



NAPOLI 23-28 GIUGNO 2014



NAPOLI E L'ITALIA UN PONTE SUL MEDITERRANEO

***Evoluzione delle relazioni economiche tra l'Italia e il
Nord Africa***

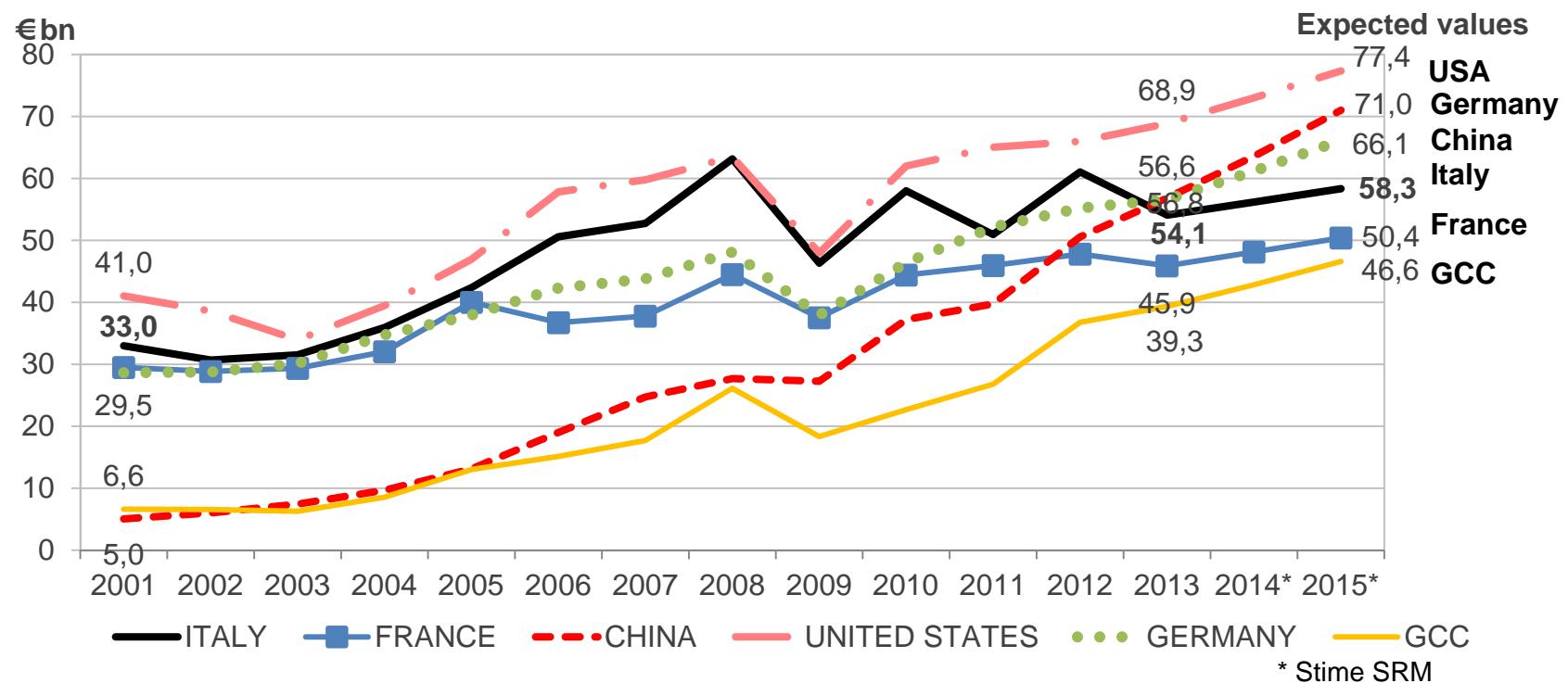
Massimo DEANDREIS, Direttore Generale SRM

AGENDA

- *L'intensità delle nostre relazioni con il Mediterraneo*
- *La centralità del Mar Mediterraneo per le strategie economiche del Paese*
- *Conclusioni*

Interscambio con l'Area Med*: Italia ancora leader ma perde il primato

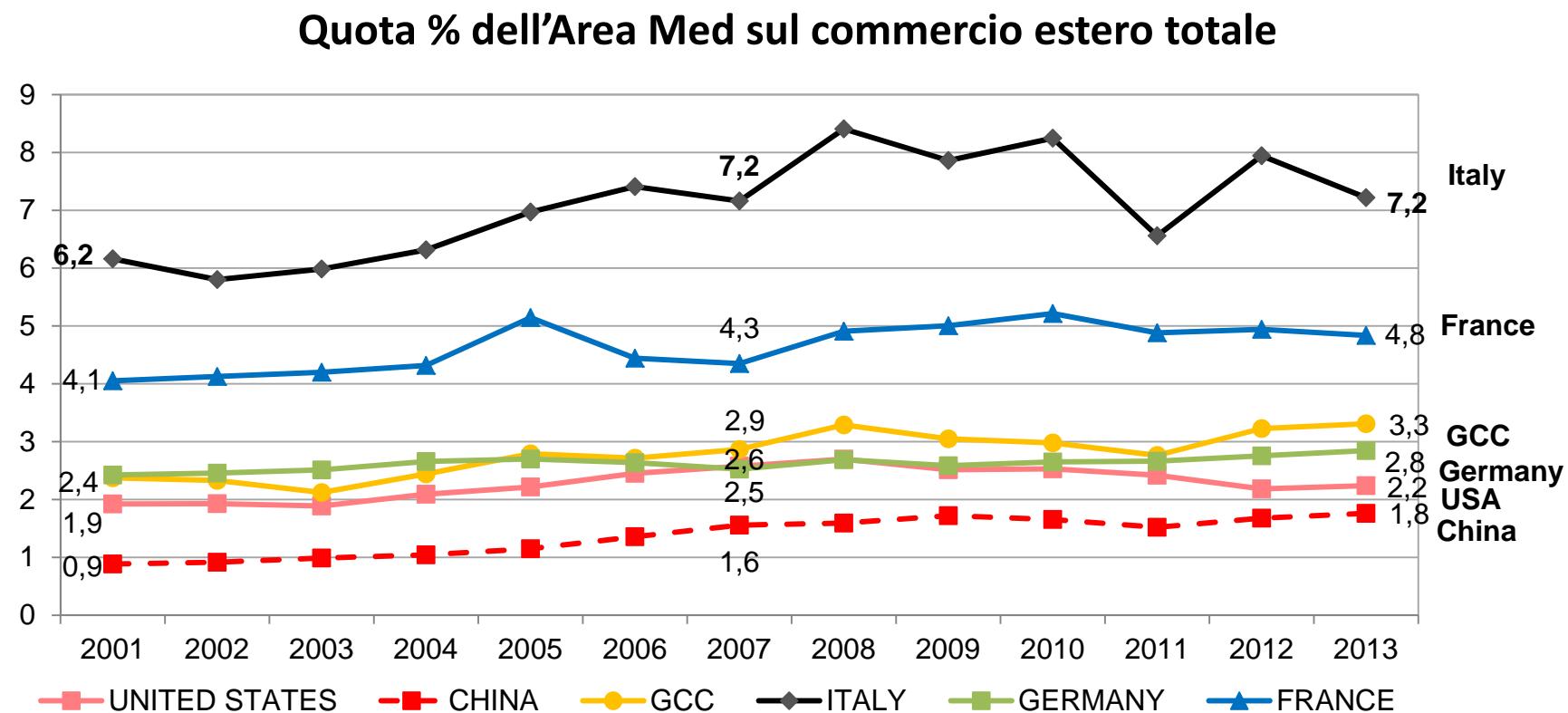
- L'interscambio commerciale tra l'Italia e l'Area Med è **aumentato del 63,9% tra il 2001 ed il 2013 (54,1 Mld di €)**.
- Al 2012, l'Italia, con **61,0 Mld di €** era il primo Paese dell'UE.
- Sui dati del 2013 ha inciso fortemente il calo dell'interscambio con la **Libia** (circa 4 Mld € in meno rispetto al 2012); essenzialmente prodotti energetici.



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat e Unctad

Primi per incidenza dell'Area Med sul proprio commercio estero

■ Tra il 2001 e il 2013 cresce la quota dell'Area Med nell'interscambio totale italiano (dal 6,2% al 7,2%). Segue, a distanza, la Francia, rispetto a cui l'Area Med pesa per il 4,8% del commercio estero totale.

