



NAPOLI 23-28 GIUGNO 2014



## BACK TO MED

La sfida delle città portuali nel Mediterraneo

*Alessandro Panaro*

*Head of Infrastructure, Public Finance and Utilities Office SRM*

# Agenda

- Obiettivi e struttura dell'Osservatorio
- Impatto economico e commerciale della Maritime Economy
- Competitività del sistema logistico e intermodale italiano
- Prospettive future e considerazioni finali
- Focus: la competitività delle infrastrutture e le grandi alleanze

# 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

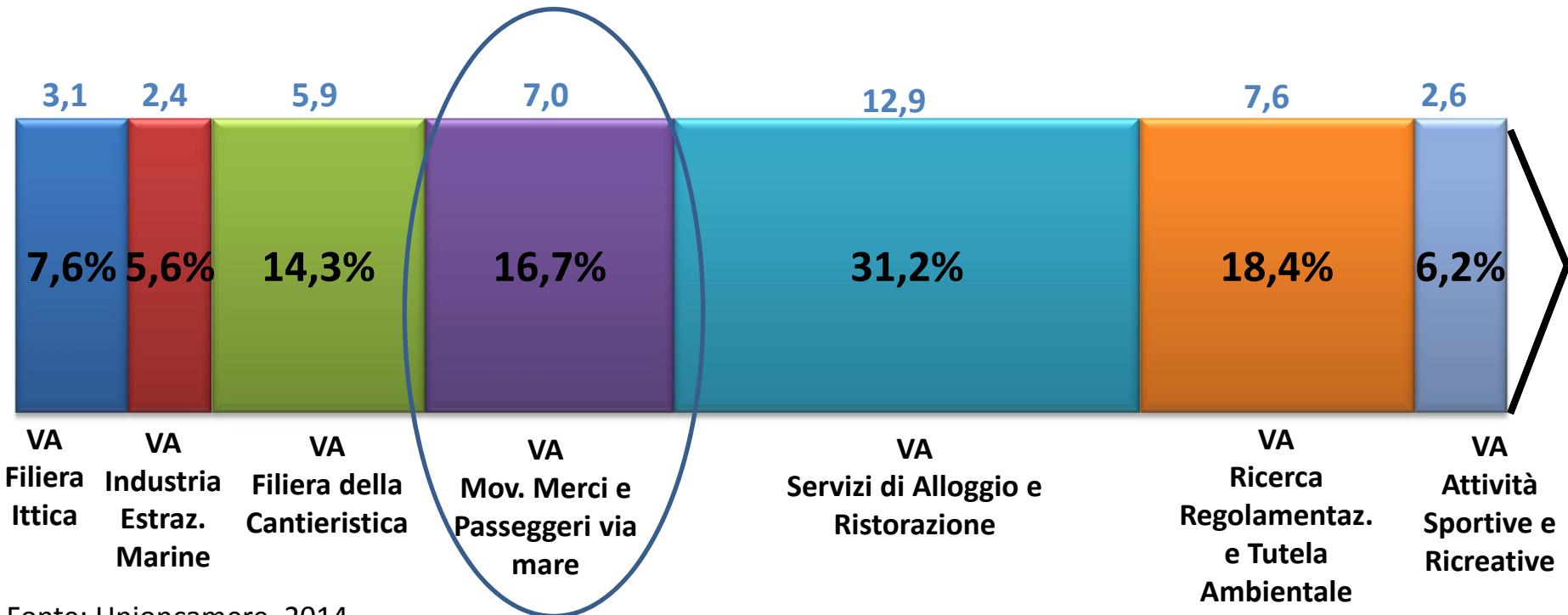


A new observatory:  
a permanent analysis  
on ports and shipping

News

# L'impatto economico e commerciale della Maritime Economy/1

## ■ L'ECONOMIA DEL MARE. LA CATENA DEL VALORE AGGIUNTO (Dati in mld €): 41,5



Fonte: Unioncamere, 2014

## ■ VALORE AGGIUNTO & FATTURATO:

- Nel 2013 il **valore aggiunto** prodotto dal settore dei trasporti marittimi è di circa **7 mld€**. Il peso del **Mezzogiorno** è del **28,8%** (2 mld€)
- Il fatturato stimato del settore è di oltre **8,5 mld €**

# L'impatto economico e commerciale della Maritime Economy/2

## ■ IMPORT-EXPORT & IMPRESE

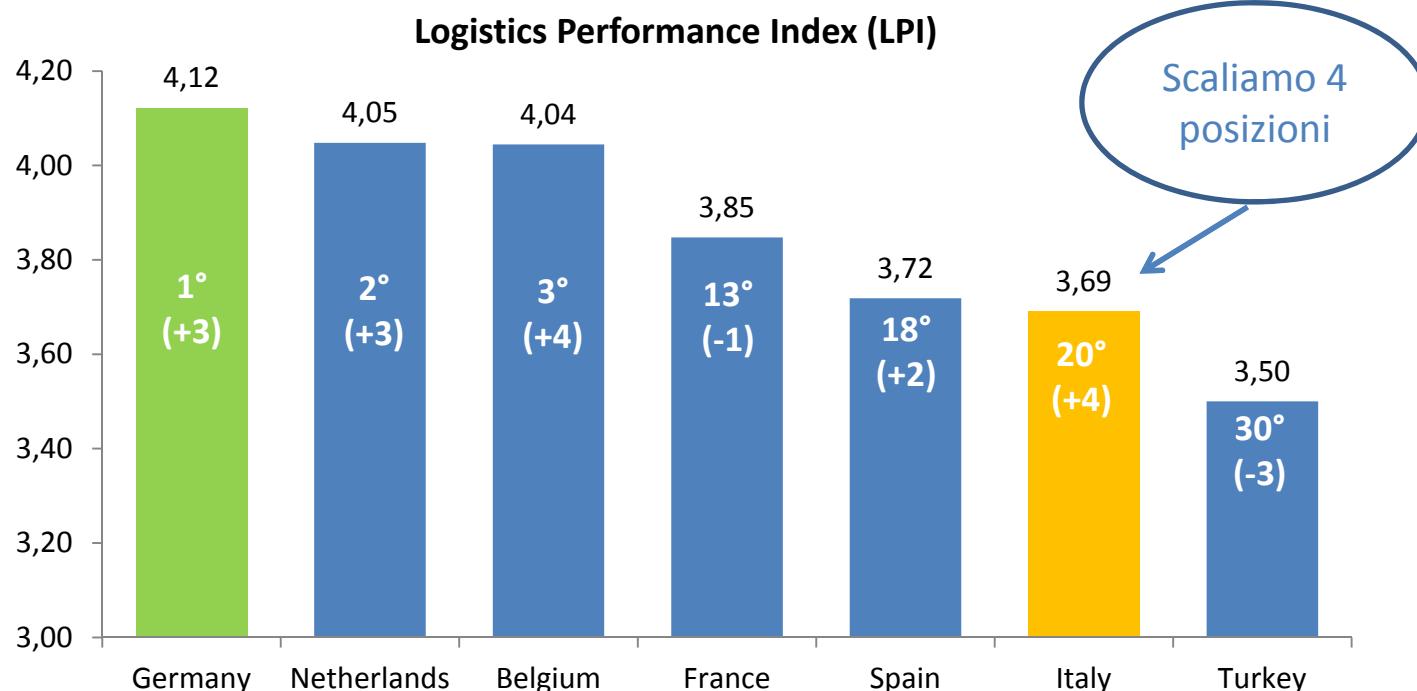
- Il **30,5%** dell'interscambio commerciale dell'Italia **viaggia su nave** per un valore di **230 mld€**
- **circa 7.000** sono le **imprese** del cluster marittimo in Italia; quelle localizzate nel Mezzogiorno sono 2.700, ovvero il 38,5% del totale nazionale

## ■ PORTI & SHORT SEA SHIPPING:

L'Italia ha una rappresentatività portuale di rilievo:

- con **477 mln di tonnellate** il nostro Paese è **terzo** in Europa **per traffici gestiti**
- **10 mln** sono i **TEU** movimentati (48% dal Mezzogiorno)
- con **213,3 mln di tonnellate** l'Italia è **il primo Paese nell'UE28** per trasporto di merci in **SSS nel Mediterraneo**; con 33,5 mln di tonnellate siamo al primo posto anche nel **Mar Nero**

