

Osservatorio COVID-19 sui Trasporti Marittimi e la Logistica

maritime
economy

Aprile 2020

Abbiamo realizzato questo nuovo Osservatorio sull'impatto del COVID-19 sui trasporti marittimi e la logistica perché riteniamo che questo sia un settore strategico per guidare la ripresa del Paese quando l'emergenza sanitaria sarà finita. Ricordiamo, infatti, che gli investimenti in logistica e portualità hanno un elevato fattore moltiplicativo: 1 euro di investimenti ne generano quasi 3 di domanda aggiuntiva. Inoltre, le analisi ci mostrano che i Paesi che hanno un sistema logistico-portuale più performante ed efficiente (come ad esempio la Germania) sono anche quelli che stanno gestendo in modo più ordinato la crisi e organizzando con efficacia la fase di ripartenza. E questo deve indurre ad una riflessione seria sull'importanza di investire in logistica anche come elemento di tenuta del Paese nelle emergenze.

Massimo Deandreis

Direttore Generale, SRM

Il COVID-19 ha portato alla luce nuovi fenomeni e ha accentuato le nostre debolezze a livello portuale e logistico. Siamo di fronte ad un'importante riduzione dei volumi containerizzati e, di conseguenza, del nostro import-export via mare. Secondo scenari che abbiamo ipotizzato, si stima che il trasporto marittimo container stia registrando una diminuzione in valore pari al 25%-35% del totale. Inoltre, circa 7 milioni di TEU sinora sono andati persi per le blank sailing (cancellazioni delle rotte). Le sfide da affrontare per il futuro sono e saranno quindi numerose e complesse. Occorre ripartire da alcuni punti fermi: attuare una spinta alla digitalizzazione dei processi logistici, ridurre drasticamente la burocrazia che rallenta gli investimenti infrastrutturali e lavorare sul rafforzamento dei porti, soprattutto del Mezzogiorno, in chiave di attrazione di investimenti manifatturieri.

Alessandro Panaro

Responsabile Maritime & Energy, SRM

Nasce il nuovo osservatorio sui trasporti marittimi e la logistica dedicato alle analisi di impatto del COVID-19

L'Italia sta attraversando un momento complesso della sua storia recente, dovuto alla diffusione del contagio del Coronavirus (COVID-19). La problematica, che sta coinvolgendo tutti i Paesi del mondo dopo aver invaso prima la Cina, è di grande rilievo in quanto sta impattando ed impatterà in modo aggressivo sul sistema sanitario, sul sistema produttivo e su tutta la filiera dei trasporti e della logistica.

SRM ha ritenuto, nell'ambito delle sue attività di ricerca connesse all'Osservatorio sull'Economia del Mare, di intraprendere un percorso che porti a

elaborare una serie di analisi periodiche rivolte a mostrare trend e problematiche di carattere economico legate alla diffusione del COVID-19 e agli effetti delle misure di distanziamento sociale poste in essere dal Governo per contrastare la pandemia.

Peculiarità dell'analisi di SRM è anche quella di riportare la voce degli operatori, delle associazioni di categoria, del mondo istituzionale e di tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nel settore dell'Economia del Mare e della Logistica, comparto strategico per il Paese e che fornisce un contributo al PIL di circa il 9%, se viene considerata l'intera filiera che è in grado di attivare.

Benché gli approcci di ricerca di SRM siano sempre rivolti a cercare gli aspetti positivi di ciò che caratterizza la nostra economia, non va sottaciuto che questo è un momento oltremodo complesso, i *sentiment* e i dati che ad

ora pervengono sono tutti con il segno meno. Non per questo abbiamo abbandonato il nostro stile di lavoro, cercando con insistenza di elaborare un prodotto di analisi che mettesse sì in rilievo la dimensione del problema, ma anche cercando di definire proposte insieme ai protagonisti del settore, e di far capire quali potrebbero essere le leve su cui agire per avviare una graduale ripresa.

I numeri che vengono qui mostrati stanno avendo un'evoluzione rapidissima, su base settimanale e a volte anche quotidiana, per cui vanno presi con le dovute cautele; illustrano, comunque, scenari che abbiamo di fronte e che danno utili indicazioni e spunti di riflessione sui comparti che stanno più risentendo del COVID e su quelli che stanno avendo andamenti migliori.

Siamo partiti con un'infografica di base che mostra — con un gioco di suggestione — il livello "influenzale" dell'economia marittima.

Tra gli indicatori presi in considerazione alcuni riguardano il nostro Paese, altri misurano fenomeni che, anche se di carattere più internazionale, comunque interessano l'Italia in quanto inerenti traffici o fenomeni di grandi porti mondiali che influenzano il panorama competitivo del settore; è il caso, ad esempio, del traffico del canale di Suez che, pur non riguardando direttamente il nostro Paese, interessa l'area del Mediterraneo e con essa l'intera partita della competizione portuale e logistica.

Lo *short paper* in questa sua prima edizione è stato strutturato in tre sezioni.

La prima è dedicata a dar conto degli scenari internazionali marittimi e come, su di essi, impatta il COVID-19, così come analizzato e stimato dai grandi istituti di ricerca specializzati; un'interessante rassegna che descrive anche fenomeni conosciuti ma che in questo momento stanno accentuandosi come ad esempio il *blank sailing* (cancellazione di servizi e porti scalati da parte delle compagnie).

La seconda sezione è dedicata a una specifica analisi che SRM ha effettuato sul trasporto dei container; un'ipotesi di impatto del COVID-19 sul comparto, che considera l'import-export marittimo tenendo conto dei prodotti che possono essere potenzialmente containerizzati. Si tenga conto che parliamo di un valore che interessa il nostro interscambio totale, che è pari a 190 miliardi di euro. SRM ha quindi disegnato tre scenari possibili, ipotizzando diverse date di partenza della ripresa.

La terza sezione è dedicata ad un'indagine qualitativa che SRM ha effettuato nei confronti di due categorie di soggetti, attraverso interviste su tematiche specifiche connesse al COVID. La prima è costituita da alcune delle principali associazioni di categoria che rappresentano le imprese della catena logistica e marittima.

Quale impatto sullo scenario marittimo internazionale?

Tre ipotesi per la ripresa del trade marittimo container italiano

Il sentiment delle Autorità di Sistema Portuale e delle Associazioni di Categoria di settore

La seconda categoria è rappresentata da alcune tra le più importanti Autorità di Sistema Portuale del Paese. È un'indagine dai risvolti interessanti che affronta problemi, esigenze e possibili soluzioni per ripartire.

SRM ha voluto, con questo Osservatorio, fornire un contributo di studio

che intende portare all'attenzione del mondo economico l'esigenza di sostenere e rilanciare con grande decisione uno dei settori essenziali che più potrà contribuire al nostro rilancio produttivo e riportare il Paese nello scenario competitivo da protagonista.

L'Osservatorio COVID-19 sui Trasporti Marittimi e la Logistica è un report realizzato da SRM nell'ambito delle attività di ricerca dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica www.srm-maritimeconomy.com

Team di Ricerca di SRM

Direttore Generale: **Massimo DEANDREIS**

Capo Servizio Maritime & Energy: **Alessandro PANARO**

Senior Researcher: **Anna Arianna BUONFANTI, Olimpia FERRARA**

Editing, progetto grafico e sviluppo editoriale: **Marina RIPOLI**

Si ringraziano per la collaborazione:

Assoporti - Daniele ROSSI, Confetra - Ivano RUSSO, Confitarma - Mario MATTIOLI, FEDERAGENTI - Gian Enzo DUCI, Fedespedi - Silvia MORETTO.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale - Ugo PATRONI GRIFFI,

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale - Zeno D'AGOSTINO,

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Sergio PRETE,

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Silvio FERRANDO,

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale - Pietro SPIRITO.