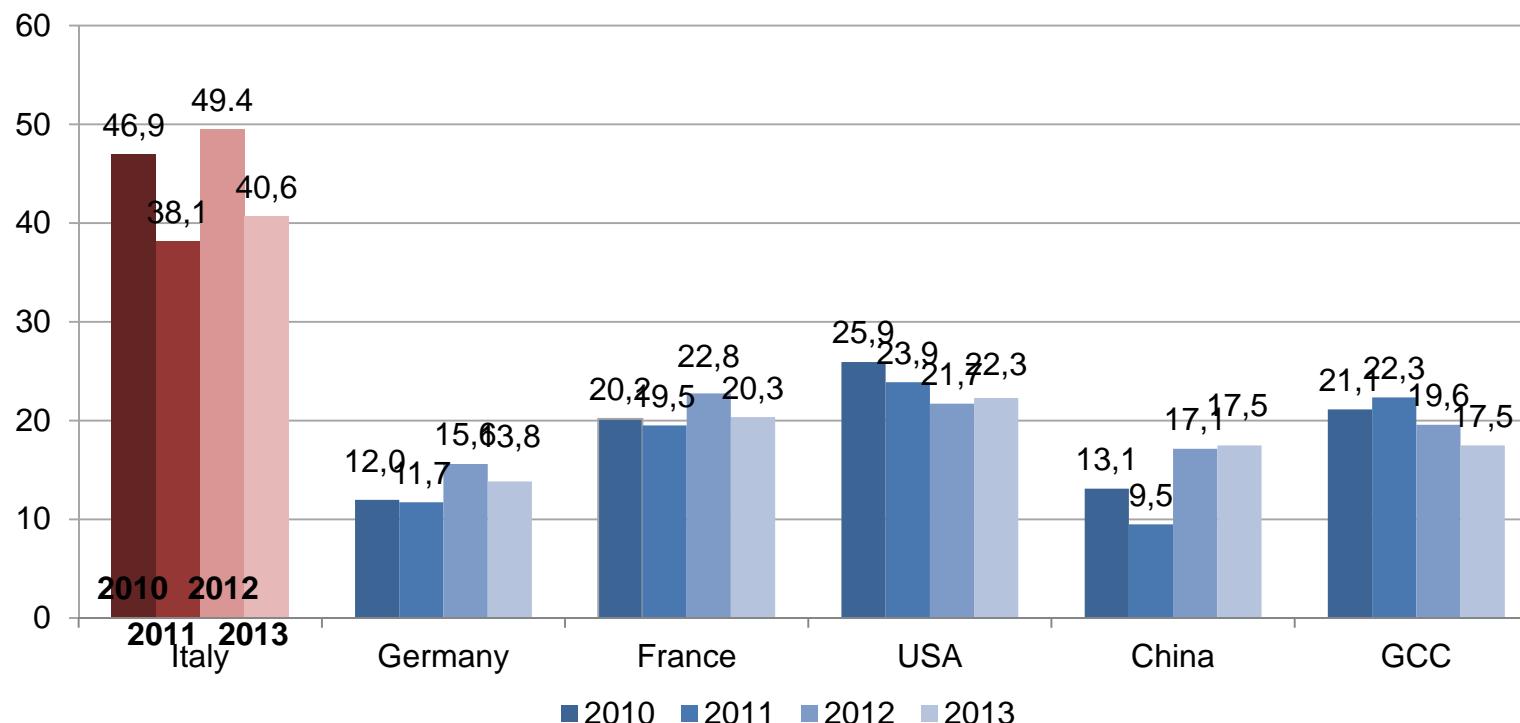


Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat e Unctad

Interscambio Italia/Area Med: notevole il peso della componente energetica

- Quasi il 50% dell'interscambio dell'Italia con l'Area Med è rappresentato da prodotti energetici; Nel 2013 l'incidenza è calata al 40,6%, ma resta ampiamente superiore a quella registrata per i nostri competitor internazionali.

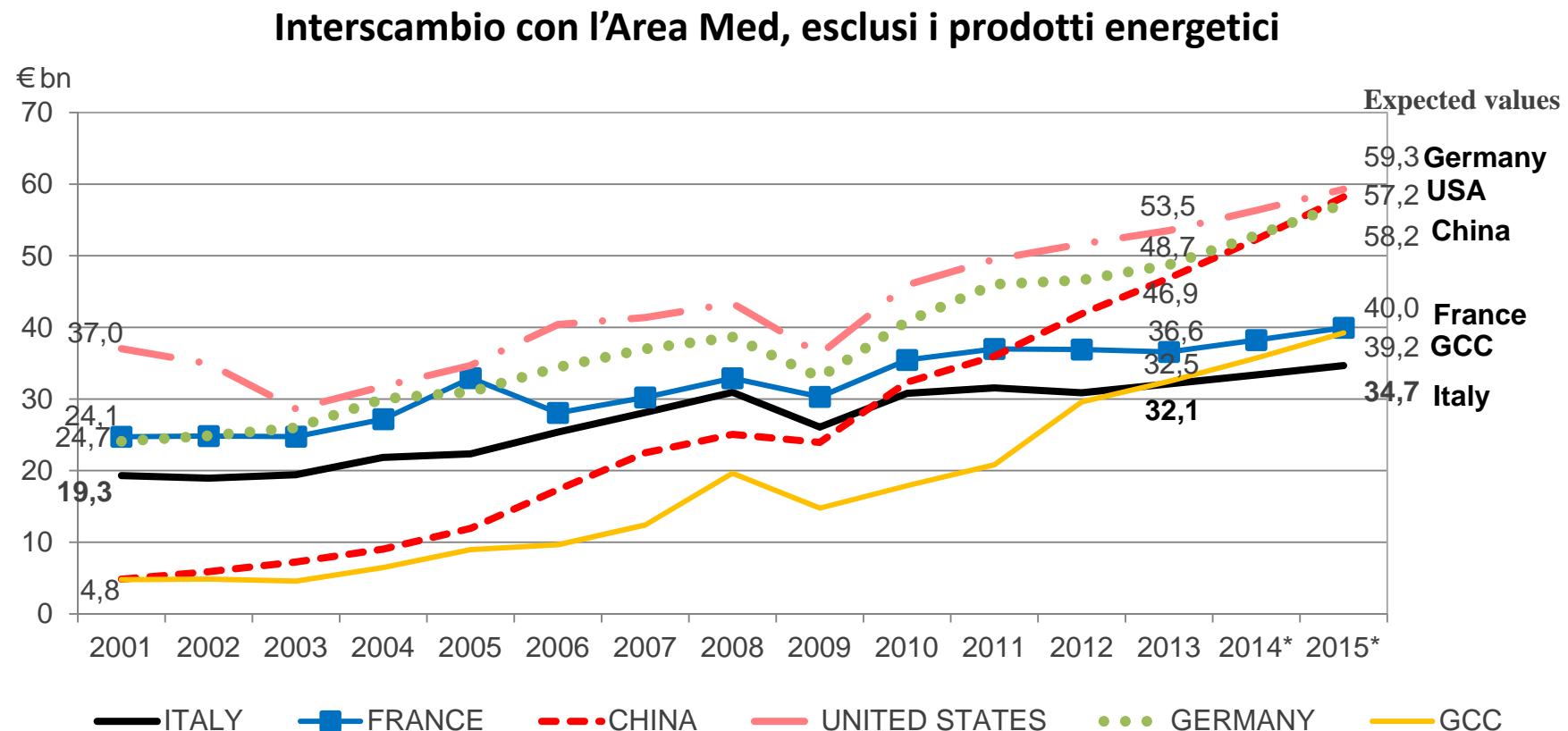
Quota % dell'interscambio energetico sul totale dell'interscambio con l'Area Med



Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad

Dedotto l'interscambio energetico, l'Italia scende 6° posto

- L'interscambio di prodotti non energetici tra Italia e Area Med è cresciuto del **66,3%** tra il 2001 e il 2013, portandosi a **32,1 Mld di €** (+4% sul 2012); c'è un gap di circa 20 Mld rispetto alla Germania.