# La competitività del sistema logistico e intermodale 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).

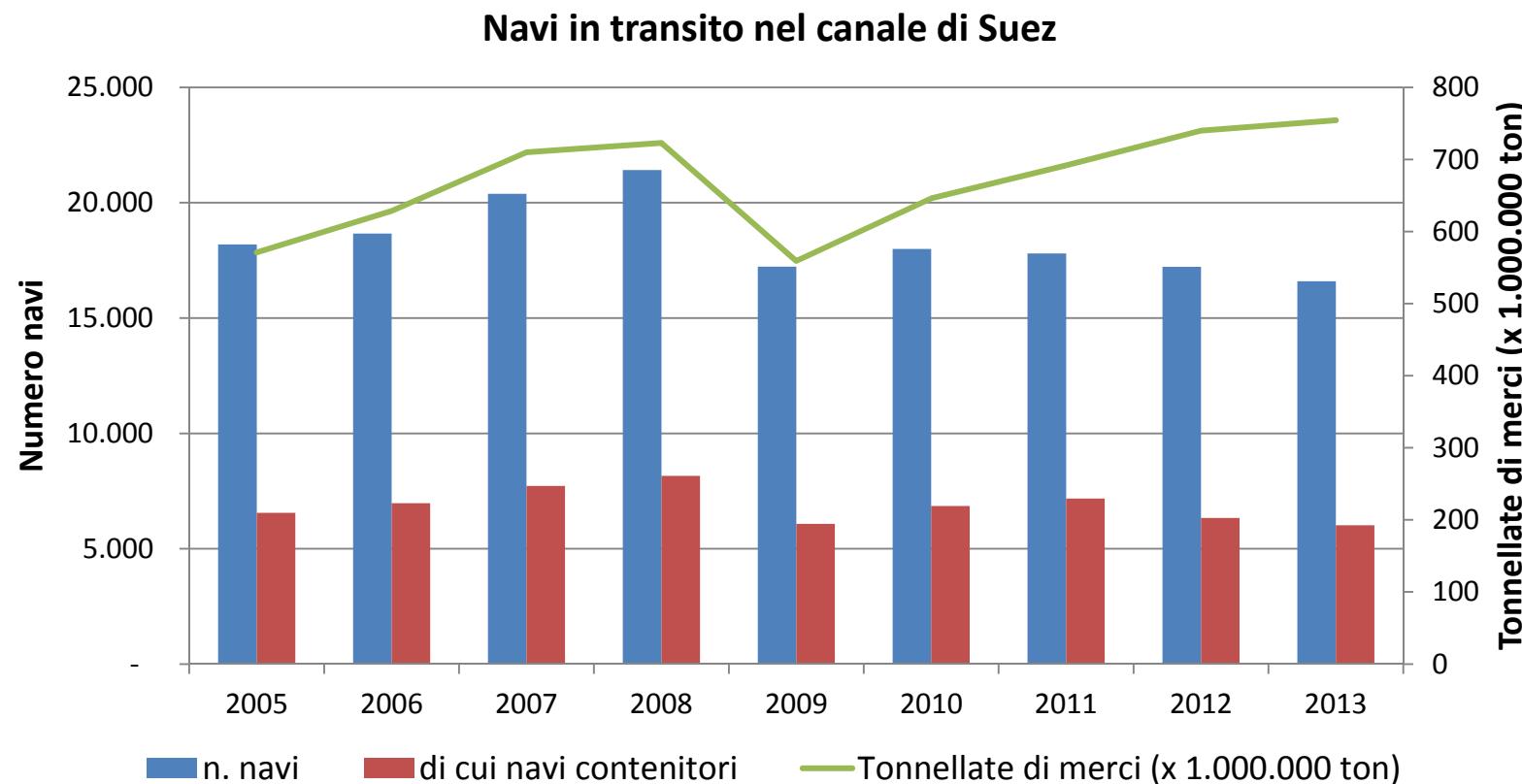


Perdita di competitività delle imprese che esportano

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**

# Gigantismo navale. I passaggi da Suez

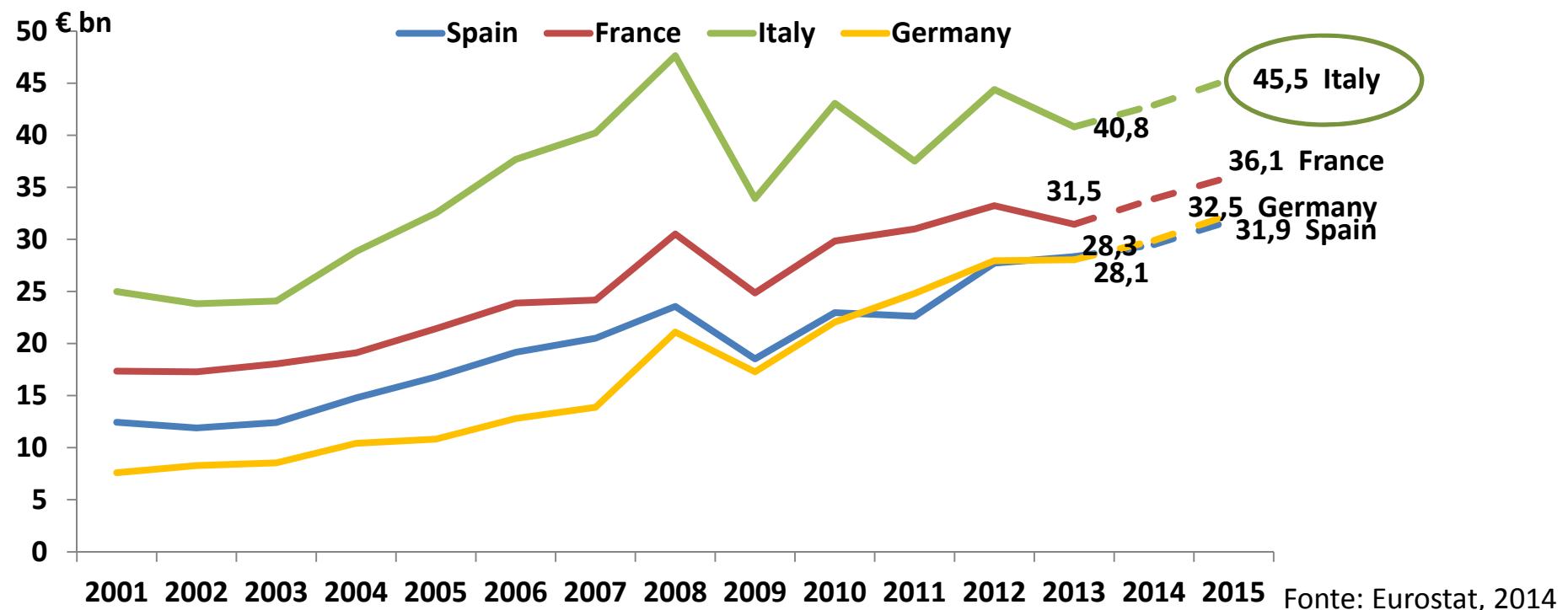


Fonte: SRM su Canal Suez Authority, 2014

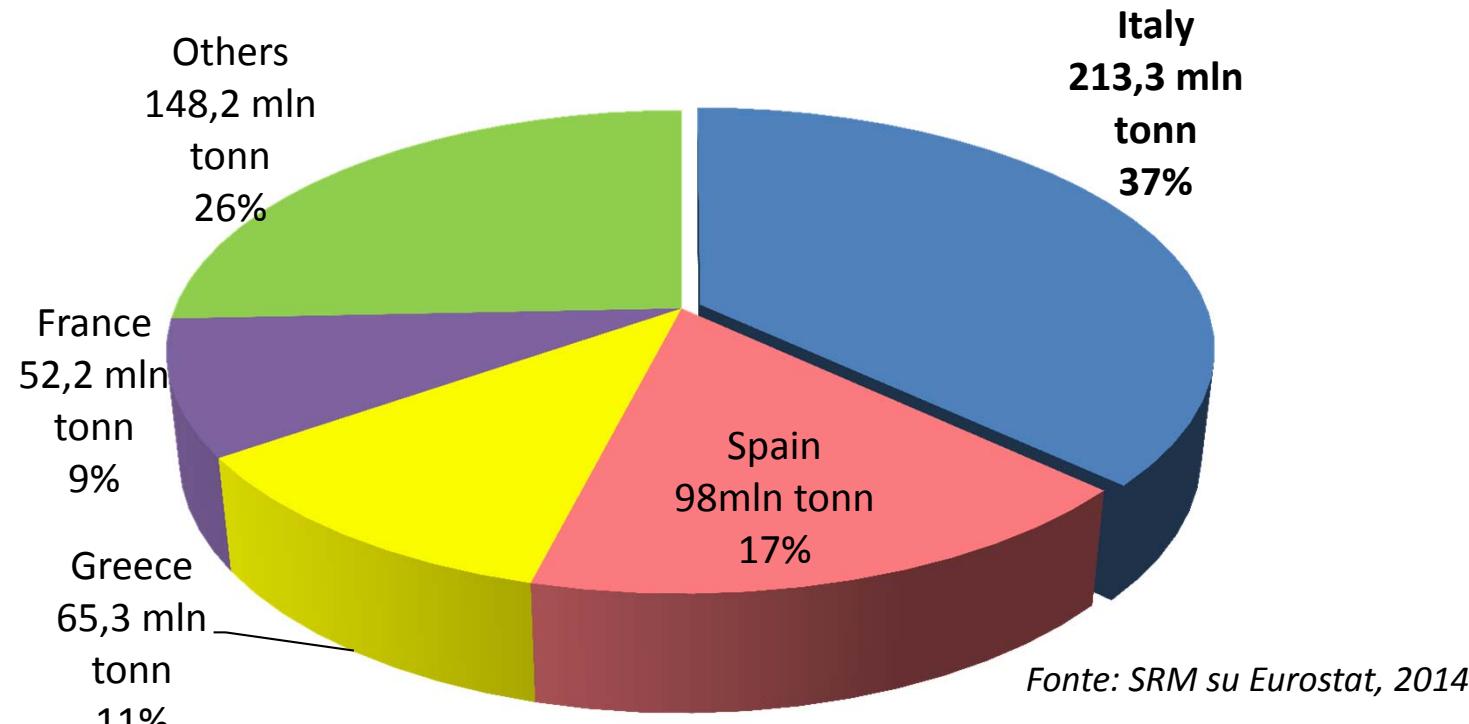
- I dati disponibili per i primi 4 mesi del 2014 mostrano un **incremento** sia del numero di navi (+2%) sia delle merci in transito (+8%) rispetto ad aprile 2013.