Dati e informazioni disponibili ad aprile 2020.

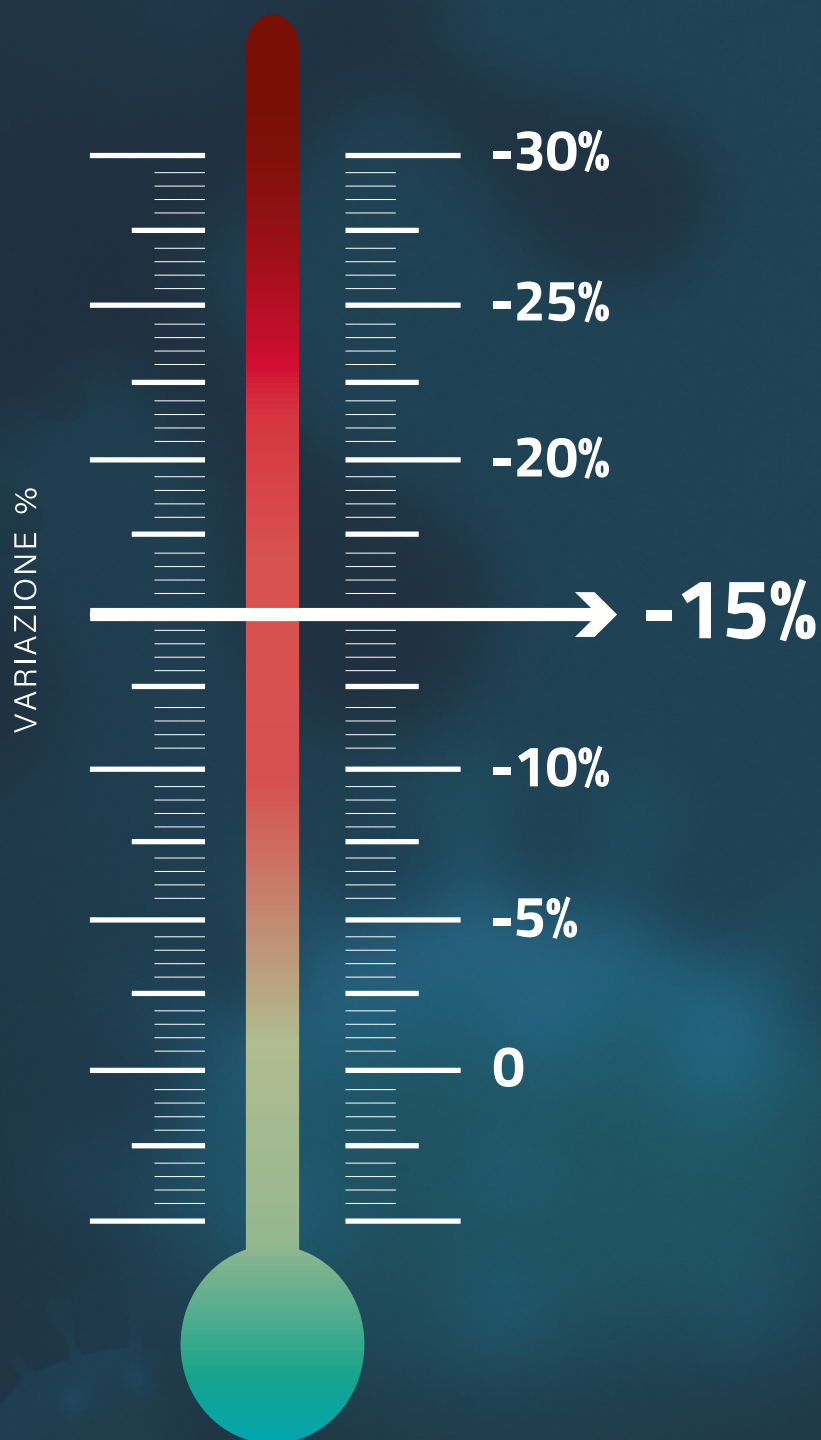
Le analisi contenute in questo report non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei soci fondatori e ordinari di SRM.

Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva e informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate. Sono consentiti l'uso e la riproduzione della pubblicazione ai fini scientifici e di analisi, solo citando espressamente la fonte:

SRM - Osservatorio COVID-19 sui Trasporti Marittimi e la Logistica

Nota per l'infografica | Le percentuali assegnate agli indicatori sono frutto di stime ragionate su base qualitativa che sono state fornite da operatori intervistati, o derivano da dati elaborati da SRM su base quantitativa provenienti da fonti varie, ma comunque stimati. Il livello di "febbre marittima" indicato è una suggestione generata dalla media delle percentuali degli indicatori che viene collocata nei gradi del termometro a seconda della gravità (ad ogni grado della temperatura corrisponde un range di percentuale negativa derivante dalla media degli indicatori).

COVID-19 Maritime Index



Stime al 2020

Elaborazioni SRM su fonti varie



Trade
marittimo
Italia
VALORE



Traffico
container
globale
TEU



Porti Italia
totale
traffico
TONNELLATE



Traffico
Italia
Ro-Ro
Car Carrier
TONNELLATE



SUEZ
transiti
var %
TEU



Porto di
Shanghai
traffico
totale*
TONNELLATE



Porto di
Rotterdam
traffico
totale*
TONNELLATE

* Consuntivo al primo trimestre 2020.

L'analisi

Uno sguardo allo scenario internazionale. Stime di impatto sull'economia marittima ed effetti sui porti italiani	8
L'impatto del COVID-19 sul traffico marittimo container in Italia: i dati import-export	13
I risultati di un'indagine sintetica: il 'sentiment' degli operatori	18
Considerazioni e spunti di riflessione	26

Uno sguardo allo scenario internazionale. Stime di impatto sull'economia marittima ed effetti sui porti italiani

L'epidemia da coronavirus (COVID-19), come diventa ormai sempre più evidente, rappresenta una minaccia senza precedenti per l'economia mondiale ed ergo per il trasporto marittimo.

Il suo immediato impatto è stato uno shock di offerta isolato che si è rapidamente trasformato in una crisi della domanda globale e i governi di tutto il mondo stanno implementando misure di allontanamento sociale (a vari livelli) nel tentativo di contenere il virus.

La Cina, dalla quale il virus è partito, nel secondo trimestre 2020 si sta avvicinando nuovamente e lentamente alla piena attività produttiva, ma il suo ruolo di fabbrica del mondo non potrà essere portato a compimento se i suoi partner commerciali non effettuano acquisti mentre sono in stato di lockdown. Il problema, allo stato attuale, si è spostato da un capo all'altro della catena di approvvigionamento.

Il World Trade Organization ha recentemente previsto che **il commercio internazionale di merci si contrarrà molto di più nel 2020 rispetto alla crisi finanziaria globale del 2008-2009, con un range al ribasso del 13%-32%**, tanto ampio a causa dell'elevata incertezza dell'impatto economico della pandemia.

L'andamento del commercio si riflette sullo shipping, dato che il trasporto su nave concentra circa l'80%-90% degli scambi di merci nel mondo.

Sebbene sia ormai riconosciuto che il trasporto marittimo stia andando incontro ad un periodo problematico, l'incertezza attorno alle stime dell'impatto del COVID-19 rimane estremamente alta perché sono numerosi i fattori chiave da considerare, tra cui:

- se il virus si diffonderà con la stessa forza in ogni regione geografica;
- la durata e l'estensione dei lockdown;
- quanto le misure di salvataggio dei governi saranno sufficienti per sostenere l'economia globale.

Al momento, non si conosce l'evoluzione di tali questioni e quindi occorre ragionare per scenari che si basano su ipotesi che divergono per i diversi gradi di "pessimismo".