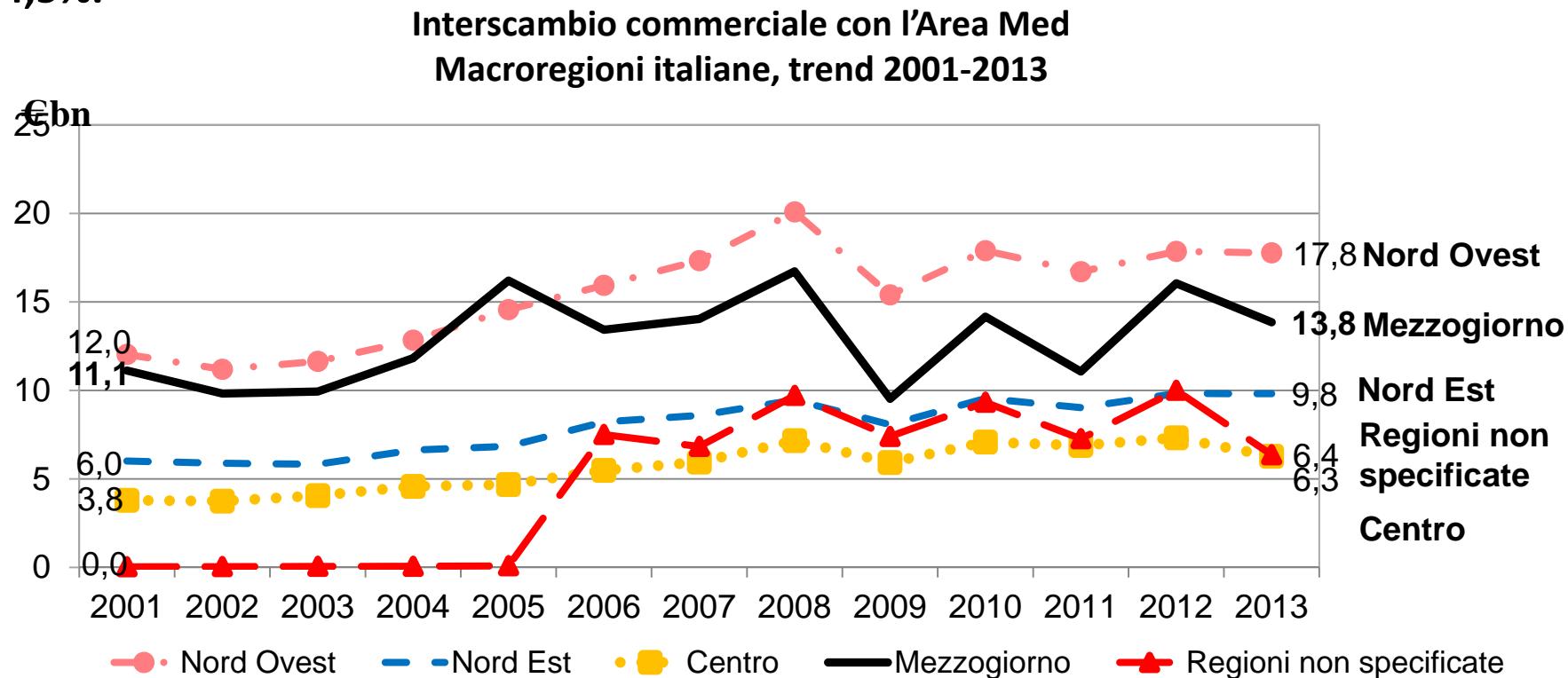


Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad

* Stima SRM

Mezzogiorno seconda macro-regione per interscambio con l'Area Med

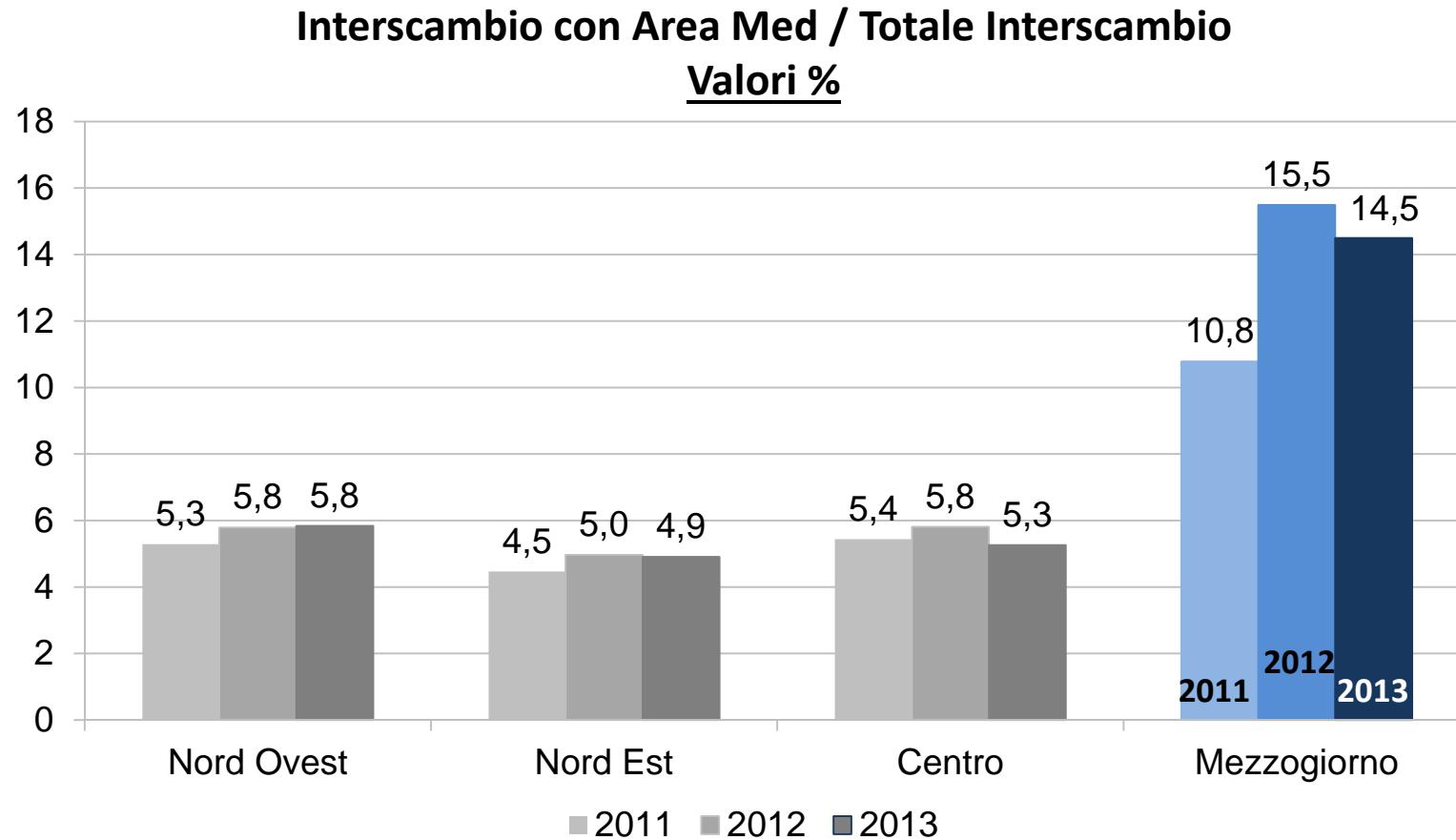
- Al 2013 il Mezzogiorno registra un interscambio di **13,8 Mld di €** con l'Area Med, e risulta secondo solo al Nord Ovest (17,8 Mld €).
- Tra il 2001 e il 2013 l'interscambio tra il Mezzogiorno e l'Area Med è cresciuto del **24,5%**.



Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Mezzogiorno più orientato al Mediterraneo

- L'Area Med, in termini di interscambio, ha per il Mezzogiorno **«un'incidenza quasi triplo rispetto alle restanti macro-regioni del Paese** (14,5%; 5,8% per il Nord-Ovest).