## Il Mediterraneo sempre più centrale

- Il trend di Suez dimostra che il traffico marittimo nel Mediterraneo sta aumentando nonostante le tensioni politiche dell'area (**+105%** delle merci in transito **dal 2000 al 2013**)
- Nel Mediterraneo transita il **19%** del traffico marittimo mondiale; nel 2005 era il **15%**.
- Cresce l'import-export marittimo nell'area. L'Italia è tra i principali partner commerciali con **54,1 miliardi di euro** di interscambio e di questi, il **75,5% (40,8 mld€)** è ascrivibile al **trasporto marittimo**.



# Un primato italiano: lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo

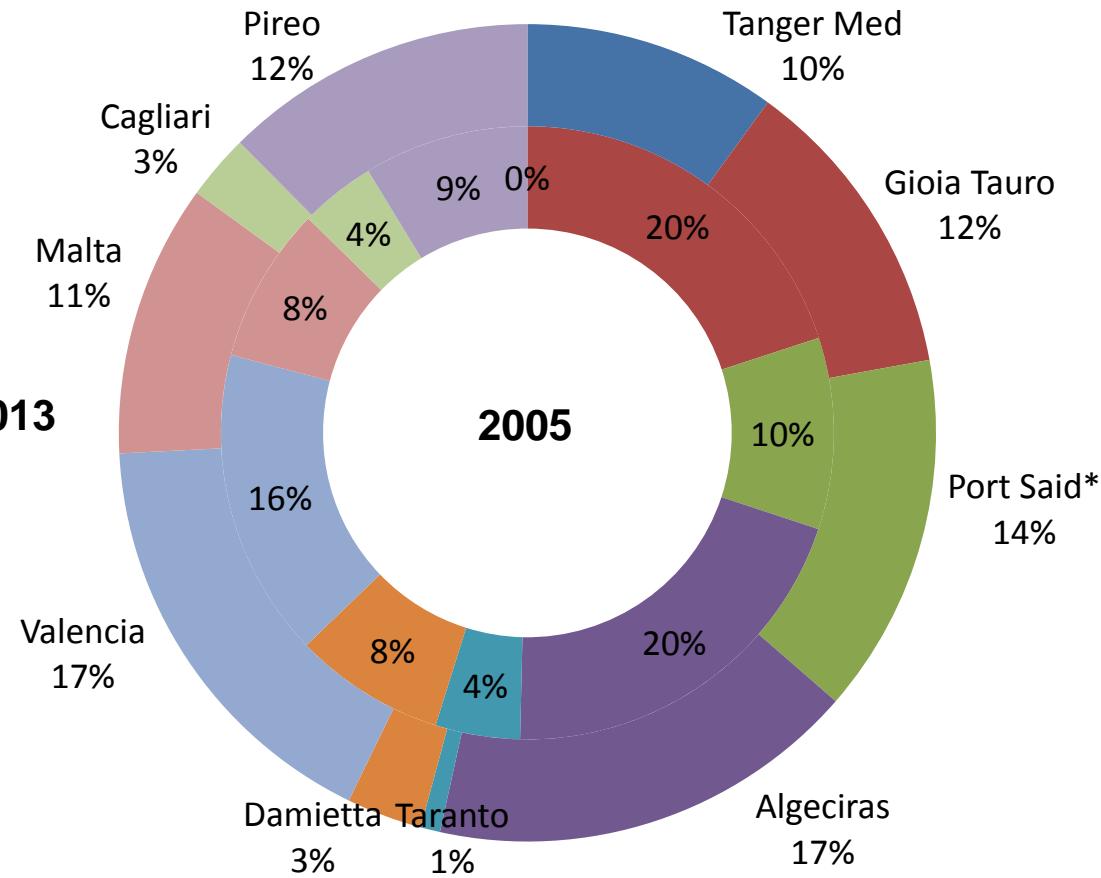


- Lo Short Sea Shipping, **con 1,8 mld di tonnellate**, rappresenta il 60% del trasporto marittimo dell'UE 28; il Mediterraneo è l'area in cui prevalentemente si concentra tale modalità (29%)
- **L'Italia è leader** in UE 28 per merci movimentate in SSS nel **Med** con 213,3 mln di tonnellate.

# Uno sguardo ai competitor portuali nel Mediterraneo

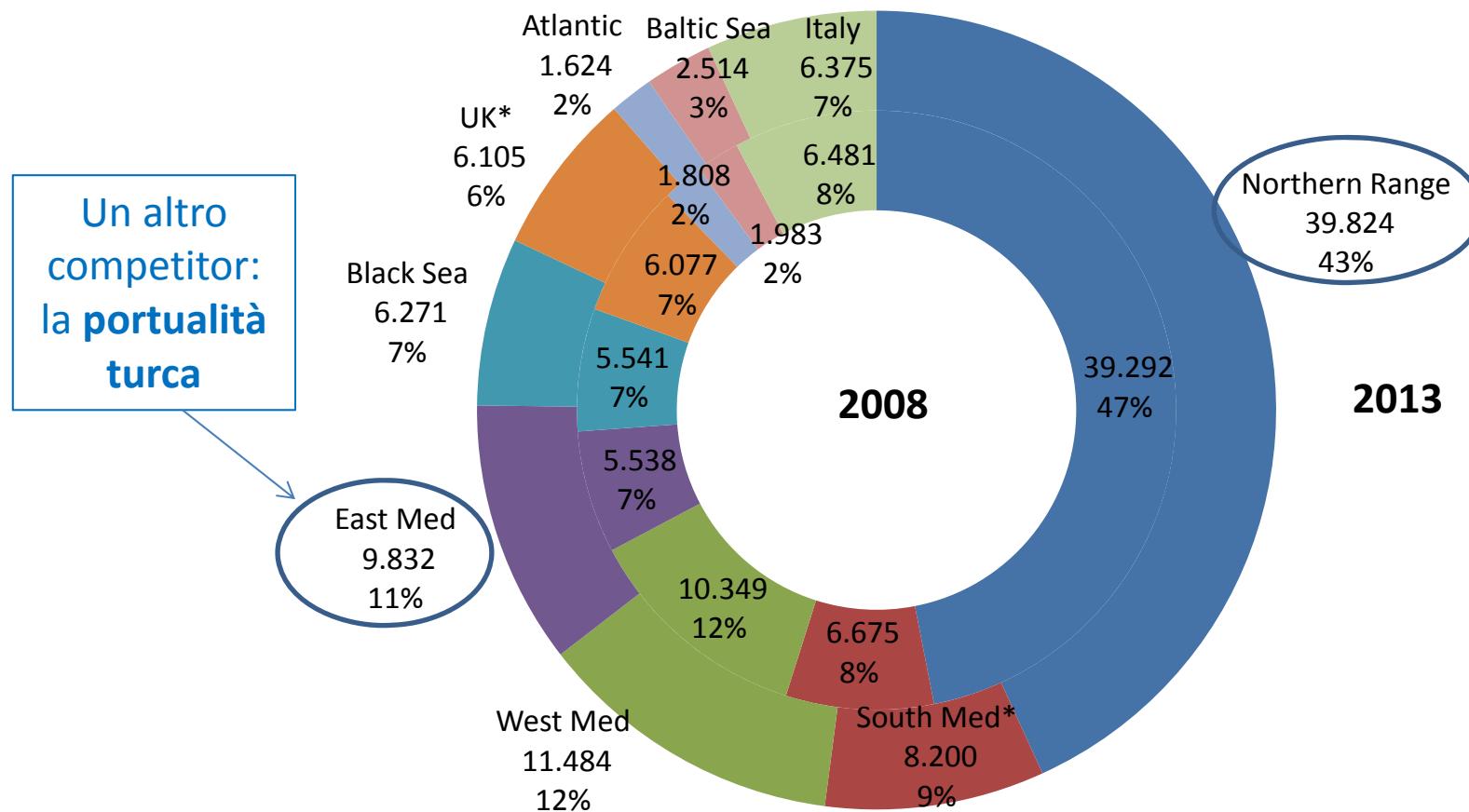
Leadership  
dei porti  
spagnoli

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%**

# Uno sguardo alle aree dei competitor europei e mediterranei



- Il Mediterraneo può rappresentare una grande opportunità per la nostra economia...ma anche un rischio importante...
- Tra il **2008** e il **2013** i porti della sponda Est del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal **7%** all'**11%**. Da segnalare la forte crescita della **Turchia**: al 1° trim. 2014 ha registrato un **+11,7%** rispetto allo stesso periodo del 2013