In base alle stime del WTO, il commercio internazionale nel 2020 subirà una riduzione tra il 13 e il 32%

L'incertezza sulle stime di impatto del COVID-19 sul trasporto marittimo resta elevata

Drewry Shipping Consultants, riferendosi al trasporto dei container — che comunque rappresenta il segmento più correlato all'andamento dell'economia perché esprime il traffico manifatturiero — ha realizzato, ad esempio, tre scenari la cui principale differenza è la tempistica della ripresa.

I tre scenari elaborati da Drewry sull'impatto dell'epidemia da COVID-19 sul segmento del trasporto container

Scenario	Probabilità Drewry	Diffusione del COVID-19	Contenimento	Probabile impatto economico	Effetti sul trasporto marittimo container	Movimentazioni portuali globali Previsioni 2020	Movimentazioni portuali globali Previsioni 2021
A Ottimistico	5%	Globale	3° trimestre 2020	Crescita del PIL globale più lenta del previsto nel 2020, la ripresa ha inizio nel secondo semestre aiutata dalla domanda latente e dallo stimolo fiscale	Interruzione a breve termine e volatilità: <ul style="list-style-type: none"> Breve aumento delle tariffe di trasporto mentre riprende la produzione cinese La domanda diminuisce e il prezzo diminuisce man mano che la maggior parte del mondo passa al lockdown Rimbalzo della domanda e tariffe dal 3° trimestre in poi 	1,5%	2,8%
B Base	50%	Globale	4° trimestre 2020	Maggiore rallentamento della crescita del PIL verso una possibile recessione. Recupero dal 4° trimestre più limitata man mano che la domanda latente sarà svanita	Crescita globale negativa / positiva borderline per il 2020: <ul style="list-style-type: none"> Più viaggi vuoti per adeguarsi ad una domanda ridotta Più flotta inattiva e demolizione di navi Ulteriore erosione dei noli Gli utili dei vettori probabilmente negativi 	-0,5%	4,8%
C Negativo	45%	Globale	2021	Recessione globale del PIL nel 2020. I pacchetti di salvataggio dei governi saranno allungati per evitare un forte aumento della disoccupazione e i danni economici	Contrazione della domanda globale di container nel 2020 e prospettiva incerta per il 2021: <ul style="list-style-type: none"> Riduzione prolungata dei noli Pesanti perdite finanziarie dei vettori / maggior rischio di fallimento Grandi volumi di flotta inattiva Demolizioni su larga scala 	-3%	5,5%*

* Se il contenimento avverrà a inizio 2021. Fonte: Drewry Maritime Research, March 2020

Si passa dal caso piuttosto ottimistico in cui il mondo prende velocità rapidamente e termina l'anno con una crescita positiva della movimentazione di container, sebbene inferiore a quanto precedentemente previsto, ad uno scenario decisamente negativo in cui la pandemia non viene contenuta entro l'anno, portando così il comparto al suo secondo declino annuale dopo il 2009.

Lo **scenario base**, cui Drewry attribuisce una probabilità del 50%, per il 2020 prevede una riduzione della movimentazione dei porti in tutto il mondo dello 0,5%, pari a circa **4 milioni di TEU in meno** rispetto al 2019 (quando il global throughput è stato di 801 milioni di TEU), dovuta alle interruzioni della catena di approvvigionamento, alla riduzione della domanda e, in generale, all'incertezza economica globale causata dalla rapida diffusione del coronavirus (COVID-19). L'ipotesi di partenza è che il picco del virus si verifichi durante il secondo e il terzo trimestre con l'economia globale che inizia a riprendersi solo negli ultimi tre mesi dell'anno. Il rimbalzo nel 2021 potrebbe essere vicino al 5%.

Il range delle stime di Drewry spazia dunque dal +1,5% dello scenario migliore (pari a +12 milioni di TEU movimentati nel mondo) al -3% dello scenario peggiore (24 milioni di TEU in meno del 2019).

Altre previsioni sono invece più negative: la società di analisi danese Sea-Intelligence Consulting stima che l'impatto della pandemia peserà sulle linee di trasporto marittimo di container per circa 17 milioni di TEU e sui terminal portuali per circa 80 milioni di TEU imbarcati e sbarcati.

Tutti concordano comunque su un **significativo rimbalzo dei volumi trasportati nel 2021** dopo il crollo di quest'anno.

Dalla tendenza di questi primi mesi si può già affermare che il 2020 sarà instabile dal punto di vista della domanda e dell'offerta del trasporto marittimo.

Se da un lato, la riduzione dei volumi di domanda è una certezza, dall'altro i vettori dovranno essere in grado di gestire le capacità disponibili nei prossimi mesi. Essi dovranno decidere di contenere i servizi di trasporto fino a quando i volumi della domanda si manterranno bassi, e anche essere pronti a servire il mercato quando inizierà la ripresa.

Sea-Intelligence, a questo proposito, ricorda che il crollo dei noli marittimi durante gli anni dell'ultima crisi finanziaria fu dovuto principalmente alla scelta dei vettori di non ridurre la capacità di stiva in tempo utile preferendo invece una guerra al ribasso sulle tariffe di trasporto per acquisire quote di mercato, una decisione

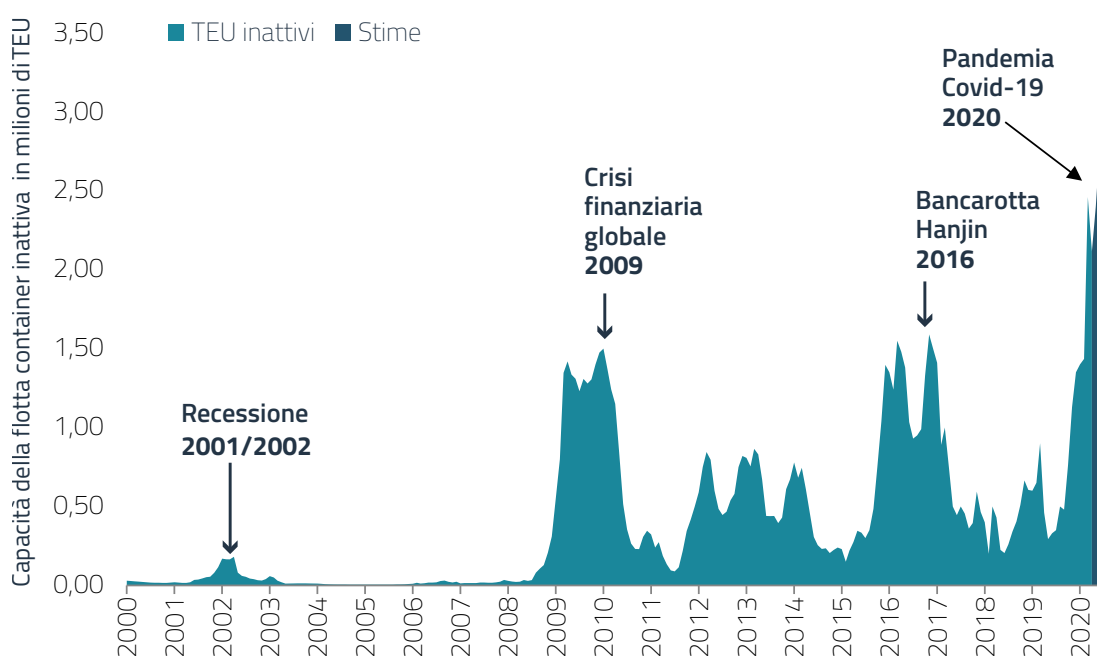
Le stime Drewry spaziano dai +12 mln TEU dello scenario migliore ai -24 mln TEU movimentati nel mondo dello scenario peggiore

Sea Intelligence Consulting stima un impatto di 17 mln TEU sulle linee di trasporto marittimo e 80 mln TEU sui terminal portuali

che mise sotto pressione i loro bilanci e portò al fallimento di molte compagnie. I vettori, sulla base di quell'esperienza, in questo caso stanno gestendo l'emergenza al meglio, togliendo rapidamente dal mercato capacità di stiva con ripetuti *blank sailing* e ottenendo in tal modo che le tariffe di trasporto non crollino.