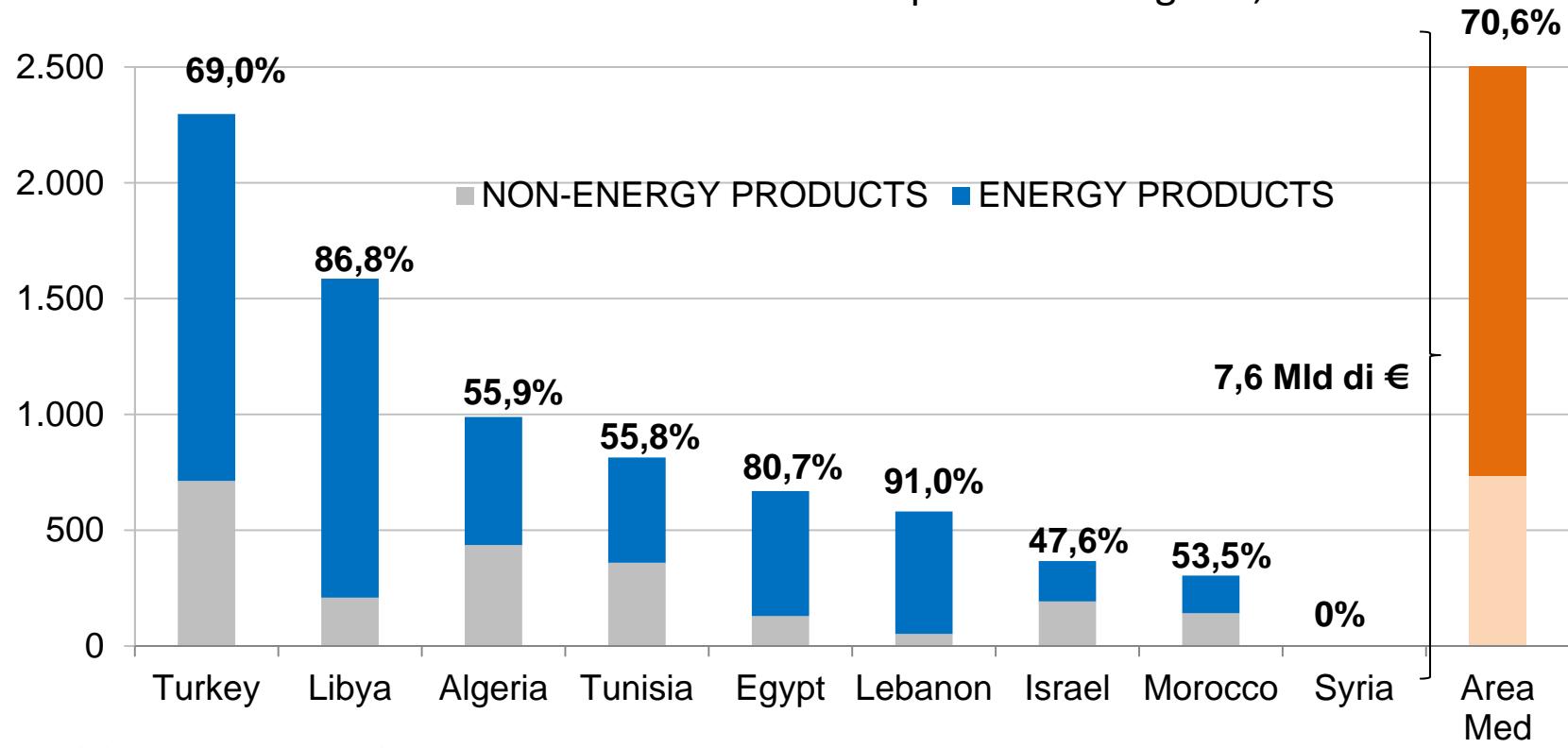


Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Export del Mezzogiorno nei Paesi Med: prevale la componente energetica

- L'export meridionale verso i Paesi Med è composto per almeno il 40% da prodotti energetici.

Esportazioni del Mezzogiorno verso i Paesi dell'Area Med
valori in mln di euro e incidenza dei prodotti energetici, 2013



Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

AGENDA

■ *L'intensità delle nostre relazioni con il Mediterraneo*

■ *La centralità del Mediterraneo per le strategie economiche del Paese*

■ *Conclusioni*

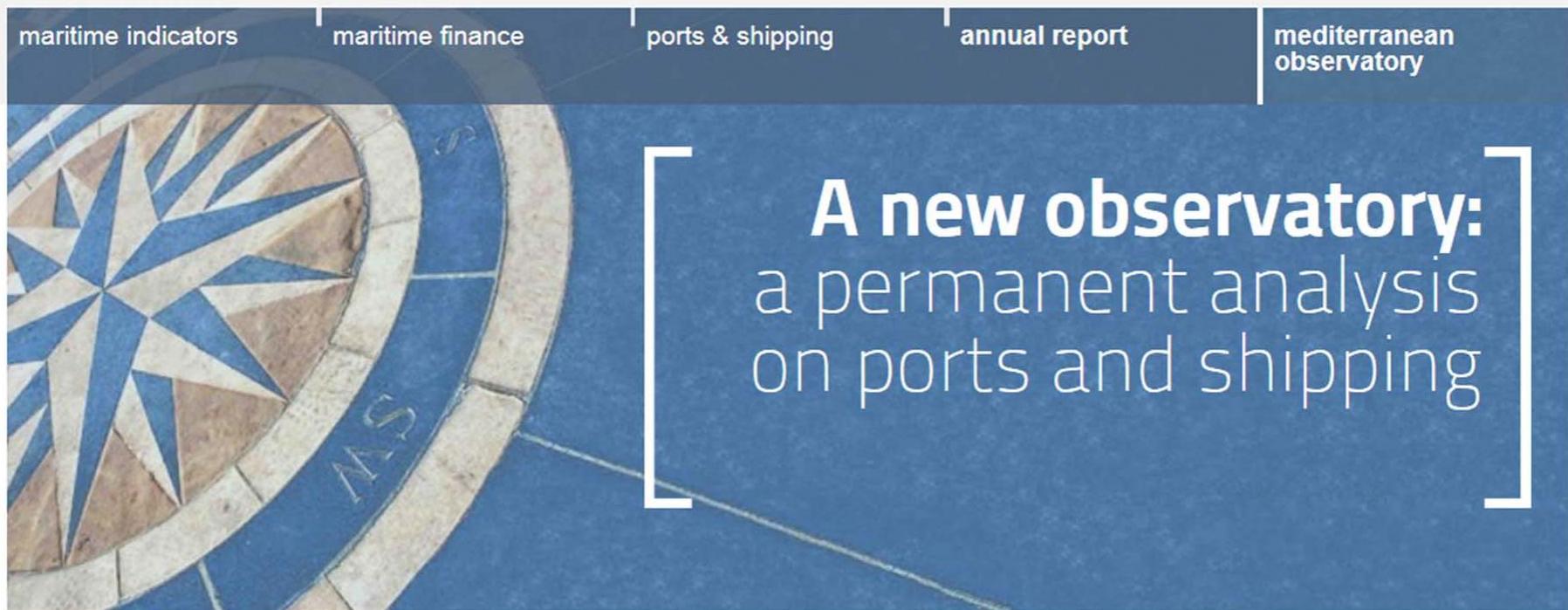
Il nuovo Osservatorio permanente sul trasporto marittimo di SRM:

[Go to SRM] [about maritime](#) [news](#) [events](#) [network](#) [links](#) [contacts](#) [login/sign in](#) [Italiano](#)

srm  **maritime economy**

search...

maritime indicators maritime finance ports & shipping annual report mediterranean observatory