# Il costo della mancata competitività

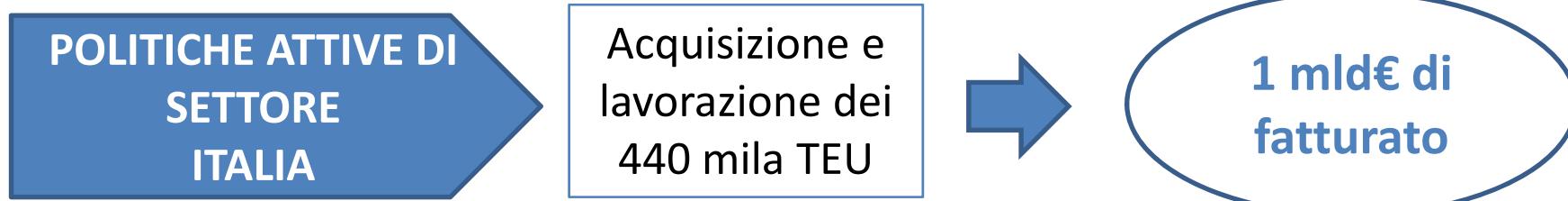
|                       |   |                    |
|-----------------------|---|--------------------|
| Container in transito | → | Fatturato: 300€    |
| Container lavorato    | → | Fatturato: 2.300€* |

\* 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



## Le previsioni sul futuro

In base all'ultimo *outlook del WTO* per il 2014 ci sarà una ripresa del commercio internazionale su larga scala, ma lieve, e un ulteriore consolidamento nel 2015.

- nel **2014** sarà del **4,7%** (più del doppio rispetto a quella del 2013) ma ancora al di sotto della media dell'ultimo ventennio (+5,3%); per il **PIL mondiale** è previsto un incremento del **3%**
- nel **2015** le previsioni di crescita del commercio internazionale sono del **5,3%**; per il **PIL mondiale** è stimato un **+3,1%**



Dovrebbe quindi (gradualmente) tornare a correre anche il trasporto marittimo

- Stime OSC al 2020 prevedono per il **Mediterraneo** tassi di **crescita** dei traffici container del **5,4% in media all'anno** in caso di recupero dalla recessione, valore che scenderà al 3,5% nell'ipotesi di scenario negativo
- Stime SRM prevedono per il **2014** una crescita dell'**interscambio Italia nel Med** pari al **5,1%**; nel **2015** un **+6,1%**

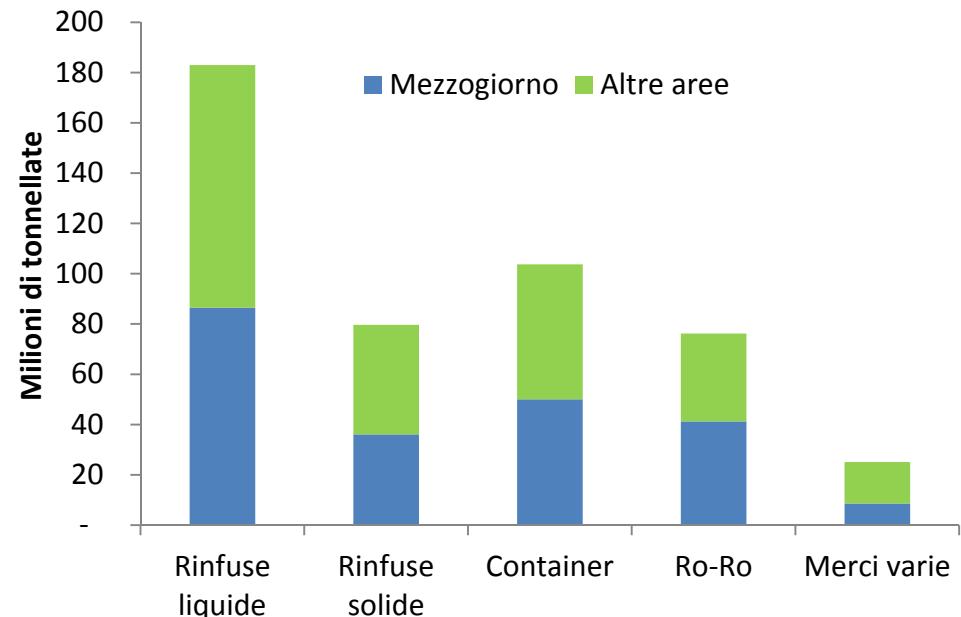
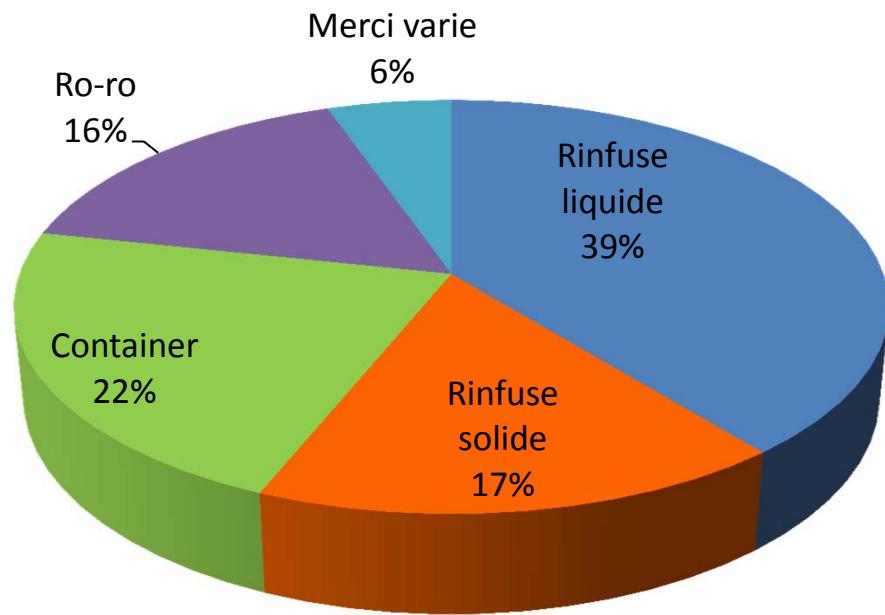
# **Focus**

## **La competitività delle infrastrutture e le grandi alleanze**

# I driver della maritime economy

- Focus sulla struttura del sistema portuale italiano: Le alleanze strategiche
- Il trasporto marittimo verso i nuovi orizzonti
- L'Italia e le politiche di sviluppo
- Riflessioni finali