Una conseguenza molto evidente consta nella quantità da record di viaggi a vuoto con **capacità di flotta inattiva che dovrebbe arrivare nel primo semestre a oltre 3 milioni di TEU**, pari al 13% dell'intera flotta¹, superando il precedente massimo di 2,46 milioni di TEU registrato all'inizio di marzo di quest'anno.

Capacità di flotta container inattiva 2000-2020 (stime)



Fonte: Alphaliner

Alphaliner ha calcolato che la pandemia di COVID-19 sta comportando la cancellazione nel secondo trimestre di oltre 250 servizi di linea per il trasporto marittimo di container, pari al 30% della capacità di stiva su alcune rotte. L'obiettivo è naturalmente quello di contenere i costi.

¹ Si veda anche il paragrafo successivo "L'impatto del COVID-19 sul traffico marittimo container in Italia: i dati import-export", pp. 13-17.

Secondo gli analisti della società danese Sea-Intelligence se le compagnie riescono a mantenere i livelli dei noli quantomeno stabili e subiscono un calo della domanda di trasporto pari al 10% la perdita stimata per il loro business è di circa 6-8 miliardi di dollari nel 2020.

Se invece non riuscissero a limitare il calo dei noli e le tariffe di trasporto dovessero crollare come negli anni di crisi finanziaria post-2008 le perdite stimate per i vettori marittimi salirebbero a 23 miliardi di dollari.

L'ondata di *blank sailing* avrà un impatto anche sui porti italiani considerato che coinvolge, tra gli altri, i servizi sulla rotta Asia-Med. Le prime stime parlano di un calo sui traffici portuali nazionali per il 2020 pari al 20%-25% del totale, circa 90-100 milioni di tonnellate di merci e 2 milioni di TEU in meno.

Gli effetti si manifesteranno soprattutto da maggio perché il transit time dai porti cinesi a quelli italiani è di circa un mese, per cui nel nostro paese le partenze cancellate ad aprile si tradurranno in navi non arrivate 30 giorni più tardi. I più interessati saranno i porti di Genova, La Spezia, Trieste e

Gioia Tauro essendo quelli serviti dalle linee dirette con l'Estremo Oriente, ma la crisi dei volumi movimentati coinvolgerà in generale e con diversi risvolti tutto il sistema portuale nazionale.

Nel paragrafo successivo si è tentato di effettuare una stima dell'impatto del fenomeno sull'economia marittima prendendo in considerazione alcuni parametri.

Le stime di perdita dei vettori marittimi nel 2020 sono tra 6 e 23 mld di dollari

Le stime sui traffici portuali nazionali 2020 sono del 20-25% in meno, circa 90-100 mln di tonnellate di merci e 2 mln di TEU

L'impatto del COVID-19 sul traffico marittimo container in Italia: i dati import-export

L'analisi riguarda specificatamente le previsioni di import-export del **traffico marittimo container italiano² al 2020**. Ed è a questo peculiare spaccato che l'indagine fa riferimento confermandone il ruolo strategico in questo momento di emergenza.

Un comparto che potenzialmente è pari (in valore) al 20% circa del trade complessivo italiano (incluso *energy*) ed oltre il 70% del marittimo complessivo per un importo stimato pari a oltre 190 mld di euro di cui 85 mld in import e 106 mld. in export e dunque con una bilancia commerciale in attivo.

L'analisi mostra, inoltre, pienamente il contributo di questo settore strategico che, proprio nel momento di emergenza, svolge comunque un ruolo attivo nel rifornire e sostenere il paese.

Molto è cambiato riguardo le stime dell'andamento dell'import-export marittimo container; nell'arco di tempo dei primi mesi dell'anno si è passati da un'ipotizzabile crescita del 2% annuo al 2020 ad una sicura contrazione dovuta al diffondersi della pandemia; quello che non è ancora quantificabile è l'intensità della contrazione. Si tratta, difatti, di un elemento di **shock esogeno mai vissuto dall'economia prima d'ora**.

L'aspetto positivo è che essendo tale non intacca i fondamentali economici; non è una degenerazione del sistema economico o del segmento container anche se quest'ultimo subisce e subirà le conseguenze di tale evento.

Trattandosi di pandemia, inoltre, **l'impatto non si è limitato e non si limiterà** all'Italia ma si è già esteso a livello mondiale propagandosi come un'onda e quindi anche l'analisi sul periodo di diffusione del virus diventa difficilmente individuabile.

Quello che si può affermare è che sarà un anno di incertezze in cui ci sarà un'**estrema volatilità**, legata ad alcuni aspetti fondamentali che, incidendo sul lato dell'offerta di prodotti, condizionano il trasporto container.

Il settore passa da un'ipotesi di crescita ante COVID-19 ad una sicura contrazione

L'impatto del virus è pandemico e renderà estremamente volatile il settore...

² Non disponendo di dati certi relativi a tale spaccato per definire il settore (import-export marittimo container) sono stati considerati specificatamente alcuni codici Ateco (relativi a prodotti potenzialmente containerizzabili).

Elementi che, però, stanno condizionando anche la domanda, difatti, ad un'impennata di richieste di alcuni prodotti (per esempio farmaci e attrezzature sanitarie) corrisponde uno stop produttivo di altre (automotive e componentistica). Vi è diffusa consapevolezza che il virus causerà uno shock transitorio tanto all'economia quanto al trasporto marittimo ma, nella stima del suo impatto economico, vi sono diversi elementi di incertezza, che riguardano: elementi esterni all'Italia ed elementi interni al Paese ma tutti hanno un'incidenza sul trasporto container per la sua natura globale.

... ma sarà uno shock transitorio che però peserà anche sul trasporto marittimo via container

Per quanto riguarda alcuni dei principali elementi esterni al Paese, che comunque impattano sul trade nazionale, va detto che **non è dato stabilire se il virus inciderà sui vari paesi nello stesso modo e questo condiziona l'import-export**; all'impennarsi della malattia alcuni porti frenano o addirittura fermano l'attività mentre altri potrebbero continuare ad operare. Dapprima, infatti, si è assistito al blocco dei porti cinesi, mentre, poi, al diffondersi del virus in Europa si è assistito alla frenata dei porti europei. A causa del differente livello di incidenza del virus alcuni paesi sono al momento già pronti a produrre mentre altri non sono preparati a recepire le merci a regime perché in piena emergenza causando una serie di disagi nelle spedizioni e nei trasporti; **alcune importanti linee di collegamento vengono cancellate e si annunciano (come specificato anche nel precedente paragrafo) tornate di *blank sailing* sui trade.**

La causa è sempre il calo della domanda di trasporto dovuta agli effetti della pandemia di COVID-19. **Sale il numero delle navi portacontainer inattive.**

A seguito della cancellazione di partenze e di servizi di linea, la flotta di navi portacontainer inattive è salita al livello record per quest'anno di **oltre 3 milioni di TEU**, come specificato nel precedente paragrafo.