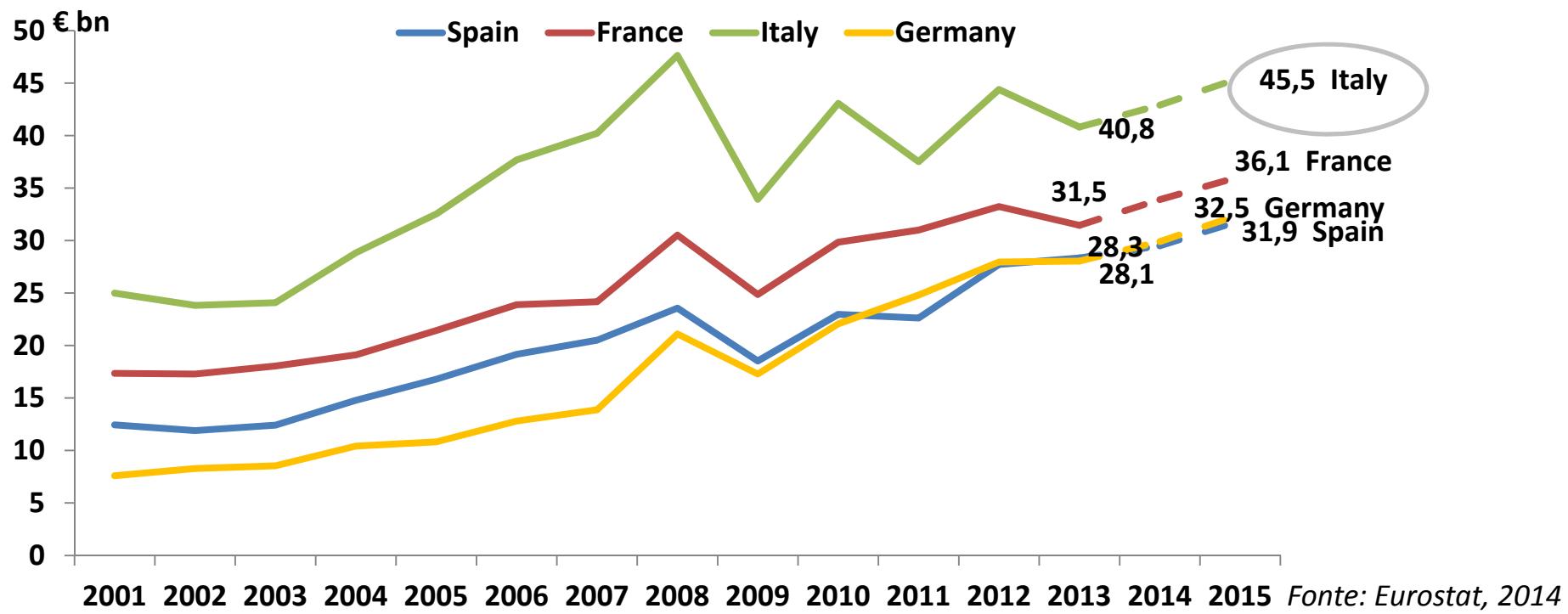


A new observatory:
a permanent analysis
on ports and shipping

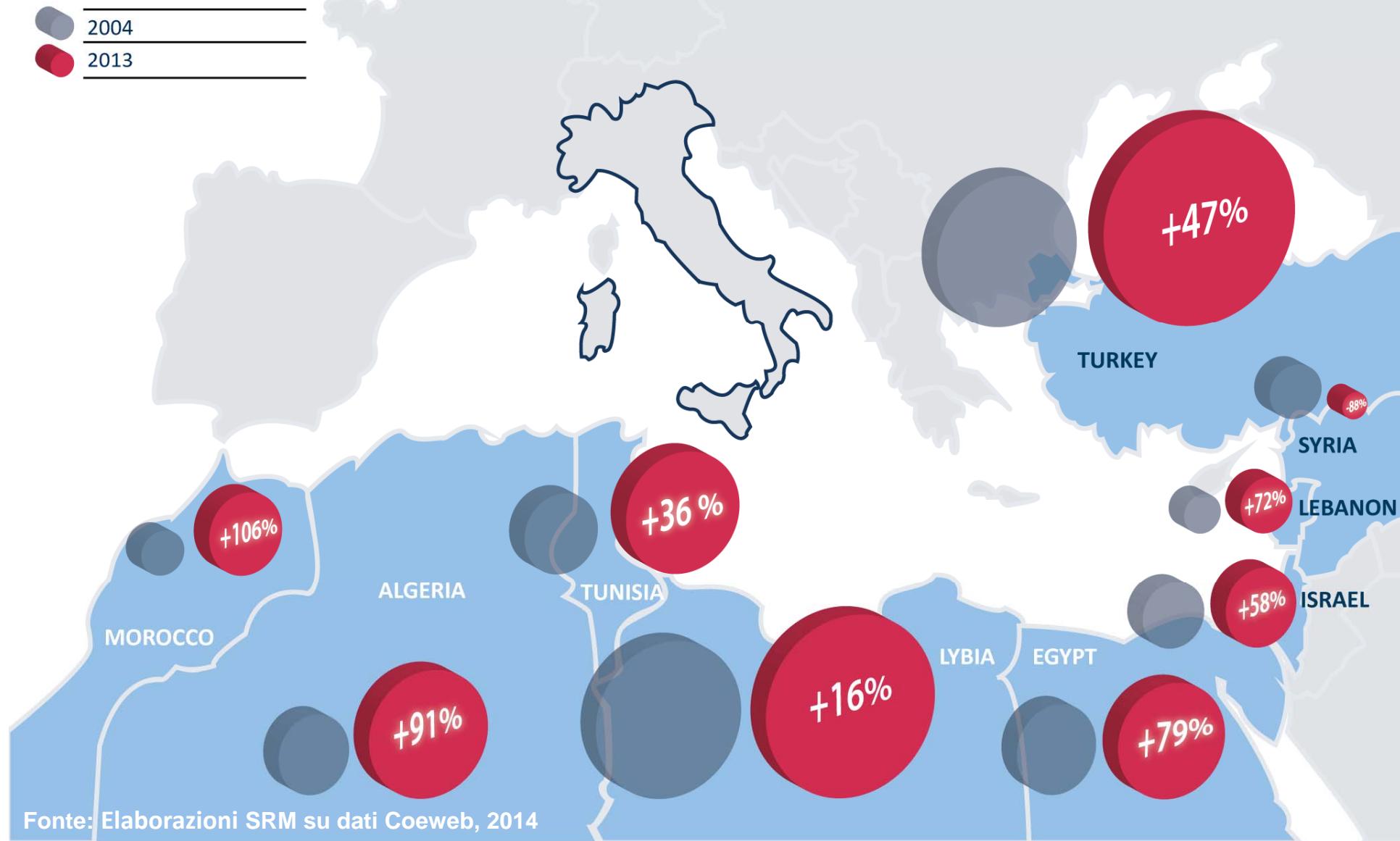
News

La centralità del Mediterraneo: il traffico

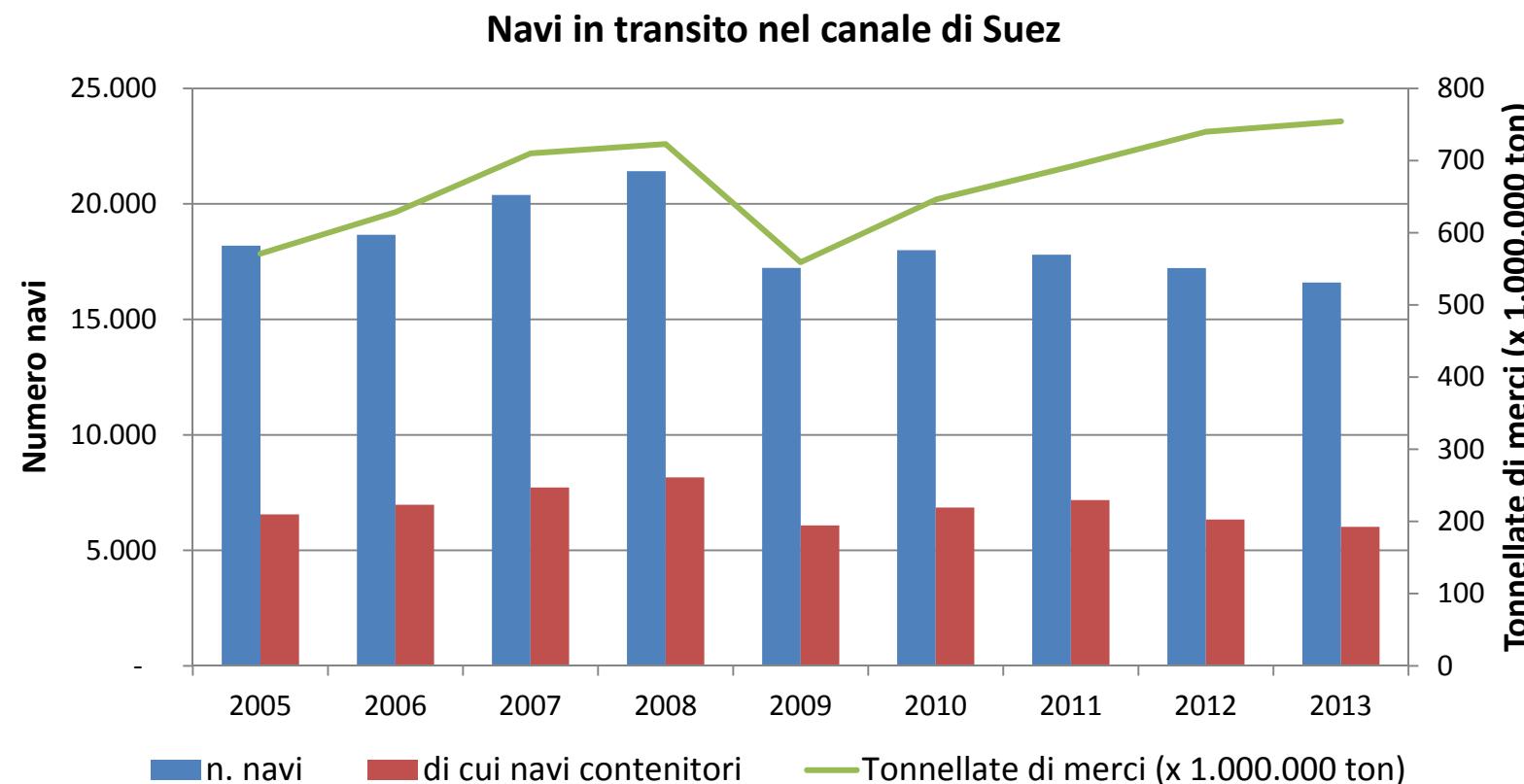
- Nel Mediterraneo transita il **19%** del traffico marittimo mondiale; nel 2005 era il **15%**.
- Il traffico marittimo nel Mediterraneo sta aumentando nonostante le tensioni politiche dell'area (**+105%** delle merci in transito dal **2000 al 2013**)
- Il **75,5%** del nostro import-export con i Paesi dell'Area Med è ascrivibile al **trasporto marittimo**.