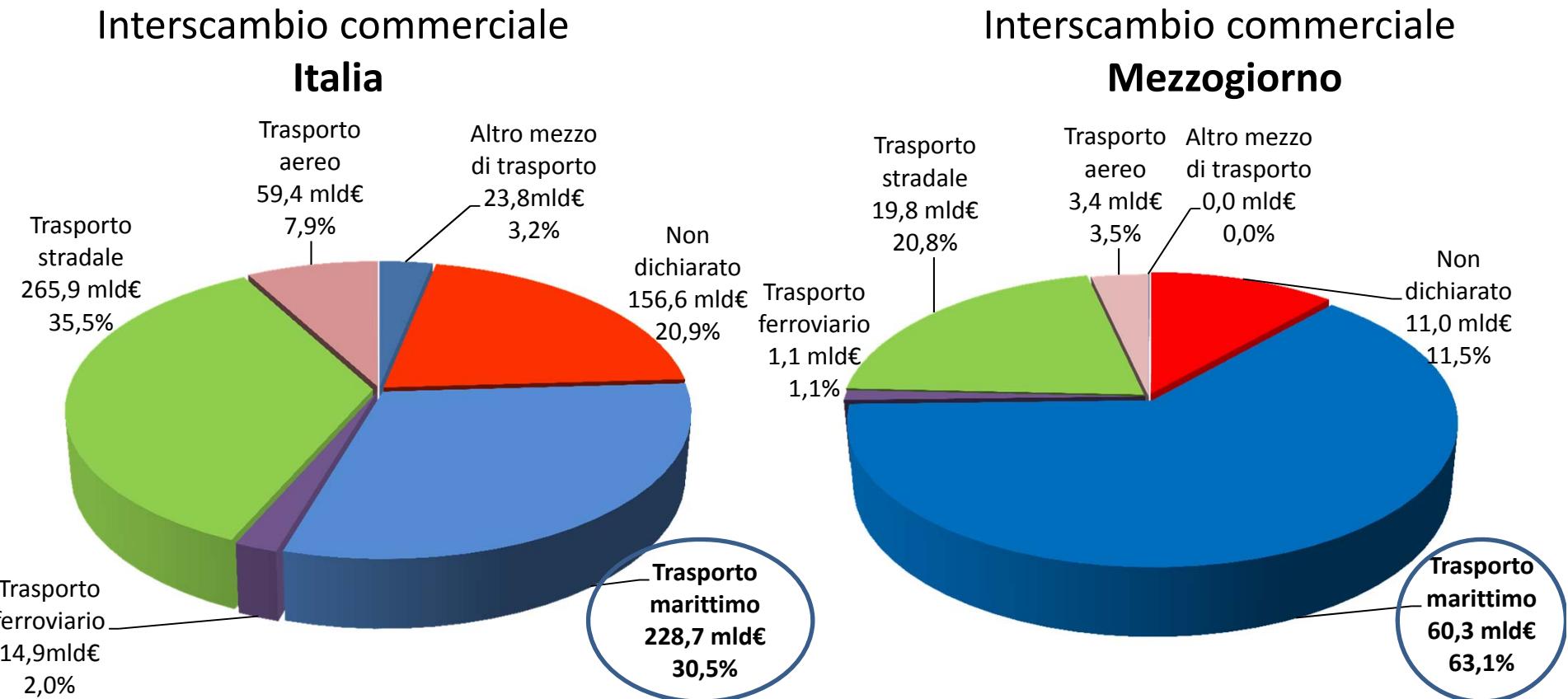
# *Short analysis della portualità italiana e del Mezzogiorno*



Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2014

- Gli scali del **Mezzogiorno** incidono per il **48% sul totale delle merci movimentate dai porti italiani** (circa 222 mln di tonnellate)
- La **rinfuse liquide** rappresentano la tipologia di merci maggiormente movimentata dai nostri scali (40%; circa 182 mln di tonnellate)
- Nel 2013 il sistema portuale italiano ha di nuovo superato la soglia dei **10 mln di TEU**

# Dal mare passa l'internazionalizzazione dell'economia italiana



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

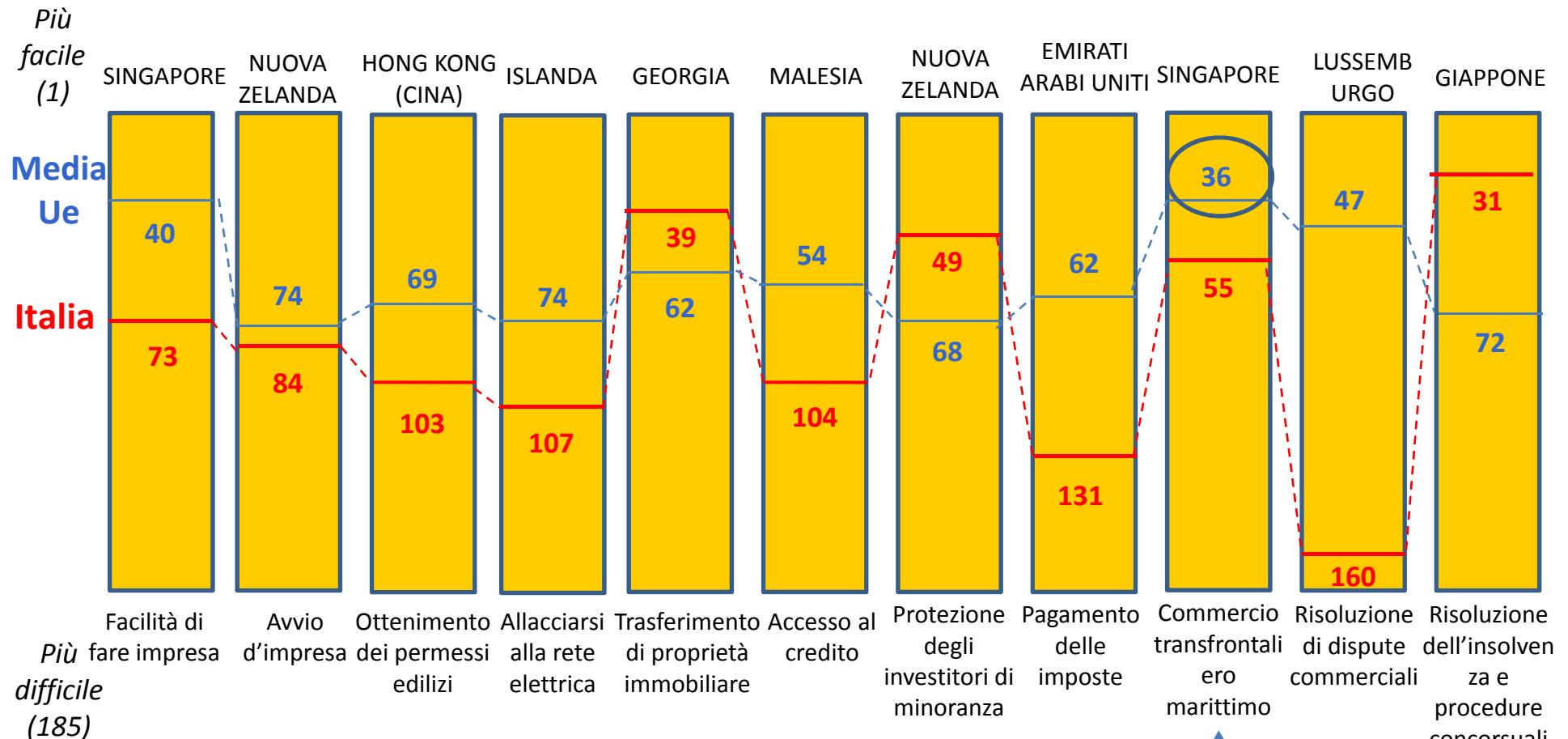
- Il mare con il 30,5% è tra le principali modalità di trasporto delle nostre merci. Quest'ultima percentuale arriva al **63,1% (oltre 60 mld€)** se si considera il Mezzogiorno.

# I fattori di competitività delle città

*Doing Business in Italy 2013* (World Bank) realizza un confronto tra le regolamentazioni d'impresa in **13 città e 7 porti italiani**, in base a 5 indicatori:

- Avvio d'impresa
- Ottenimento dei permessi edili
- Trasferimento di proprietà immobiliare
- Risoluzione di dispute commerciali
- Commercio transfrontaliero marittimo