Per quanto riguarda gli elementi interni che comunque incidono sui traffici, occorre considerare che l'andamento del **settore container marittimo essendo globale segue il virus e ne è inevitabilmente influenzato.**

È evidente oramai che il COVID-19 abbia **costituito e costituirà ancora per un certo periodo un fattore di freno** non solo per la vita e la socialità dei cittadini ma per l'economia mondiale in generale e nazionale in particolare. La curva dei contagi sembra aver raggiunto l'apice ma si tratta di un calo di contagi non di un'assenza di diffusione del virus. Si precisa difatti che a seguito dell'avvento dell'epidemia e delle restrizioni che sono state introdotte, al fine di tutelare la salute dei cittadini e contemporaneamente garantirne la sussistenza, il DPCM del 22 Marzo 2020 nell'allegato 1 poi modificato con decreto del 25 marzo, ha

specificato quali erano le attività essenziali dell'economia del Paese che quindi hanno proseguito le attività a differenza di altre. L'elenco delle attività consentite è compreso in una lista piuttosto ampia, che riguarda principalmente la filiera alimentare, quella farmaceutica e una parte dei macchinari³. Il lockdown è stato prorogato il 10 aprile con nuovo DPCM fino al 3 maggio che ha ampliato la lista inserendo anche la filiera del legno.

Non va, inoltre, sottaciuto che potrebbe però esserci una eventuale ripresa della malattia causata da flussi di ritorno epidemico; già in Cina tale fenomeno si è verificato e questo potrebbe avvenire anche in Italia provocando danni sociali ed economici.

Queste misure hanno costituito base per il calcolo delle stime sull'andamento dell'import-export di container movimentati via mare permettendo di individuare "le produzioni essenziali" soprattutto durante il periodo di isolamento.

Sulla base di tali presupposti, si stima che al momento (scenario base) il **trasporto marittimo container stia viaggiando ad una velocità pari al 50-60% di quella abituale. Ogni settimana aggiuntiva di blocco di commercio di alcune produzioni costerebbe al settore 1,5 miliardi di euro.**

Ogni settimana aggiuntiva di blocco di commercio delle produzioni costerebbe al settore 1,5 mld di euro

L'incertezza attorno alle stime rimane estremamente legata alle decisioni dei governi sulla durata del lockdown. Pertanto, di seguito sono state effettuate 3 ipotesi di scenario.

Per stimare, l'impatto economico dello shock, sono stati considerati i dati dell'import-export nazionale (containerizzabile) mensili del 2019 suddivisi per settore, imputando per ognuno di questi, per il 2020, la possibile perdita di valore che ci si può aspettare durante il periodo di quarantena.

Occorre tener conto infatti che vi sono stati dei settori che hanno avuto rallentamenti meno marcati come l'agroalimentare e settori fermi come automotive e tessile.

³ Sulla base dei codici Ateco indicati nell'allegato al DPCM del 22 Marzo 2020 nell'allegato 1 poi modificato con decreto del 25 marzo, partendo dall'incidenza di queste sulle merci complessivamente scambiate, sono state fatte stime per poter definire il perimetro delle "produzioni essenziali" anche per il segmento container. In termini di export i volumi di tali "produzioni" del periodo di isolamento base (marzo aprile maggio) è stimato pari al 10% del totale scambiato nell'anno e al 50-60% del periodo. Tale percentuale è stata mantenuta anche per l'analisi del segmento container.

I tre scenari elaborati da SRM sull'impatto dell'epidemia da COVID-19 sul segmento del trasporto container

Scenario	Probabilità	COVID-19 contagio	Inizio ripresa da	Impatto sui container	Stime import-export container via mare
Base	50%	Globale	Giugno	Volatilità e sospensione a breve termine di talune attività produttive (con conseguente calo sui container movimentati) e successiva ripresa graduale delle attività	-22%
Intermedio	45%	Globale	Settembre	Sospensione a medio termine di alcune attività produttive (con conseguente impatto sui container movimentati) ma ripresa a rimbalzo delle attività non core	-33% / -35%
Critico	5%	Globale	2021	Contrazione consistente delle attività	-50%

Fonte: SRM

La **prima ipotesi** è costruita su una durata base "stimata" del "blocco" che va da inizio marzo a fine maggio, ne risulta un conseguente impatto sul trade. L'"ipotesi di lavoro" è fondata sul fatto che le misure di contenimento decise dal Governo restino in vigore, come affermato dal DPCM del 10 Aprile fino al 3 maggio.

Una **seconda ipotesi** di scenario (intermedio) è stata costruita allo scopo di evidenziare l'eventuale impatto sull'import-export nel caso di lockdown prolungato fino a fine agosto. Il calo del trade risulta essere più consistente (-33% / -35%) e gli effetti sul settore si fanno sentire in maniera più pressante ma nel complesso si assiste anche ad una ripresa successiva più "carica" nel terzo trimestre con un consistente effetto a rimbalzo.

Nell'**ipotesi più critica**, ma che a nostro avviso appare anche meno probabile, la contrazione delle attività, seppure in un'ottica che segue quella del mantenimento delle sole attività connesse a quelle essenziali, la ripresa è rimandata al 2021 ed il calo previsto è considerevole (-50%).

Ne conseguono una serie di scenari che disegnano un calo del nostro trade marittimo anche se da interpretare con le dovute cautele. È ovvio che le tipologie di merci non sono l'unica variabile che condiziona il fenomeno. Infatti, altro condizionamento avverrà dalla diffusione del contagio nei Paesi che hanno

Si prevede una riduzione di import-export marittimo containerizzato del -20% circa in un'ipotesi non pessimistica

maggiori rapporti marittimi con l'Italia e dalla loro voglia di applicare ancora dazi e restrizioni al commercio che vi erano anche prima del Coronavirus e soprattutto dalla situazione della Cina che è un player inserito in molte catene globali del valore.

Il Mezzogiorno, che concentra il 20% circa del traffico container gateway italiano (e il 43% del traffico totale di merci movimentate) ed è un territorio che fonda come una delle chiavi del suo sviluppo l'import-export via mare, di sicuro risentirà, del problema. È da osservare che a favore degli scali meridionali potrebbe essere la minore diffusione e il maggior controllo del contagio. Ripartire dai porti del Sud potrebbe essere una delle idee per la ripresa.

I risultati di un'indagine sintetica: il 'sentiment' degli operatori

Allo scenario internazionale e alle stime quantitative sugli impatti del COVID-19 si è ritenuto, come è nello stile di ricerca di SRM, di fornire valore aggiunto a queste analisi, integrandole con le chiavi interpretative del fenomeno da parte degli operatori, siano essi Autorità di Sistema Portuale o Associazioni di Categoria specializzate.

In questo momento, infatti, si stanno susseguendo numerose **proposte** che vanno ad incidere sulla situazione critica che le imprese portuali e logistiche stanno attraversando e che potrebbero, se non risolvere, almeno attenuare alcune problematiche di carattere sanitario e economico-finanziario.

I player intervistati sono tutti rappresentativi di categorie collegate al trasporto marittimo (che è il focus di questo paper), ma anche a tutta la filiera logistica e delle altre modalità di trasporto.

Con essi si è ritenuto di effettuare un'analisi di *sentiment*, approfondendo e soffermandosi solo sugli aspetti connessi alla loro operatività e non su quelli sanitari; **rimane fermo che tutti i soggetti hanno, ovviamente, posto come priorità assoluta la salute propria e dei propri dipendenti e l'intenzione di rivolgere tutte le strategie e gli sforzi guardando alla tutela dell'occupazione ed al sostegno pieno alle autorità pubbliche a compiere i sacrifici necessari per uscire dalla delicata situazione.**

Le interviste sono state realizzate con autorevoli rappresentanti di: Assoport, Confetra, Confitarma, Federagenti, Fedespedi e le presidenze delle Autorità di Sistema Portuale che vedono coinvolti i porti di Bari-Brindisi, Napoli-Salerno, Taranto, Genova-Savona, Trieste.