La crescita dell'interscambio marittimo con l'Area MED dal 2004



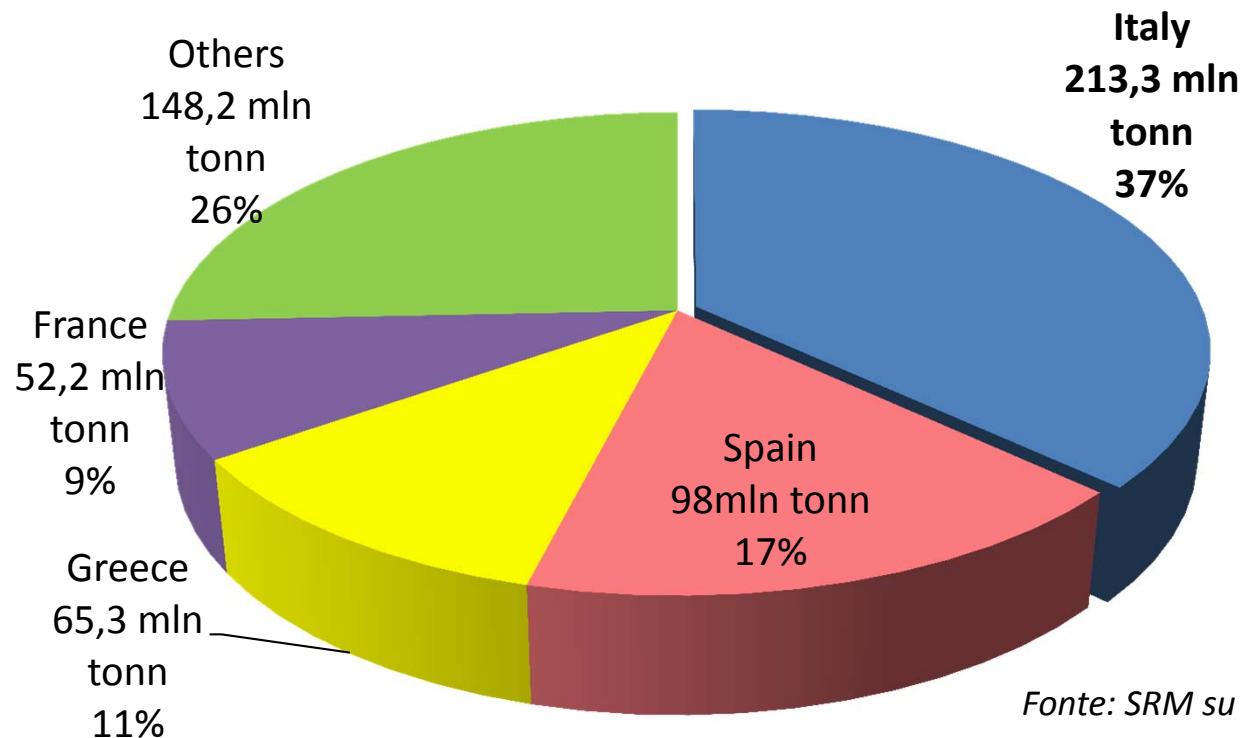
La centralità del Mediterraneo: i passaggi da Suez, meno navi e più merci



Fonte: SRM su Canal Suez Authority, 2014

- I dati disponibili per i primi 4 mesi del 2014 mostrano un **incremento** sia del numero di navi (+2%) sia delle merci in transito (+8%) rispetto ad aprile 2013.

Un primato italiano: lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo



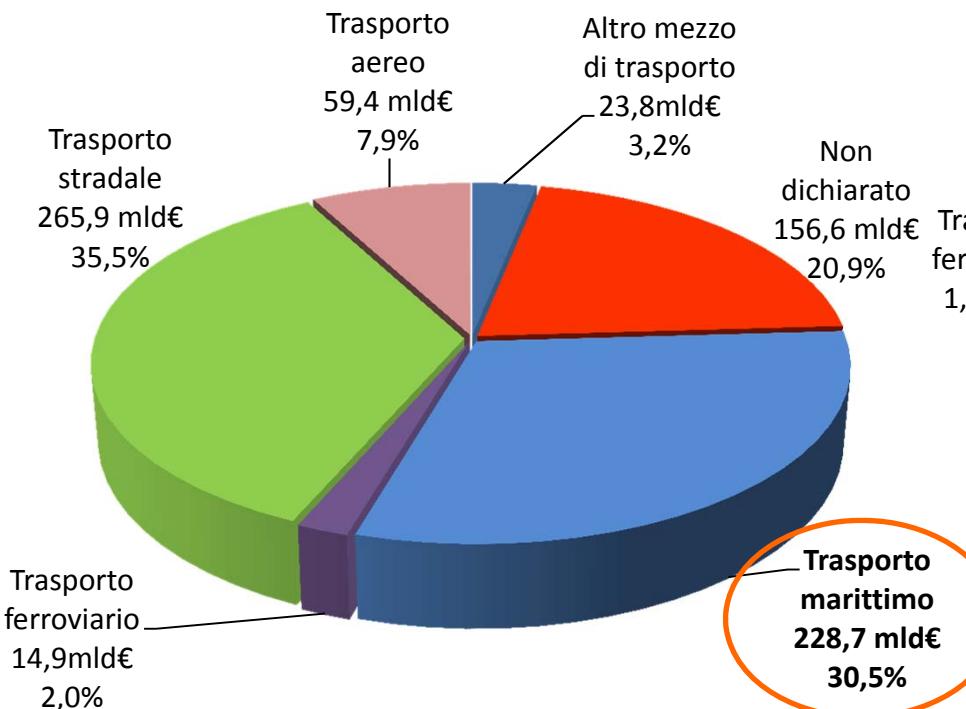
Fonte: SRM su Eurostat, 2014

- Lo Short Sea Shipping, con **1,8 mld di tonnellate**, rappresenta il 60% del trasporto marittimo dell'UE 28; il Mediterraneo è l'area in cui prevalentemente si concentra tale modalità (29%)
- **L'Italia è leader** in UE 28 per merci movimentate in SSS nel **Med** con 213,3 mln di tonnellate.

