



BACK TO MED

La sfida delle città portuali nel Mediterraneo

Alessandro Panaro

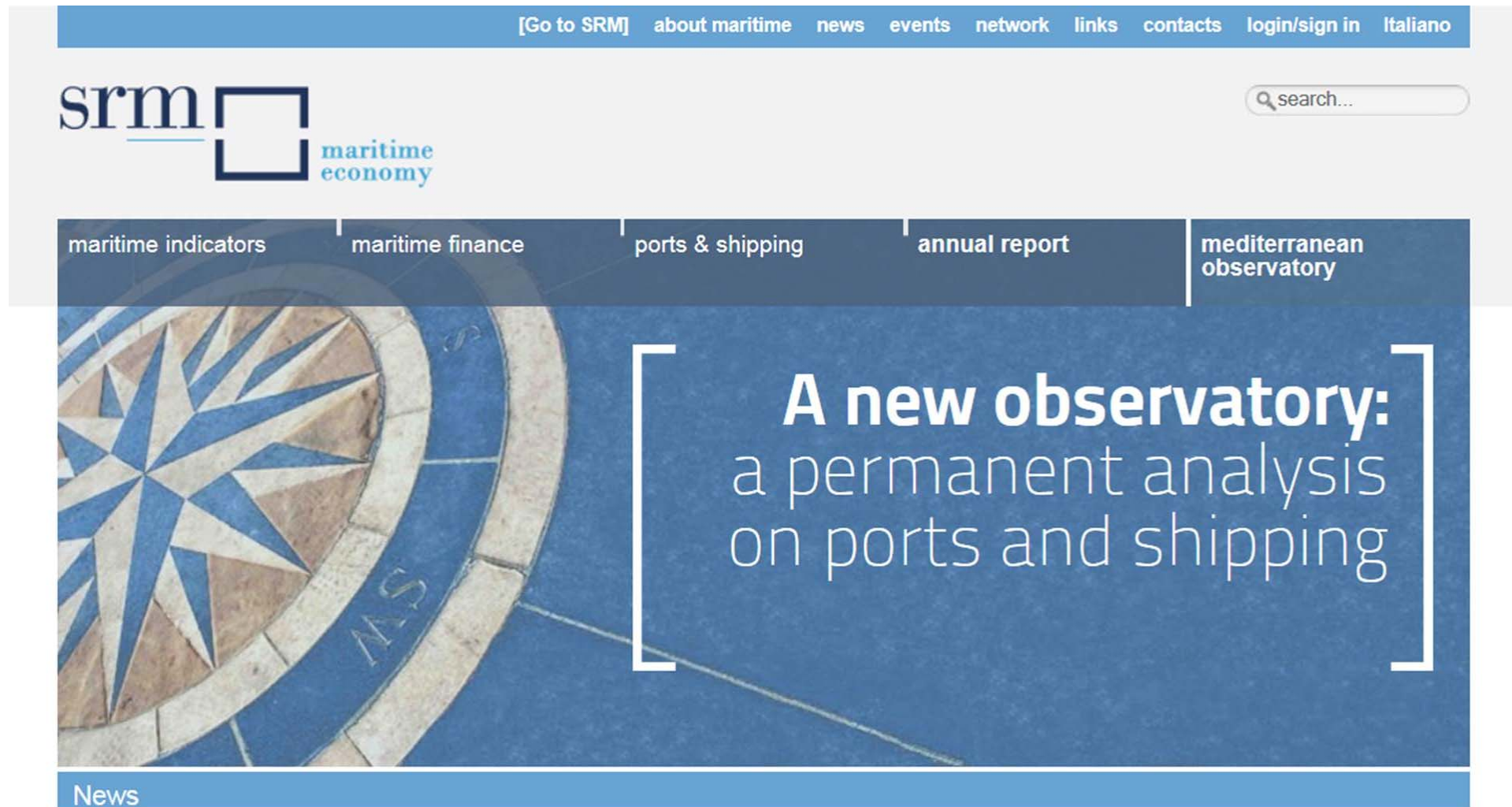
Head of Infrastructure, Public Finance and Utilities Office SRM