I temi trattati hanno riguardato essenzialmente tre aspetti:

- 1** I fattori critici che incidono maggiormente sull'operatività logistica e portuale e quali sono i comparti della filiera sui quali la crisi impatterà maggiormente
- 2** Stime di larga massima sulla ripresa economica (breve/medio/lungo)
- 3** Possibili proposte per rimediare alle suddette problematiche

1 I fattori critici e i settori a maggiore impatto della crisi

Il tema sotto certi aspetti è stato affrontato in modo univoco da tutti i soggetti intervistati; si ravvisa, infatti, come assoluta priorità il manifestarsi di **una crisi di liquidità finanziaria di enormi proporzioni in particolare per le piccole e piccolissime imprese di trasporto.**

Confetra in particolare ha stimato che vi sarebbero oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni. Le imprese stanno altresì soffrendo pagamenti prorogati e ritardati di lavori effettuati; molti clienti annunciano almeno 12 mesi di dilazione.

Il problema della liquidità, è particolarmente sollevato anche perché fa tornare alla ribalta un tema che è sempre stato oggetto di dibattito nel panorama imprenditoriale del Paese quale è la dimensione dell'impresa; il nostro sistema logistico, specie stradale, è molto frammentato in piccole e piccolissime imprese che sono molto sensibili al tema dal punto di vista gestionale.

Altra problematica sottolineata, specie dagli armatori ma anche da tutte le categorie, è **l'oggettiva riduzione dei carichi movimentati, sia in import-export (su tutte le modalità di trasporto) sia in cabotaggio.**

Ciò comporterà una diminuzione del fatturato delle imprese su base annuale, attestata in una forbice tra il 25 ed il 30%. Se dovessimo trasferire questo numero sul fatturato della Logistica (84,5 miliardi di euro secondo stime PoliMi) vorrebbe dire un danno quantificabile in circa 25 miliardi di euro.

Si stima una enorme riduzione dei volumi logistici movimentati nei 3 mesi di picco COVID-19 (marzo-aprile-maggio): si registrerà una contrazione tra il 40 e il 60%.

In particolare, sollevano le autorità di sistema portuale, **la diminuzione interesserebbe l'aspetto dei carichi containerizzati (che per la portualità italiana incidono almeno per un quarto dei volumi movimentati)**, ma problematiche sussistono anche per il Ro-Ro nel segmento Car Carrier (navi adibite al trasporto di auto nuove) infatti, secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti nel mese di marzo 2020 le immatricolazioni di auto nuove nel nostro Paese sono state 28.326 (calo del -85,4% su 2019) mentre i trasferimenti di proprietà di auto usate hanno riguardato 142.230 veicoli (-62,33%).

Tutte le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) hanno posto la tematica del calo dei traffici; Genova dovrebbe registrare una perdita per l'anno 2020 del traffico complessivo sul 35-45%.

Una crisi di liquidità finanziaria di enormi proporzioni

La riduzione dei carichi movimentati

La diminuzione dei carichi containerizzati

Complessivamente le performance del primo trimestre hanno solo parzialmente risentito dell'emergenza coronavirus, dai mesi di aprile e maggio 2020 saranno più visibili gli effetti sui traffici; con il rallentamento dell'attività commerciale è attesa una diminuzione del traffico container stimata rispettivamente del 10 e del 25%. Per il solo dato di marzo-aprile è atteso un calo del Ro-Ro più marcato dovuto alla interruzione di alcune linee sul Mediterraneo (per il trimestre si stima un -12% / -14%).

Le buone performance dei settori agroalimentare e sanitario non sembrano impattare in modo decisivo sui volumi di traffico ad avviso degli operatori.

Sulla riduzione dei volumi darà un suo contributo anche la contrazione dei traffici dei porti cinesi; a febbraio 2020 il volume delle merci nei porti cinesi è diminuito sensibilmente e il segmento container ha registrato una diminuzione del -18%. La diminuzione dei volumi di merci, oltre ad altri fattori tra cui la Trade War in atto con gli USA, i cui effetti tuttavia recentemente si sono notevolmente attenuati, è certamente assegnabile all'impatto negativo sull'economia e sugli scambi commerciali della diffusione del coronavirus.

A tutto ciò è da aggiungere il verificarsi del fenomeno del *blank sailing*. Alcune compagnie, pur prevedendo navi programmate con rotazioni settimanali, non effettuano materialmente la partenza per mancanza di carico, rinviandola alla settimana successiva; oppure non effettuano toccate di porti che non garantiscono sbarchi ed imbarchi di merci. Ad aprile sarebbero 384 i *blank sailing* a causa della pandemia da coronavirus (stime Sea-Intelligence).

Le AdSP hanno sollevato con forza la problematica dell'**azzeramento quasi totale del trasporto passeggeri e crociere che in Italia vede coinvolto un business di oltre 53 milioni di persone di cui 12 milioni di crocieristi.**

Ciò si rivela un danno soprattutto per il segmento traghetti e navi da crociera con l'annullamento della stagione totale o parziale da parte delle compagnie.

Dall'inizio dell'anno, infatti, stando ad un'analisi condotta da Sea-Intelligence, sono 435 i *blank sailing* già annunciati dalle principali alleanze, 2M, THE Alliance e Ocean Alliance: nel complesso si tratta di un calo dell'offerta di trasporto vicino ai 7 milioni di TEU.

Sul ramo crociere è stimata, in particolare, una perdita del 70%-80% del totale passeggeri con significativo impatto sul turismo; basti pensare che il settore vanta un impatto sul PIL di oltre 2 miliardi di euro ed era, prima della crisi, una realtà in rapida crescita.

**Azzeramento
del trasporto
passeggeri
e crociere**

Gli spedizionieri pongono attenzione anche sull'incertezza dei tempi di percorrenza, la congestione dei porti e dei valichi e i blocchi alle frontiere. Ciò è dovuto all'inasprimento dei controlli sulle merci che causano ritardi nella consegna e Paesi che bloccano carichi alle frontiere non permettendo lo scorrimento fluido delle merci. Sussisterebbe, inoltre, un problema connesso a container pieni, fermi nei porti che non vengono svuotati perché relativi ad ordini effettuati quando le imprese erano aperte mentre all'arrivo vengono trovate chiuse, anche se a quest'ultimo problema pare porre rimedio il DPCM del 10 aprile 2020 che ha permesso la riapertura, per le aziende, almeno dei magazzini per stoccare i prodotti.

Il Centro Studi Fedespediti stima che il COVID-19 potrebbe portare una contrazione del PIL italiano tra il 4% e il 7% e dei volumi di merce movimentata del 20%-25% nel 2020; questa flessione degli scambi commerciali impatta gravemente in termini di fatturato su tutti i comparti della filiera logistica.

Relativamente al rallentamento di tutto il sistema dei trasporti, gli operatori rappresentano che sarebbe opportuno impostare un ripensamento del modello italiano del mondo dei controlli, puntando molto sulla digitalizzazione delle procedure su cui abbiamo oggettivamente ancora molte carenze.

2 Stime sulla ripresa

Su questo tema vige ancora una grande incertezza e nessun operatore ha fornito date o periodi, nemmeno orientativi, in cui potrebbe innestarsi una ripresa.

Sul settore delle merci è ipotizzabile una ripresa graduale man mano che le imprese potranno riavviarsi. **Alcuni operatori, però, non vedono riprese decise almeno per tutto il primo semestre dell'anno 2020.**

Altri invece ritengono che vi possano essere problematiche per tutto il 2020 dovute al fatto che, anche se l'Italia possa ripartire, saranno gli altri Paesi, nel frattempo a proseguire i blocchi con conseguenze soprattutto sulle esportazioni.

Diverso è il comparto dei passeggeri dove inciderà, per i turisti, anche il fattore psicologico che farà da forte dissuasore a intraprendere viaggi o crociere a bordo di navi.