Dal mare passa l'internazionalizzazione dell'economia italiana

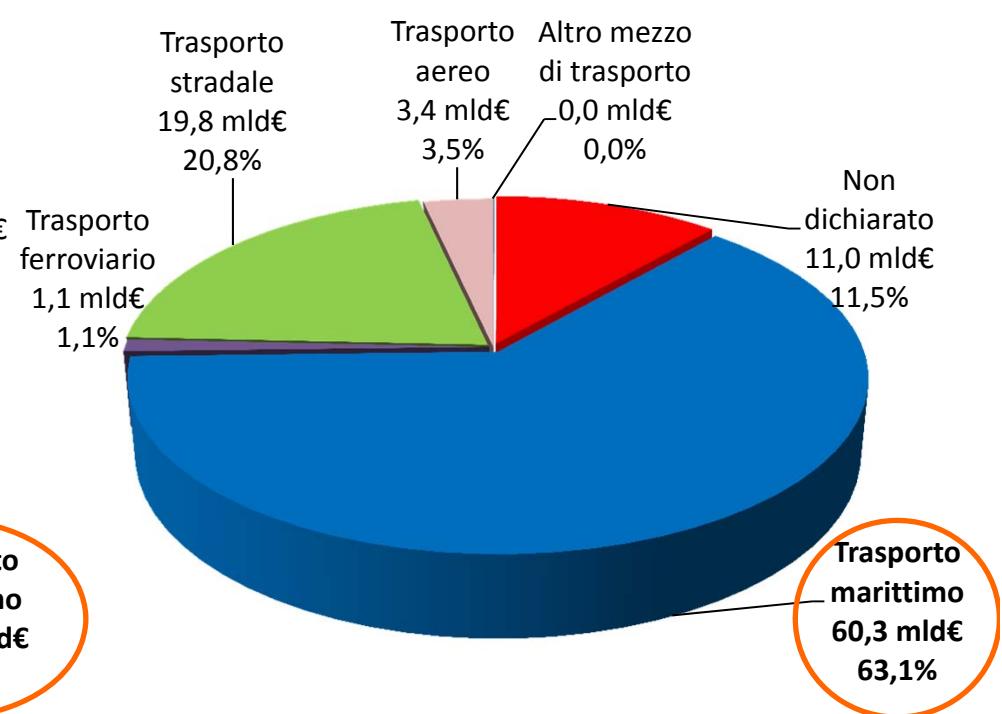
Interscambio commerciale

Italia



Interscambio commerciale

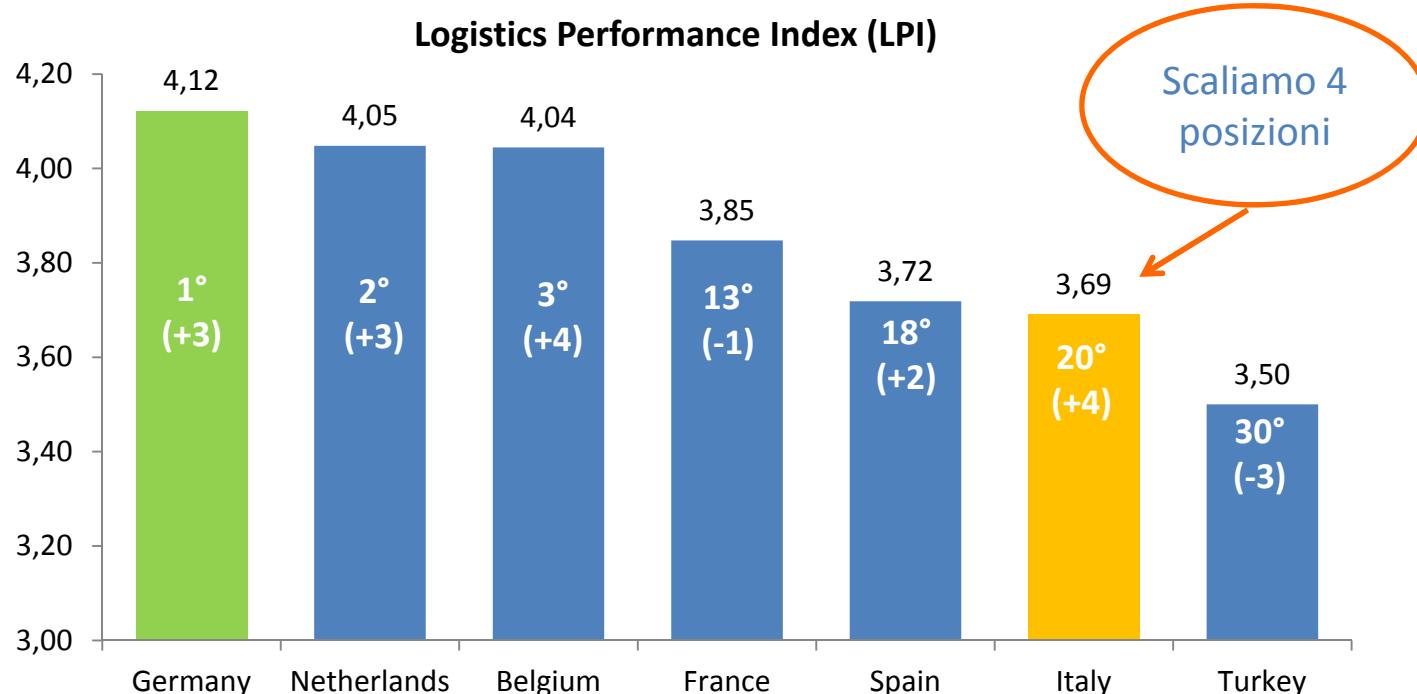
Mezzogiorno



Fonte: SRM su Coeweb. Dati al 31/12/2013

- Il mare con il 30,5% è tra le principali modalità di trasporto delle nostre merci. Quest'ultima percentuale arriva al **63,1% (oltre 60 mld€)** se si considera il **Mezzogiorno**.

Uno sguardo alla competitività del sistema logistico italiano



Fonte: SRM su World Bank, 2014

- L'Italia è al **20° posto nel ranking mondiale** per performance logistica sulla base del Logistics Performance Index (LPI), in crescita di 4 posizioni rispetto al 2012 (è migliorato il rank di infrastrutture, spedizioni e tracking).
- Le maggiori criticità riguardano le **procedure doganali** (29° posizione); il miglior rank (14°) per il nostro Paese è sul parametro della **tracciabilità** delle merci.

Le posizioni scalate non risolvono le criticità

- La World Bank stima che le criticità logistiche individuate comportano per le **imprese italiane** un'attesa di **19 giorni per esportare e/o 18 giorni per importare** (+1 rispetto al 2013) un container rispetto ad una **media OCSE** rispettivamente di **11 giorni e di 10 giorni** (-1 rispetto al 2013).

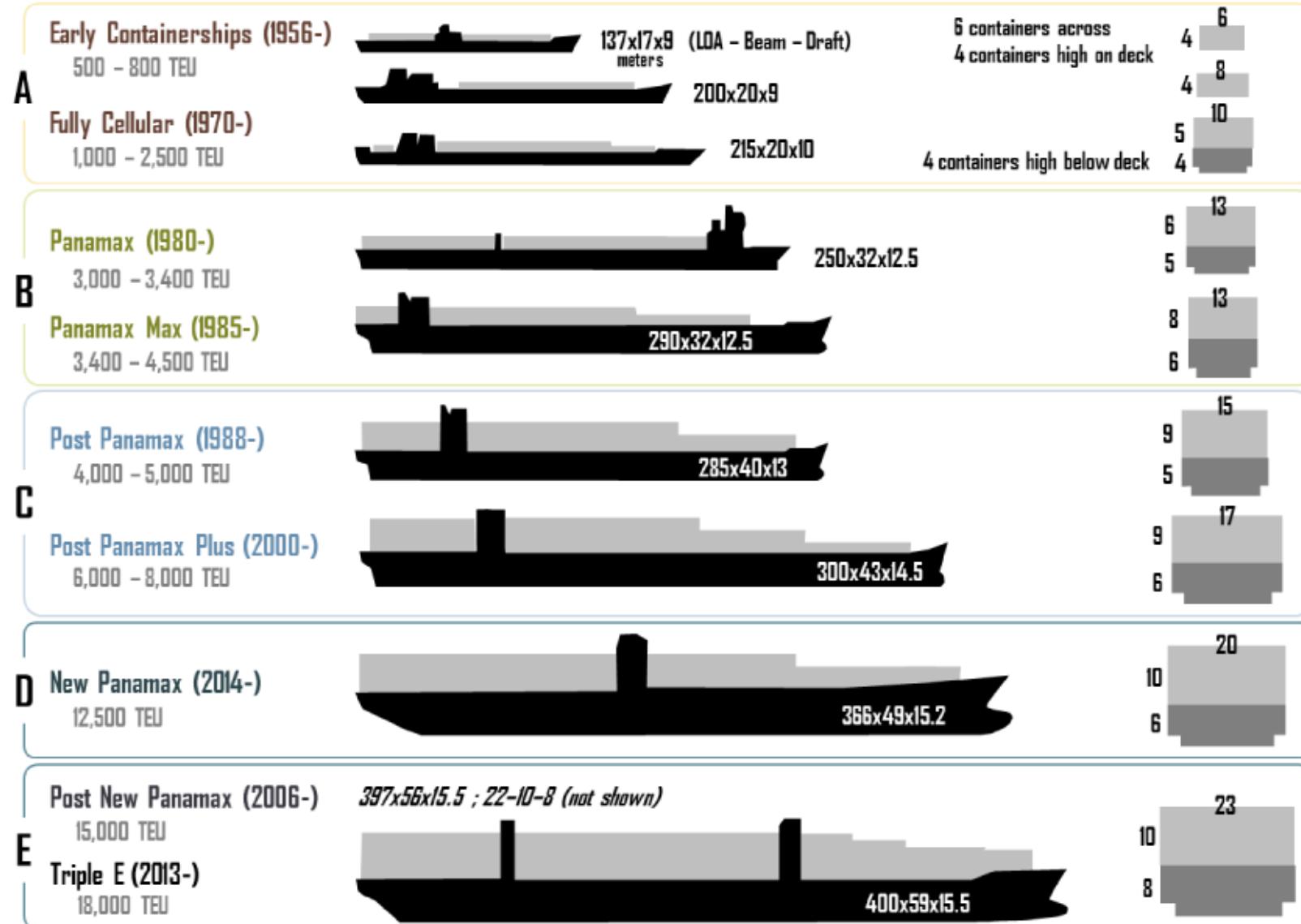


Perdita di competitività delle imprese che esportano

inoltre

1. Vi sono infrastrutture da adeguare in relazione all'aumento della **dimensione delle navi** che rischiano di non poter attraccare negli scali italiani
2. I porti **competitor si consolidano/rafforzano sempre di più**