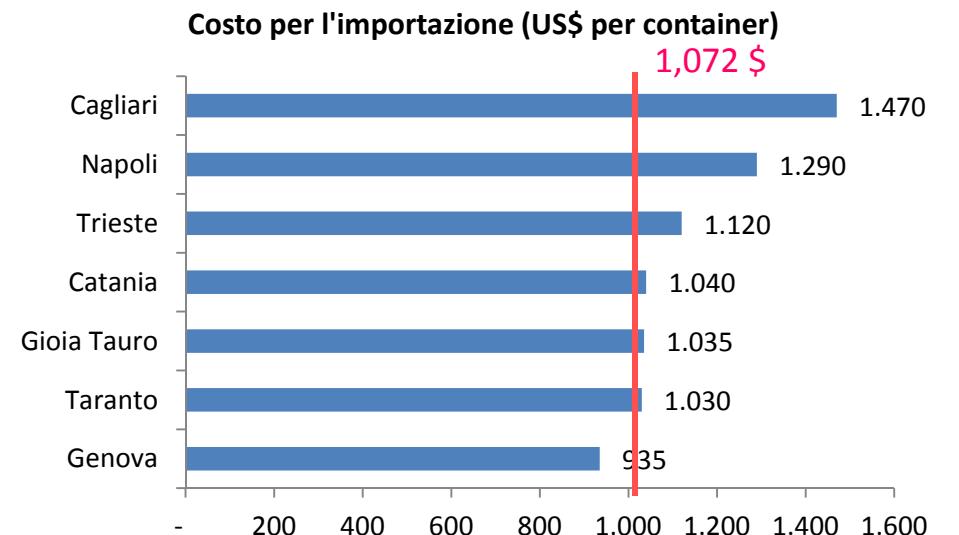
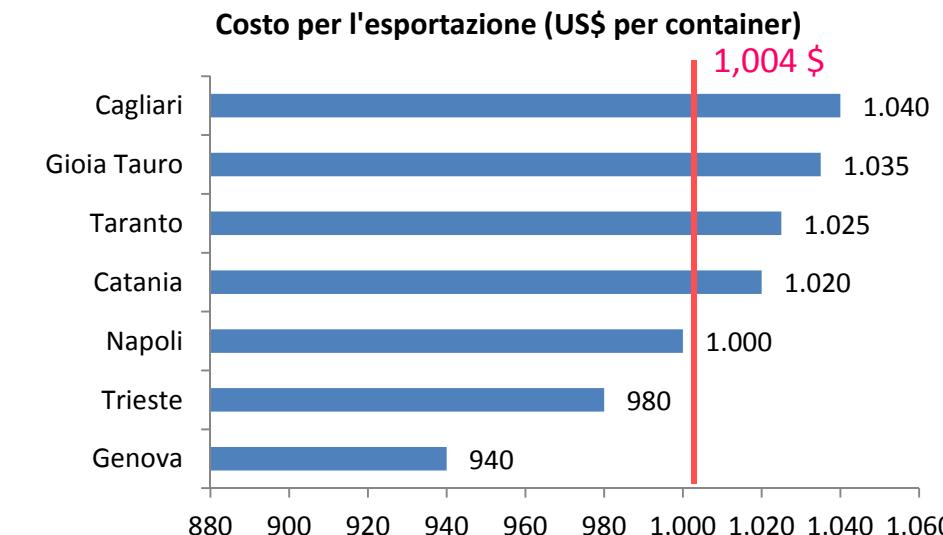
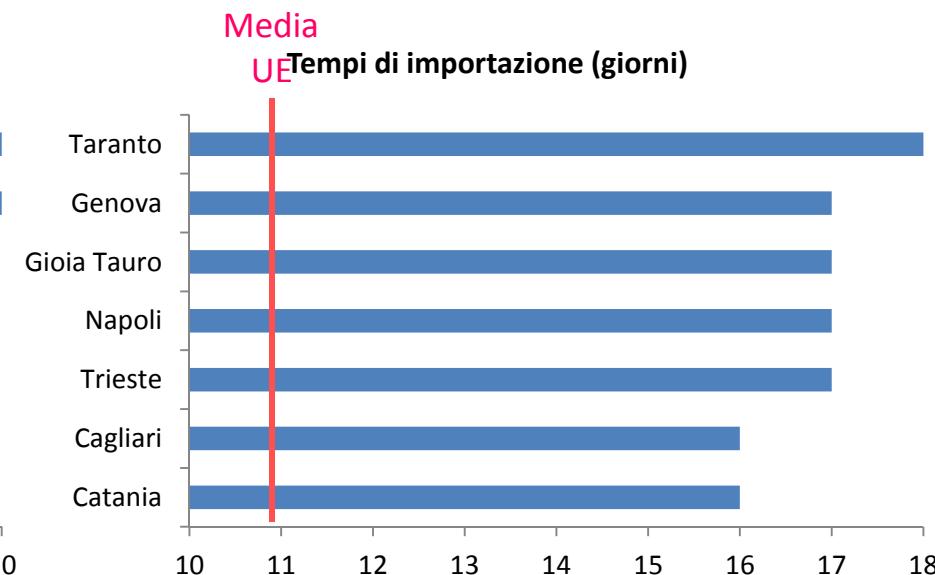
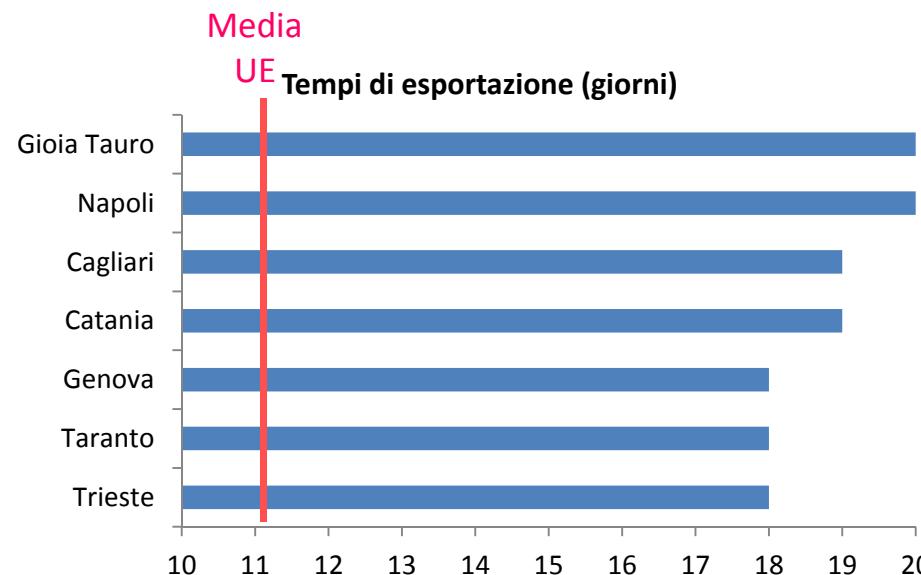
# I risultati dell'Italia nel Rapporto Doing Business



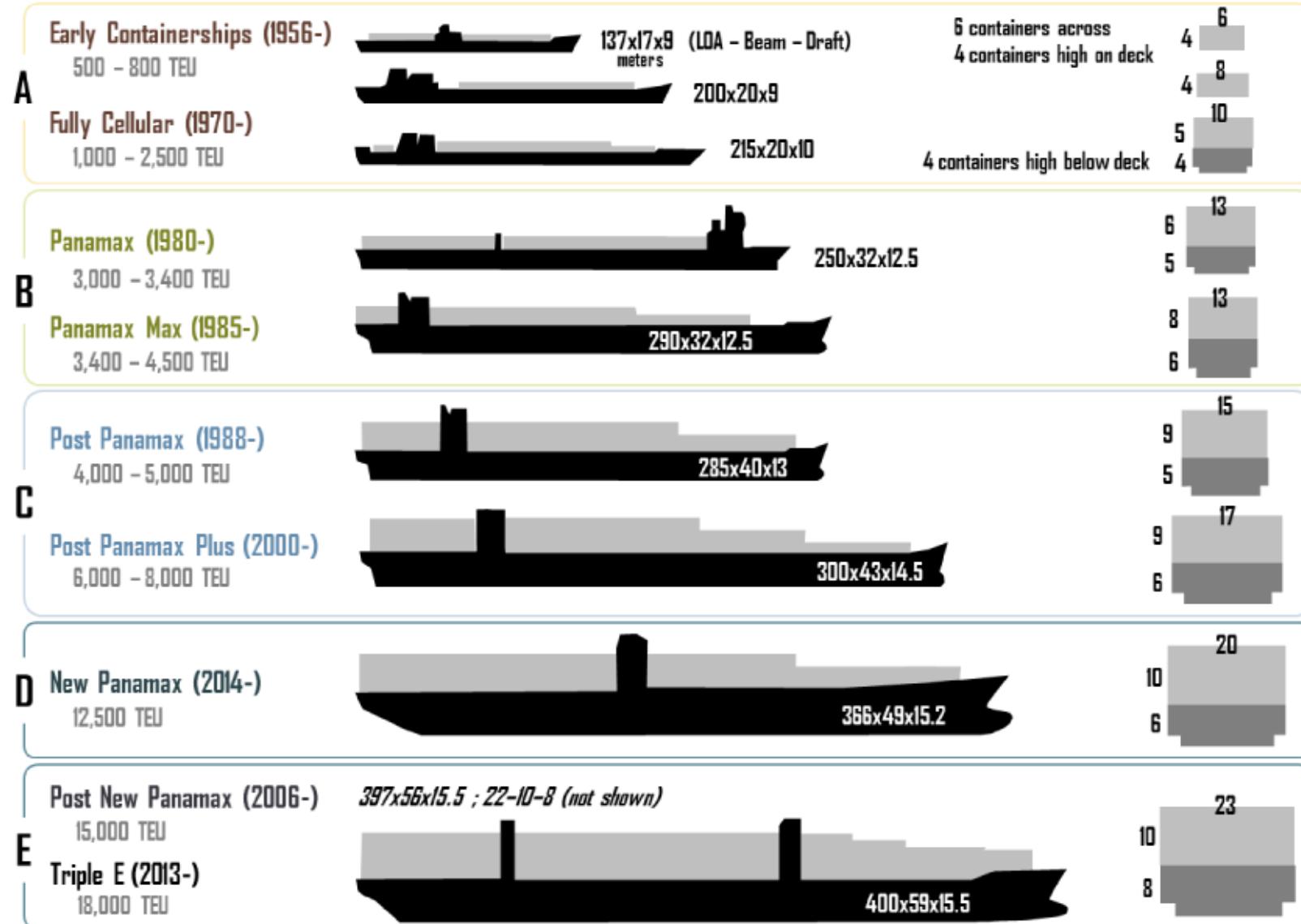
Fonte: Banca Dati Doing Business

- L'Italia è alla **73° posizione** su 185 economie esaminate per la facilità di fare impresa. Il rank migliore lo raggiunge nel **commercio transfrontaliero marittimo**

# Il commercio transfrontaliero nei porti italiani: una comparazione di tempi e costi



# I nuovi driver della maritime economy: il gigantismo navale



Source: Ashar and Rodrigue, 2012

# I nuovi driver della maritime economy

*Le alleanze tra i leader mondiali del trasporto marittimo container*

TOTAL OF TEUS

HAPAG LLOYD - CSAV  
1 MLN TEUS  
(6%)

COSCO -  
CHINA SHIPPING  
1.3 MLN TEUS  
(8%)

**GREEN ALLIANCE**  
EVERGREEN, COSCO,  
K LINE, YANG MING,  
HYUNDAI  
2.7 MLN TEUS  
(16%)

Il 17 giugno la Cina  
blocca l'alleanza!