In questo caso si ritiene sia compromessa l'intera stagione turistica.

Incertezza dei tempi di percorrenza, la congestione dei porti e dei valichi e i blocchi alle frontiere

Una possibile ripresa per il comparto merci nel secondo semestre 2020

Compromessa l'intera stagione per il comparto passeggeri

3 Proposte

Le proposte — qui illustrate in sintesi e in modo non esaustivo — che sono state effettuate dai soggetti intervistati, al di là di quelle specifiche per le tutele sanitarie e di sicurezza e sostegno al reddito per il personale e per gli equipaggi, sempre al primo posto, sono essenzialmente rivolte a:

- **Attenuare la crisi di liquidità delle imprese** per coprire almeno tutto il periodo di lockdown; ritenuta il fondamentale nodo da sciogliere per salvare i livelli occupazionali ed i mancati introiti delle aziende; su questo tema è da specificare che il Consiglio dei Ministri è intervenuto il 6 aprile con un provvedimento anche se non specifico per il settore.
- **Ridurre gli oneri delle imprese**, attenuando il cuneo fiscale ed introducendo sgravi contributivi per le aziende che si impegnano a mantenere i livelli occupazionali;
- **Semplificare le procedure burocratiche** che stanno oltremodo rallentando la fluidità o addirittura provocando blocchi delle merci e impostare un futuro fondato sulla digitalizzazione dei processi logistici e dei controlli.

Per la liquidità, ad esempio, viene proposto da Confetra di attivare un intervento straordinario di Cassa Depositi e Prestiti affinché essa, direttamente o attraverso gli istituti bancari, anticipi l'incasso di quota parte delle fatture emesse. Per la copertura della misura si stima un fabbisogno di 1,2 miliardi di euro, in parte intesi come fondo di rotazione, in parte a copertura di oneri e interessi. Provvedimento simile è previsto anche da Confitarma che auspicherebbe finanziamenti dalla Cassa DDPP fino a 3 anni con garanzia statale di ultima istanza.

Si è altresì ritenuto di proporre fondi specifici che contengano affinamenti tecnici per imprese marittime, per ristorare le aziende che dimostrino di aver avuto cali di fatturato a seguito del COVID-19.

Confitarma ha proposto la riduzione degli oneri di approdo e portuali per le navi per sostenere i trasporti marittimi ed i collegamenti nazionali, in aggiunta alla totale o parziale abolizione degli oneri concessori per i terminal che accolgono la tipologia di traffico Ro-Ro e Autostrade del Mare.

Gli armatori auspicherebbero altresì la sospensione di atti processuali, comunicazioni e adempimenti inerenti a procedure ex art. 161 e 182 bis della Legge Fallimentare.

**Si richiedono
fondi specifici
che contengano
affinamenti
tecnici per
ristorare
le imprese
marittime**

Le Autorità di Sistema Portuale, hanno sottolineato la possibilità che i porti siano il volano capace di garantire la ripresa delle attività economiche del Paese al termine dell'emergenza e, a questo fine, occorre un deciso e fermo provvedimento rivolto a rimuovere la burocrazia e dare facoltà ai Presidenti di prendere decisioni senza troppi intralci normativi (si era proposto di adottare il Modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti Commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate). I porti avrebbero a disposizione fondi, per una tempestiva realizzazione di opere, per diversi miliardi di euro, con conseguente attivazione di investimenti privati. Si renderebbe necessario, per prepararsi alla ripresa, un grande piano di investimenti infrastrutturali che possa davvero muovere l'economia dei "grandi numeri" del Paese ed i porti potrebbero essere una delle chiavi per ripartire.

Occorre un deciso e fermo provvedimento rivolto a rimuovere la burocrazia

Un altro fattore su cui puntare con forza, anche in prospettiva futura, secondo i porti, è l'incentivazione al **trasporto ferroviario**, ritenuto più sicuro, rapido e meno soggetto a file ed attese ai controlli. Il ferro rappresenta un'opportunità da cogliere anche perché può trasportare una quantità di merce maggiore rispetto ai Tir e rappresentare il giusto raccordo per far ripartire il traffico nazionale e internazionale.

Necessario un grande piano di investimenti infrastrutturali

Incentivare il trasporto ferroviario

Analisi di 'sentiment'

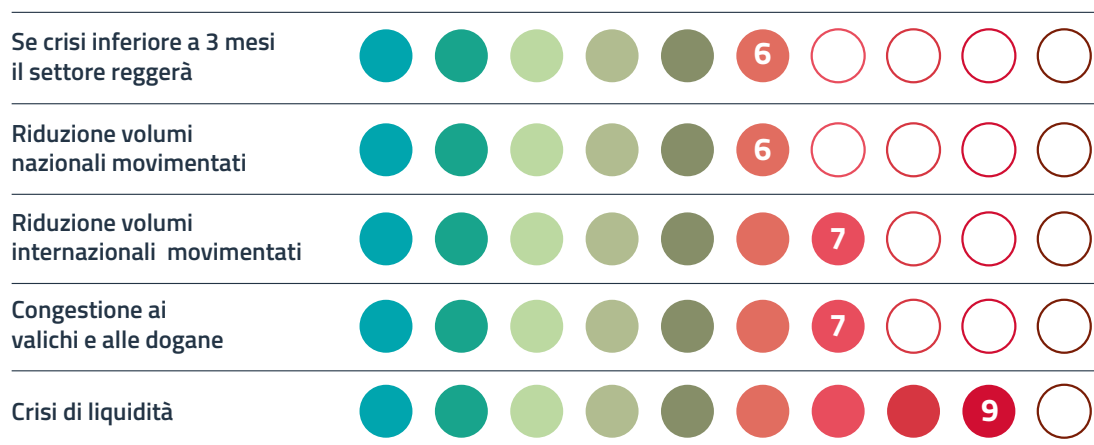
Risultati finali

I risultati dell'indagine hanno portato a elaborare alcuni grafici rivolti a rappresentare il *sentiment* degli operatori intervistati.

Si premette che i valori rappresentati sono soltanto una valutazione qualitativa dei pareri espressi e non sono stati esplicitati dagli stessi protagonisti.

I grafici mostrati nelle pagine che seguono rispecchiano quindi il valore dell'importanza attribuita alla tematica analizzata su una scala di valori da 1 (valore minimo per importanza e gravità) a 10 (valore massimo).

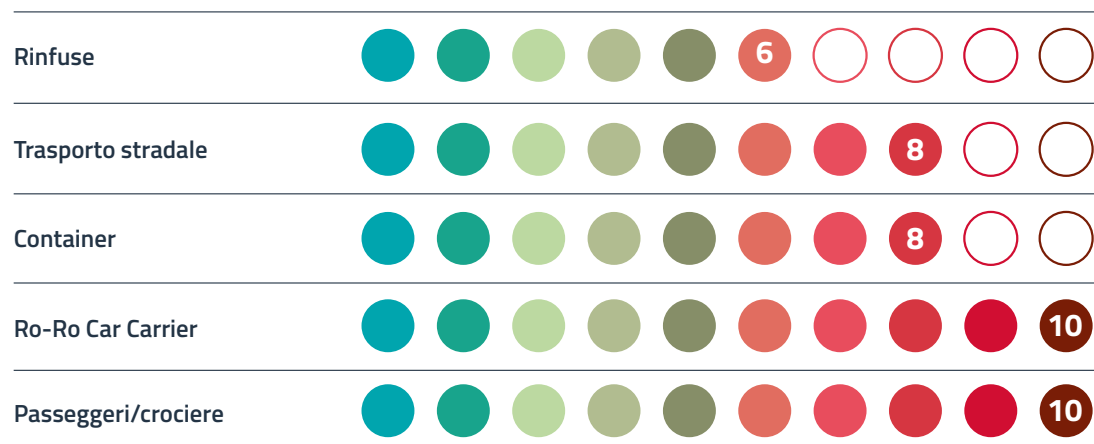
Coronavirus | Principali criticità logistico-marittime



Fonte: SRM

Preoccupazione maggiore per la crisi di liquidità su cui sono auspicati interventi strutturali e forti per l'intero 2020.