I fattori di criticità: il gigantismo navale

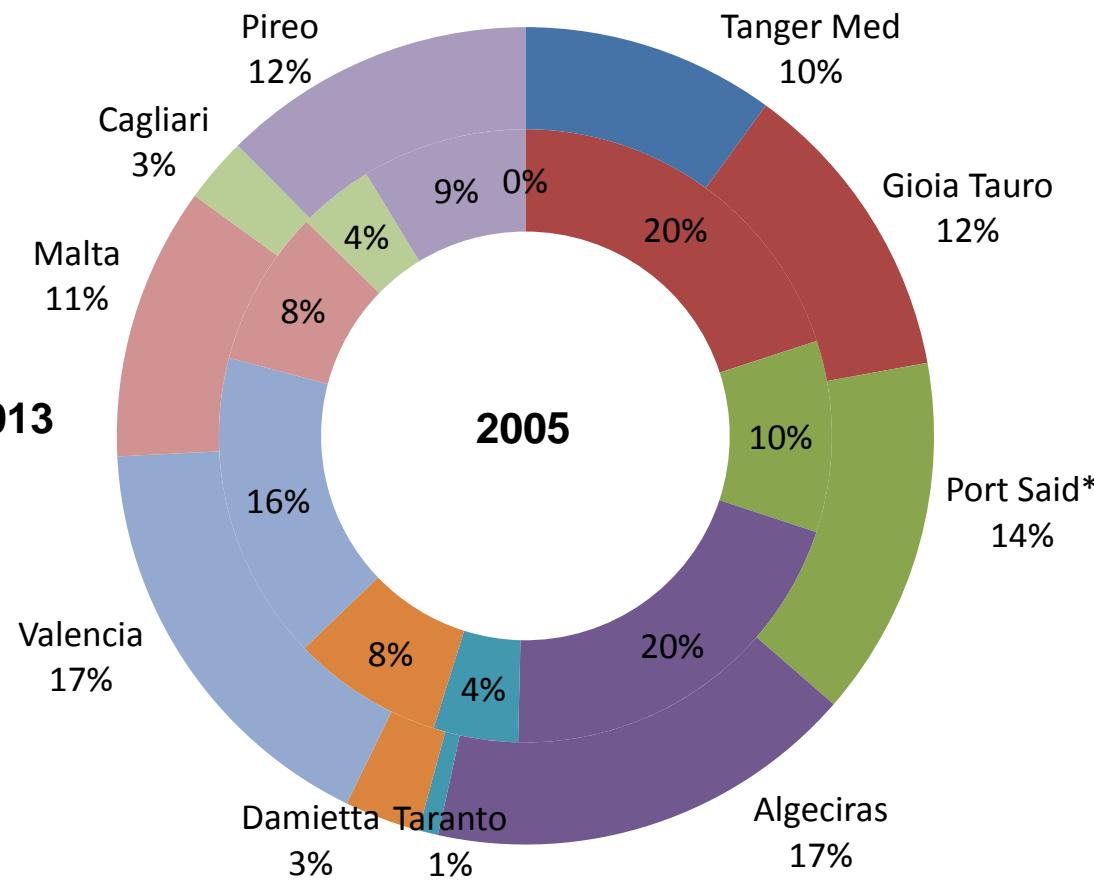


Source: Ashar and Rodrigue, 2012

Uno sguardo ai competitor portuali nel Mediterraneo

Leadership
dei porti
spagnoli

2013



- Tra il 2005 e il 2013 i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 27%; quelli italiani hanno registrato una riduzione dal 28% al 16%
- Nello stesso periodo i due hub dell'East Med (Il Pireo e Malta) hanno incrementato la loro quota di mercato dal 17% al 23%

Il costo della mancata competitività

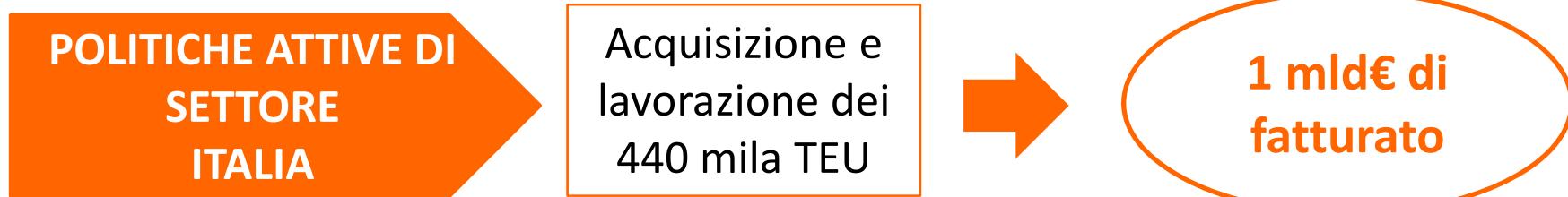
Container in transito	→	Fatturato: 300€
Container lavorato	→	Fatturato: 2.300€*

* Fonte: MIT

ITALIA : 10 MILIONI DI TEU

ma 440 mila sono i Teu

con origine/destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa



AGENDA

- *L'intensità delle nostre relazioni con il Mediterraneo*
- *La centralità del Mediterraneo per le strategie economiche del Paese*
- *Conclusioni*

Conclusioni (1)

- *l'importanza dell'interscambio commerciale tra l'Italia e il Sud Mediterraneo cresciuto del 63,9% dal 2001 ad oggi. Questo trend è in sintonia con i tassi di crescita di molte di queste economie che, nonostante l'incertezza politica delle Primavere Arabe, confermano tassi di crescita significativamente positivi.*
- *L'interscambio italiano ha però una tipicità: peso molto ampio – il maggiore tra tutti i paesi europei - dell'interscambio energetico (petrolio e gas).*
- *Guardando al solo interscambio manifatturiero e all'export vediamo come il Mezzogiorno sia cresciuto in modo molto significativo, più della media italiana. L'export di prodotti manifatturieri dal 2001 ad oggi verso il Sud Mediterraneo è stato del +73,9% per l'Italia e del +90,3% per il Mezzogiorno.*
- *In rapporto al totale del proprio interscambio, il Mezzogiorno è l'area del Paese che ha la più alta incidenza di rapporti commerciali con il Sud Mediterraneo.*

TUTTAVIA.....

Conclusioni (2)

- *TUTTAVIA....*
- *Stiamo perdendo terreno perché l'interscambio commerciale di Germania, Stati Uniti e Cina verso il Sud Mediterraneo cresce più rapidamente del nostro. Nel 2013 abbiamo perso la posizione di primo paese dell'U.E per interscambio commerciale a favore della Germania (56,6 Mld di €, contro 54,1 per l'Italia) e le stime fino al 2015, pur indicando segni di crescita, confermano questa tendenza.*
- *In particolare, sull'interscambio manifatturiero abbiamo un gap di circa 20 miliardi in meno rispetto alla Germania. E' la misura di quote di mercato di prodotti manifatturieri già esistente e soddisfatta da prodotti tedeschi che la Germania riesce ad esportare. Recuperare una parte di questo gap deve essere tra gli obiettivi del Paese.*
- *Per fare questo occorre anche pensare a rilanciare le infrastrutture funzionali alla competitività delle imprese: tra queste i porti e la logistica dato che 1/3 dell'interscambio italiano e i 2/3 di quello del Mezzogiorno partono via mare.*

Conclusioni (3)

- *Le inefficienze logistiche e infrastrutturali dunque pesano per 1/3 sulle imprese e sull'economia italiana mentre pesano i 2/3 sul territorio meridionale*
- *È importante dunque rilanciare il settore marittimo e la portualità per rilanciare il Mezzogiorno e la competitività delle sue imprese*
- *Poiché la crescita del Paese passa per la crescita del Mezzogiorno; lo dimostrano anche recenti analisi di SRM*