**CKYHE**  
COSCO, K LINE,  
YANG MING, HANJIN,  
EVERGREEN, HYUNDAI  
3 MLN TEUS  
(18%)

**G6**  
HAPAG LLOYD,  
NYK LINE,  
OOCL, APL,  
HYUNDAI MM, MOL  
3.2 MLN TEUS  
(19%)

**P3**  
MAERSK, MSC,  
CMA CGM  
6.5 MLN TEUS  
(38%)

# Le grandi alleanze: i porti italiani coinvolti



Genova, La Spezia, Napoli,  
Gioia Tauro e Trieste



Cagliari



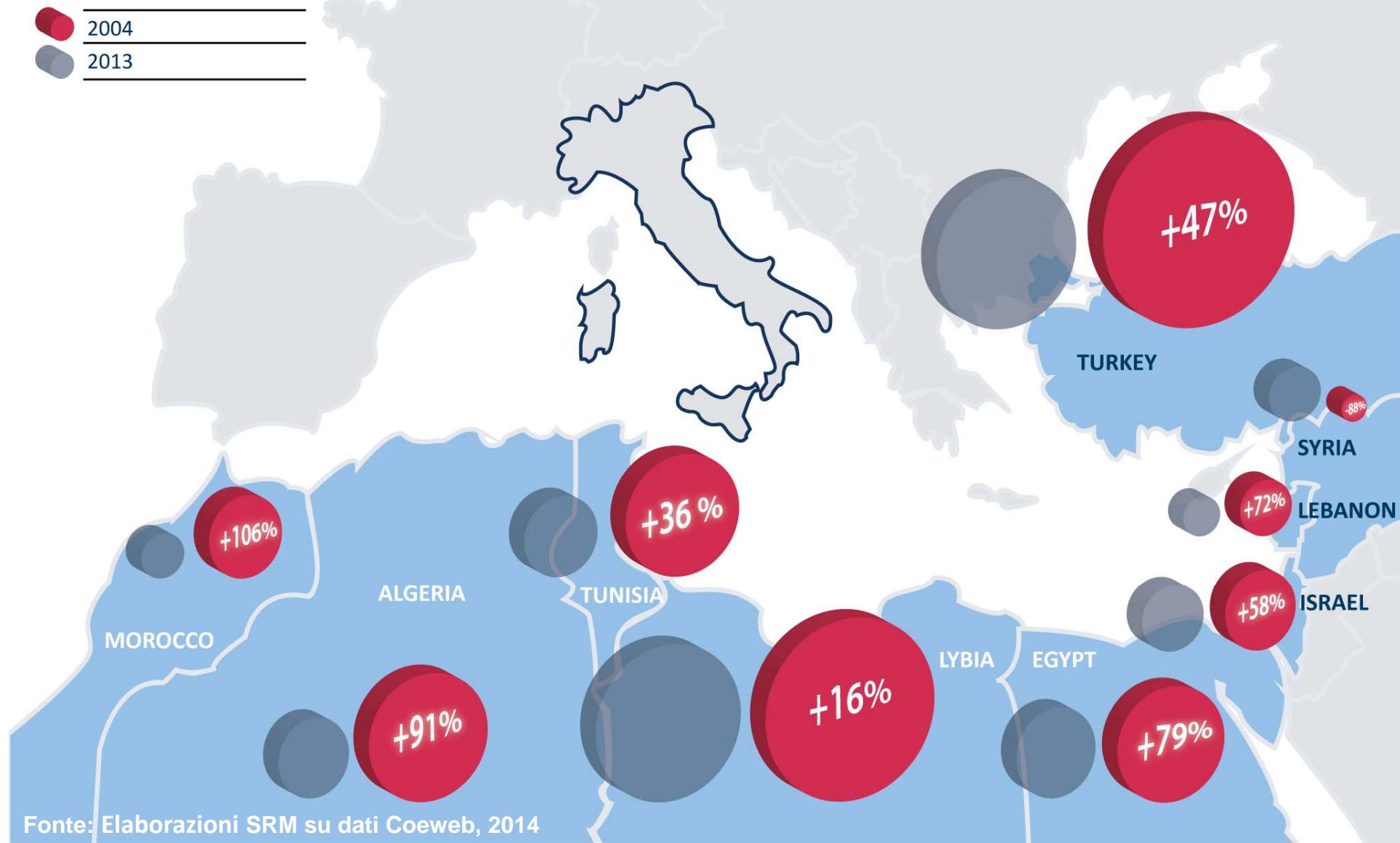
Genova, La Spezia,  
Livorno, Napoli e Taranto.

- Sono 8 sulla carta..... solo se «possono» accogliere le grandi navi

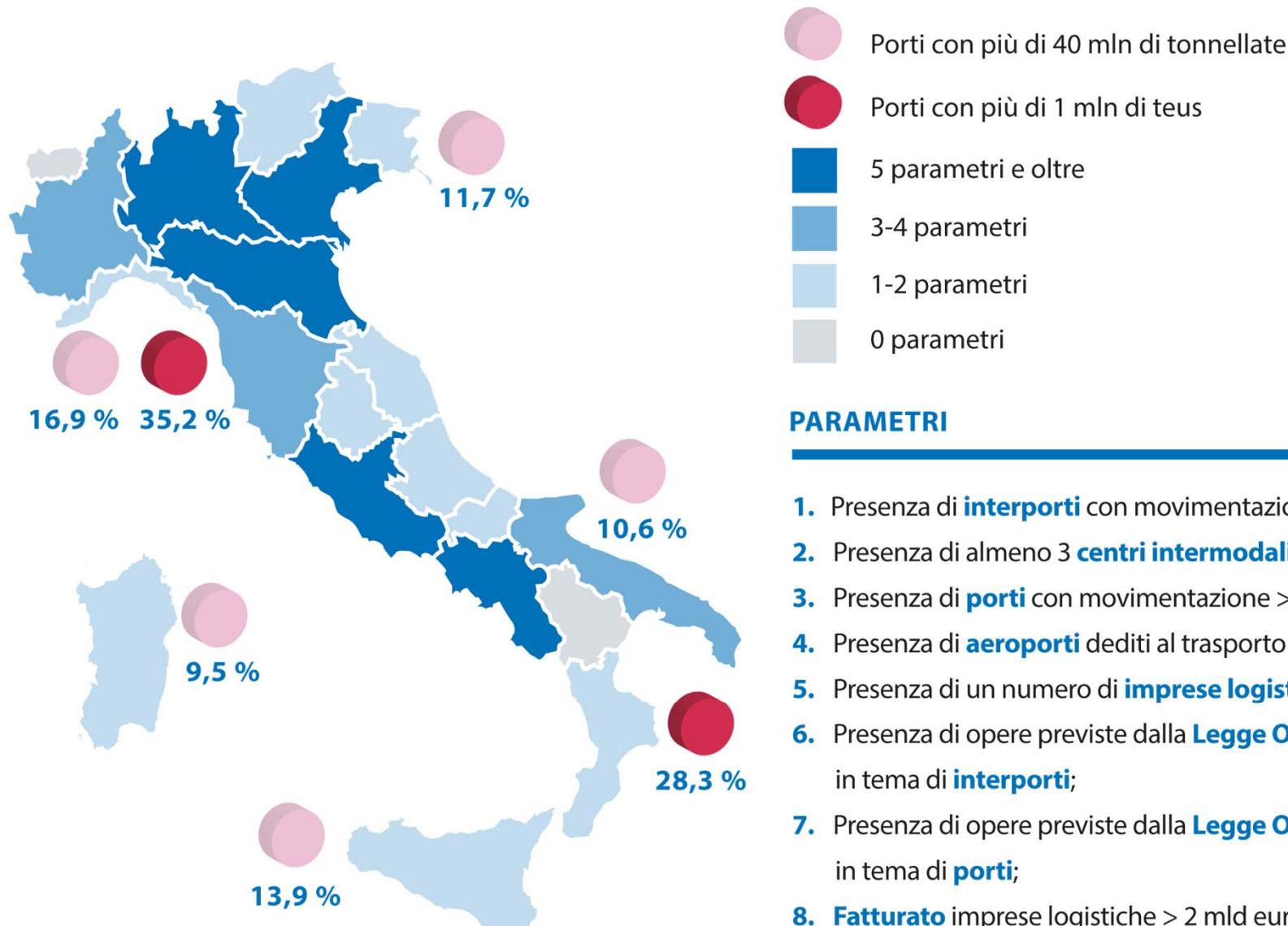
# I nuovi orizzonti. L'interscambio marittimo verso l'Area MED: intensità dei traffici



