari a 108 mila teus. Il settore però mostra ampie potenzialità di sviluppo; **elaborazioni di SRM mostrano che il potenziale containerizzabile della catchment area dello scalo sarebbe pari a 3,6 milioni di tonnellate mentre il porto ne intercetta solo 1. Si pensi che un container solo movimentato vale 300 euro ed invece un container lavorato 2300.** Inoltre, il porto ha allo studio meccanismi che possano mettere a sistema le proprie attività con le 4 piattaforme logistiche laziali: gli interporti di Orte, Civitavecchia e Pomezia e il CAR (Centro Agroalimentare Romano) sito a Guidonia.

Per far questo occorre spostarsi su un dibattito che nel Paese e nel territorio sta animando molto la discussione. Vale a dire come aumentare l'attrattività dei nostri territori in termini di imprese e di connessioni tra infrastrutture. **Il Governo nel decreto legge 91/2017 ha permesso la costituzione di ZES-Zone Economiche Speciali per i porti del Mezzogiorno e la legge di Bilancio 2018 ha poi introdotto le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) per i porti del Centro – Nord. Innovazione assoluta è che il Driver che deve guidare il processo di sviluppo è il porto (l'Autorità di Sistema Portuale).** Infatti il Comitato che dovrà guidare le ZLS è presieduto dal presidente del Porto.

### **Quali sono le garanzie che può dare la ZLS al territorio:**

**La ZLS impatta sul territorio specie su tre indicatori: Export, Investimenti e Traffico portuale.** Alcune stime di SRM hanno individuato queste percentuali di crescita. Quella sugli investimenti è dovuta alla possibilità di attivare credito di imposta statale che vale solo per le ZES meridionali ma comunque è opportuno mostrare che le risorse pubbliche attivano investimenti privati. Ovviamente tali impatti si hanno quando una ZLS entra a Regime quindi in un tempo medio lungo (in genere 7-8 anni).

**EXPORT** - Da un'analisi svolta su un panel di free zone risulta un aumento dell'export (quindi del business per le imprese) fino al 40% in più rispetto a quello generato sul territorio.

**INVESTIMENTI** - Le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro di credito di imposta ne attiva ulteriori 2 privati

**TRAFFICO INTERNAZIONALE** - un'analisi su un panel di porti del Mediterraneo ha mostrato aumenti del traffico dell'8,4% medio annuo (in Italia tale traffico negli ultimi anni è aumentato in media dell'1,1%).

**Civitavecchia potrebbe costituire una ZLS a rete poiché questa è concepita per sistemi portuali che hanno più porti intorno a sé. E' necessario elaborare un piano di sviluppo cioè un progetto territoriale credibile da presentare al Governo che illustri quali sono le strategie che la ZLS vuole innestare per attirare investimenti ed in quali zone e come questi siano connessi all'area portuale.**

### **Quali sono gli incentivi che la ZLS può prevedere:**

Al primo posto **semplificazioni burocratiche** che sono richiestissime dalle imprese che devono investire. Poi **agevolazioni per sdoganare le merci e esentarle dal pagamento di**

**dazi. Ed infine stanziamenti statali e regionali che possono andare a finanziare investimenti** per agevolare le imprese a venire nel territorio. Tutto questo va a definire un pacchetto localizzativo cioè un catalogo di benefici che la ZLS può offrire all'aziende interessata ad investire nel territorio. **Nel catalogo vanno inseriti anche gli incentivi bancari; Intesa Sanpaolo ha previsto un plafond specifico di agevolazioni creditizie pari a 1,5 miliardi di euro per le imprese interessate ad investire nelle ZES e anche costituito un Desk ZES di consulenza.**

Civitavecchia potrebbe quindi impostare un progetto del genere dando forza ai suoi settori portanti e generando un processo di sviluppo non rapido ma graduale nel tempo rivolto ad assicurare quella crescita di cui questo territorio ha bisogno.

### **Conclusioni:**

**Civitavecchia deve sempre più puntare sui driver che rappresentano la sua vocazione; ciò non vuol dire perdere lo status di porto polifunzionale ma vuol dire fare scelte strategiche.** Le crociere ed il Ro-Ro hanno un notevole impatto moltiplicativo sull'economia per cui sulle prime va rafforzato il ruolo di home port (porto di partenza e di rifornimento) e per i secondi andrebbe impiantato nel tempo un sistema rivolto sempre più anche a dare logistica alle auto. Non vanno sottovalutate le opportunità di crescita del porto collegate ai container e alla potenziale integrazione logistica con le piattaforme intermodali della regione. Per accogliere investimenti logistici è necessario progettare strumenti che favoriscano l'attrazione di investimenti e ricordiamo che i porti del Centro – Nord hanno la possibilità di istituire Zone Logistiche Semplificate. Il «porto del futuro» per noi deve garantire al territorio: internazionalizzazione, logistica e sviluppo del turismo e sono questi i 3 imperativi su cui Civitavecchia deve impostare la propria crescita e la ZLS potrebbe collaborare a far crescere alcuni di questi.