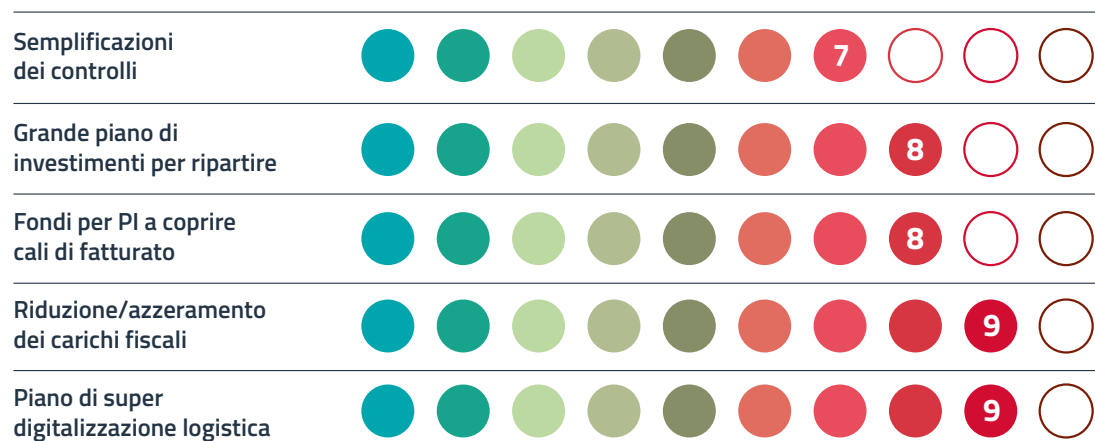
Coronavirus | Settori a maggiore impatto



Fonte: SRM

I settori più colpiti dal coronavirus sono passeggeri/crociere (stagione compromessa) e il trasporto auto via nave.

Coronavirus | Da dove ripartire



Fonte: SRM

Il coronavirus ha messo in evidenza la necessità di effettuare interventi su tutti i nostri punti deboli.

Considerazioni e spunti di riflessione

Le analisi sin qui mostrate hanno illustrato, dal punto di vista economico oltre che sanitario, un momento complesso e dai tanti risvolti per il Paese e, in generale, a livello globale.

Gli scenari sono in continua evoluzione e anche i numeri e le statistiche stanno avendo una rapidissima evoluzione anche per il progressivo susseguirsi di decreti e normative che via via chiudono imprese o ne limitano parzialmente l'operatività.

Si è quindi ritenuto di fornire un contributo in termini di proposta che non sia di carattere congiunturale ma di una visione più ampia, ossia provvedimenti che possano essere messi in pratica una volta che il Paese sia pronto a ripartire.

Si condivide, infatti, l'impostazione fornita da tutti i soggetti circa le problematiche da risolvere e la loro urgenza, nonché le tematiche su cui sono state impostate le varie proposte, qui illustrate.

A nostro avviso la ripresa economica, in punto logistico e portuale potrebbe essere altresì impostata tenendo conto delle seguenti linee guida.

**Un intervento sblocca-porti
che agisca su un panel
di infrastrutture portuali
ad alto impatto economico**

SRM ha stimato in uno dei suoi studi che, in un panel di programmi operativi portuali (POT) risiedono circa 6 miliardi di opere portuali in vari stati di avanzamento e di varia dimensione.

Sarebbe ipotizzabile riproporre l'analisi per individuare e censire quindi quali sono le opere ad alto impatto economico ed a quale stato della progettazione esse si trovino per impostare su di esse una ripartenza senza vincoli burocratici.

**Impostare già da quest'anno
la riprogrammazione
dei fondi strutturali 2021-2027
prevedendo un grande
rilancio dei porti
del Mezzogiorno**

Il Coronavirus ha messo in evidenza come due punti strategici siano, in primo luogo, quello di avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali e quindi di evitare quanto più possibile contatti umani (fermo restando quelli ineliminabili) e, in secondo luogo, puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità; questo però richiede l'impiego di grandi risorse.

**Ripartire
dalle opere
portuali
senza vincoli
burocratici**

**Occorrono
grandi risorse
per puntare su
digitalizzazione
e intermodalità**

Perché allora non prevedere con i Fondi Ue strategie mirate verso i porti del Sud (aree dove il contagio al momento sembra meno diffuso) e renderli ancor più competitivi?

Il Sud è un'area che movimentata merci per il 42,4% del totale nazionale.

Ha l'esperienza di un territorio che utilizza il mare per il 62% del suo import-export.

Il Mezzogiorno al momento ha due realtà in fase di grande rilancio quali Taranto e Gioia Tauro, con la presenza di grandi operatori internazionali come Yilport e MSC, in fase di investimento. Il Sud ha realtà multipurpose che vantano la presenza di un cluster portuale e logistico di livello ed in forte sviluppo nel segmento Ro-Ro come Napoli, Salerno, Bari e la portualità Siciliana. E nondimeno da tener conto che abbiamo anche il Porto di Cagliari che sta costruendo le basi per il futuro.

Puntare sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi i nostri porti e, nel contempo impostare una **Lockexit Strategy**.

Rilancio immediato delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate per dare ulteriore impulso agli investimenti imprenditoriali

Al momento questi strumenti, pur decollati in punto procedurale, sembrano anch'essi in una fase di "stallo tec-

nico" per la mancanza di decreti di attuazione che rendano operativi alcuni provvedimenti sulla semplificazione amministrativa.

Non sembra altresì che si sia andati con decisione a promuovere le ZES nei confronti di grandi investitori, salvo iniziative di spessore effettuare da Intesa Sanpaolo nei confronti di player arabi e cinesi.

L'azione andava proseguita ed anche in modo più deciso.

Lo strumento, SRM lo ha ribadito in tanti suoi studi, ha come obiettivo l'attrazione di investimenti industriali in un territorio rivolti a portare traffico portuale e import ed export marittimo. Sembra che l'impatto economico che questi possano portare non sia stato pienamente recepito.

Rilancio immediato delle Zone Franche per stimolare import ed export

Le ZES non sono certo strumenti che producono effetti nell'immediato, ma servono per aumentare la credibilità di un sistema portuale e logistico e, se ben integrati con Zone Franche portuali possono avere effetti importanti per un territorio attraverso l'esenzione di IVA e dazi per le merci extra Ue e dando la possibilità di stoccare merci in magazzino

in attesa della ripresa del mercato; uno stimolo al commercio internazionale non da poco.

Impostare una Lockexit Strategy puntando sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud

Promuovere le ZES e rilanciare le Zone Franche per attrarre investimenti industriali e stimolare il commercio internazionale

SRM è il centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo specializzato nell'analisi delle dinamiche economiche regionali in una visione europea e mediterranea, oggi punto di riferimento internazionale per le ricerche svolte nell'ambito dell'Osservatorio sull'Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica.

www.sr-m.it

www.srm-maritimeconomy.com

I PARTNER DELL'OSSERVATORIO MARITIME ECONOMY

Assoporti

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale

Confetra

Contship Italia Group

Federagenti

Fedespediti

Grimaldi Group

Lotras

Morandi Group

MSC Crociere

Unione industriali Napoli

Info e contatti:

comunicazione@sr-m.it



maritime
economy