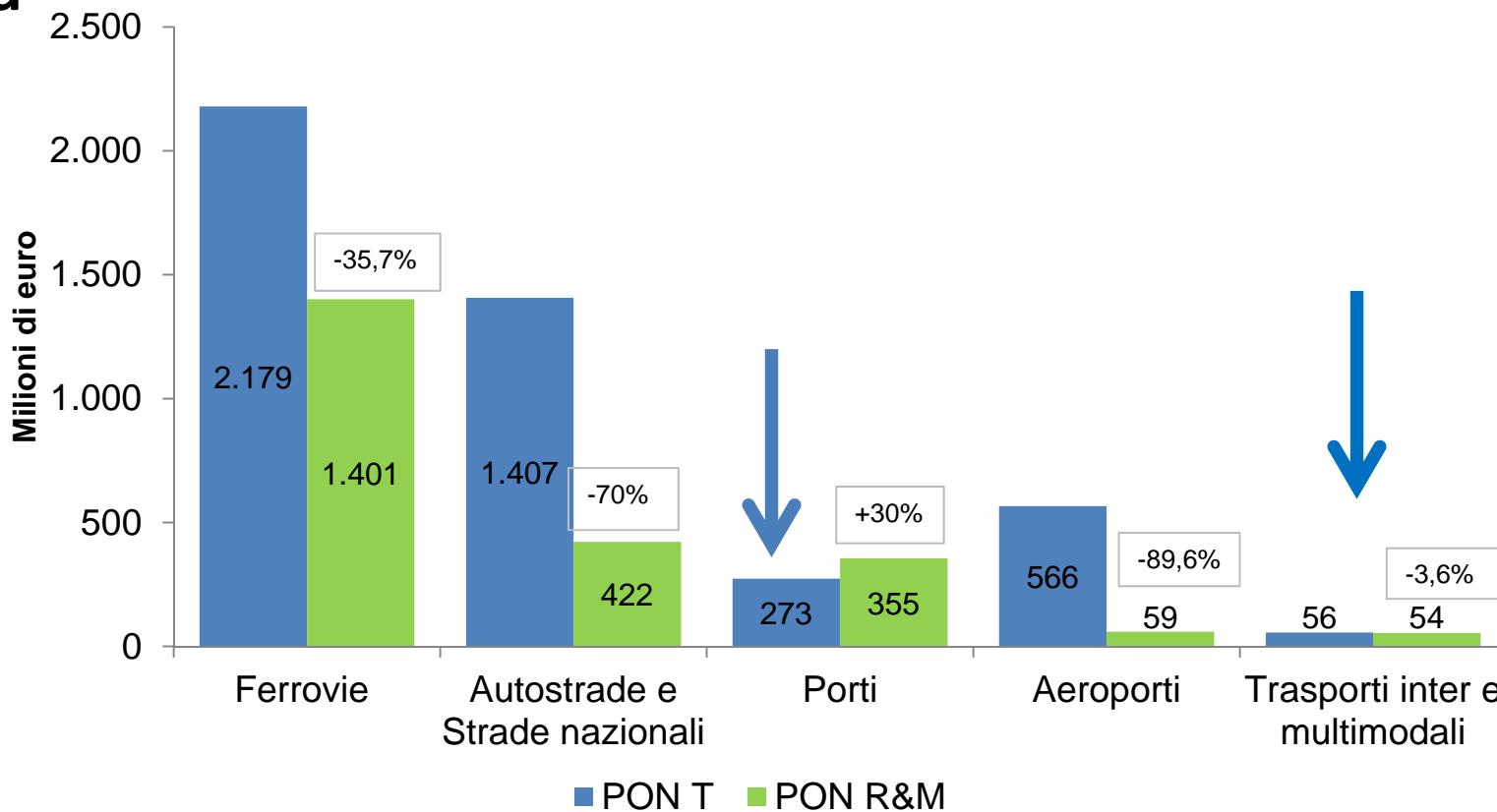
# La variazione dell'interscambio marittimo con l'Area MED dal 2004



# Un contributo alle politiche di sviluppo: le aree di densità logistica e le aree di concentrazione portuale



# PON 2000-2006 e 2007-2013: le risorse per tipologia di opera



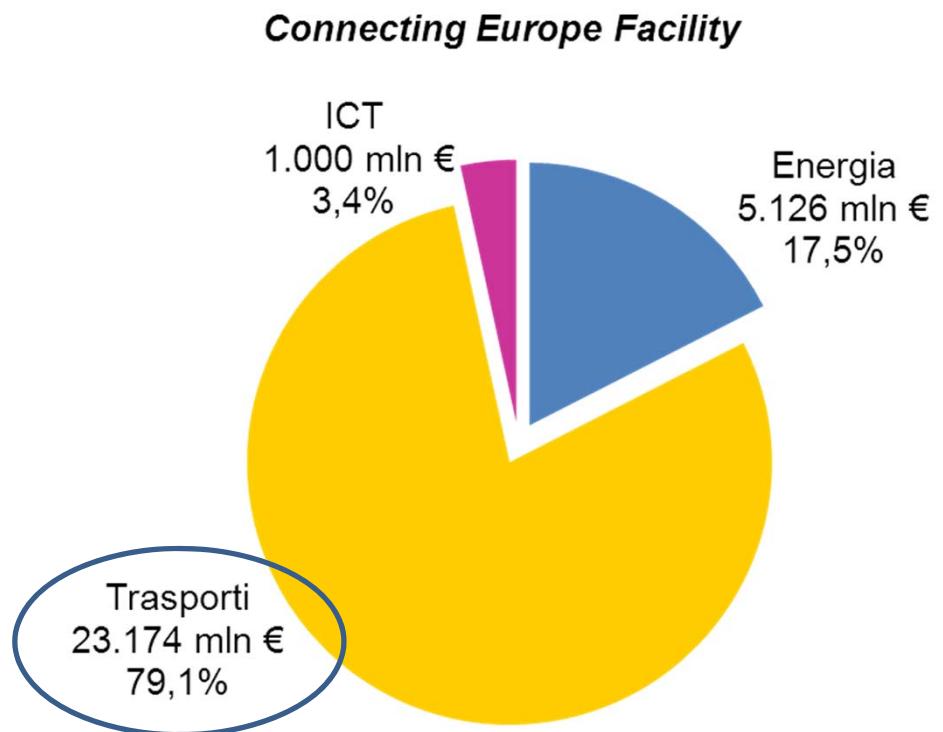
Fonte: SRM su dati Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, 2013

- Le risorse assegnate ai **Porti** sono il **13,8%** del totale PON R&M
- La nuova programmazione 2014-2020 (31,1 mld€ complessivi) assegnerà per lo sviluppo delle infrastrutture 2 mld€, pari al 10% delle risorse previste dal FESR (20,7 mld€ complessivi)

# Una riflessione sul Futuro

## La nuova Agenda 2014-2020 il Programma *Connecting Europe Facility*

- È indirizzato allo sviluppo di infrastrutture nei comparti dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazione.
- Ha uno stanziamento complessivo di quasi 30 mld di € dei quali **23,2 indirizzati ai trasporti.**
- Per il completamento di tale rete la Commissione Europea stima che occorrono 540 mld di €.



Fonte: elaborazione SRM su dati Commissione Europea, 2013

# La riforma portuale/1

La **delimitazione dei distretti logistici** e l'identificazione dei porti inclusi nel distretto sono effettuate sulla base dei seguenti criteri:

- a) appartenenza alla Rete di trasporto transeuropea TEN-T;
- b) inclusione di nodi portuali e logistici competitivi ed essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato;
- c) coerenza con la programmazione logistica nazionale con proiezione almeno **decennale**;
- d) **disponibilità di collegamenti ferroviari** con la rete nazionale prioritaria e di collegamenti stradali con le reti di grande comunicazione.

L'Italia verrebbe divisa in 8 distretti logistici “**Alto Tirreno, Medio Tirreno, Basso Tirreno, Alto Adriatico, Medio Adriatico, Basso Adriatico-Ionio, Sicilia, Sardegna**”. Ognuno di questi otto distretti farà capo “ad una Autorità Portuale e Logistica di interesse strategico (APL)”

## La riforma portuale/2

L'Autorità di distretto dovrà predisporre un **Piano integrato logistico** con:

1. gli obiettivi di traffico;
2. la definizione del livello dei servizi da erogare;
3. gli interventi infrastrutturali, anche con forme di partenariato pubblico-privato;
4. le infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali.

**Grazie per l'attenzione**

**[www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)**