Napoli - 27 Giugno 2014

Agenda

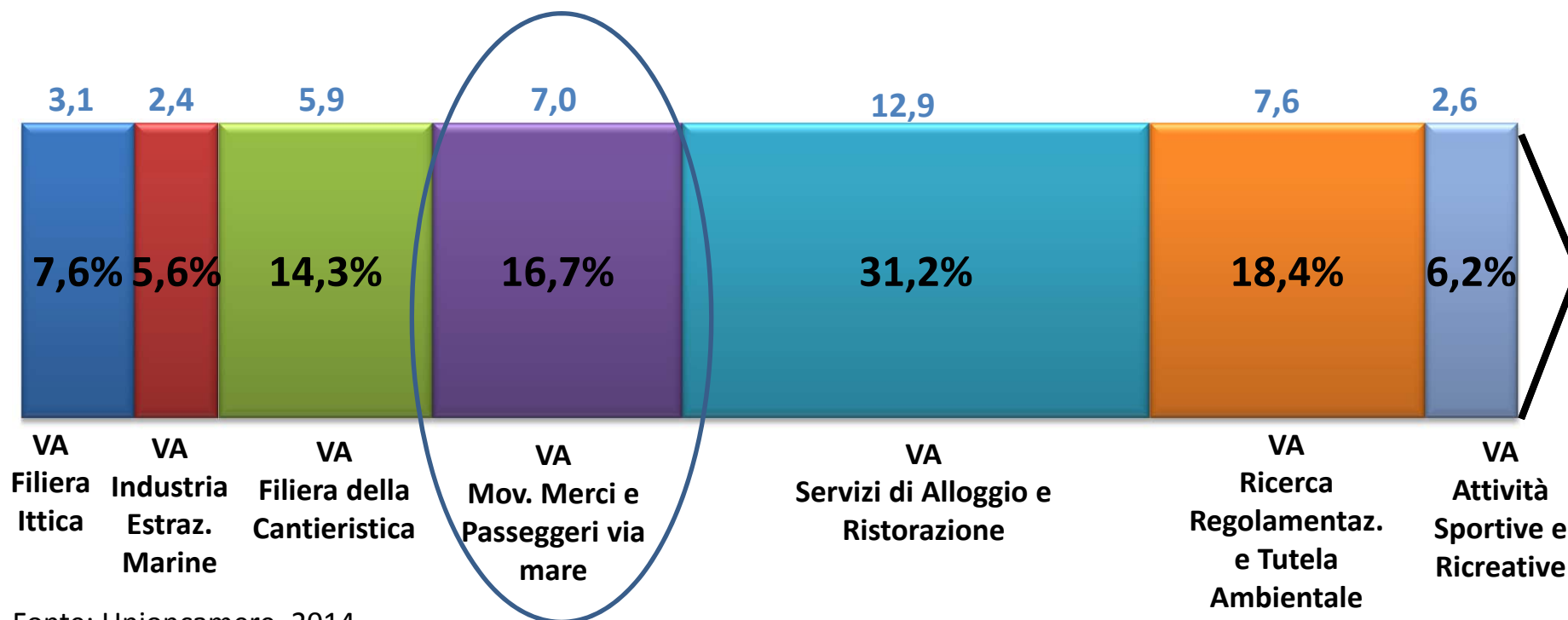
- ➡ Obiettivi e struttura dell'Osservatorio
- ➡ Impatto economico e commerciale della Maritime Economy
- ➡ Competitività del sistema logistico e intermodale italiano
- ➡ Prospettive future e considerazioni finali
- ➡ Focus: la competitività delle infrastrutture e le grandi alleanze

Il nuovo Osservatorio permanente sul trasporto marittimo di SRM:



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

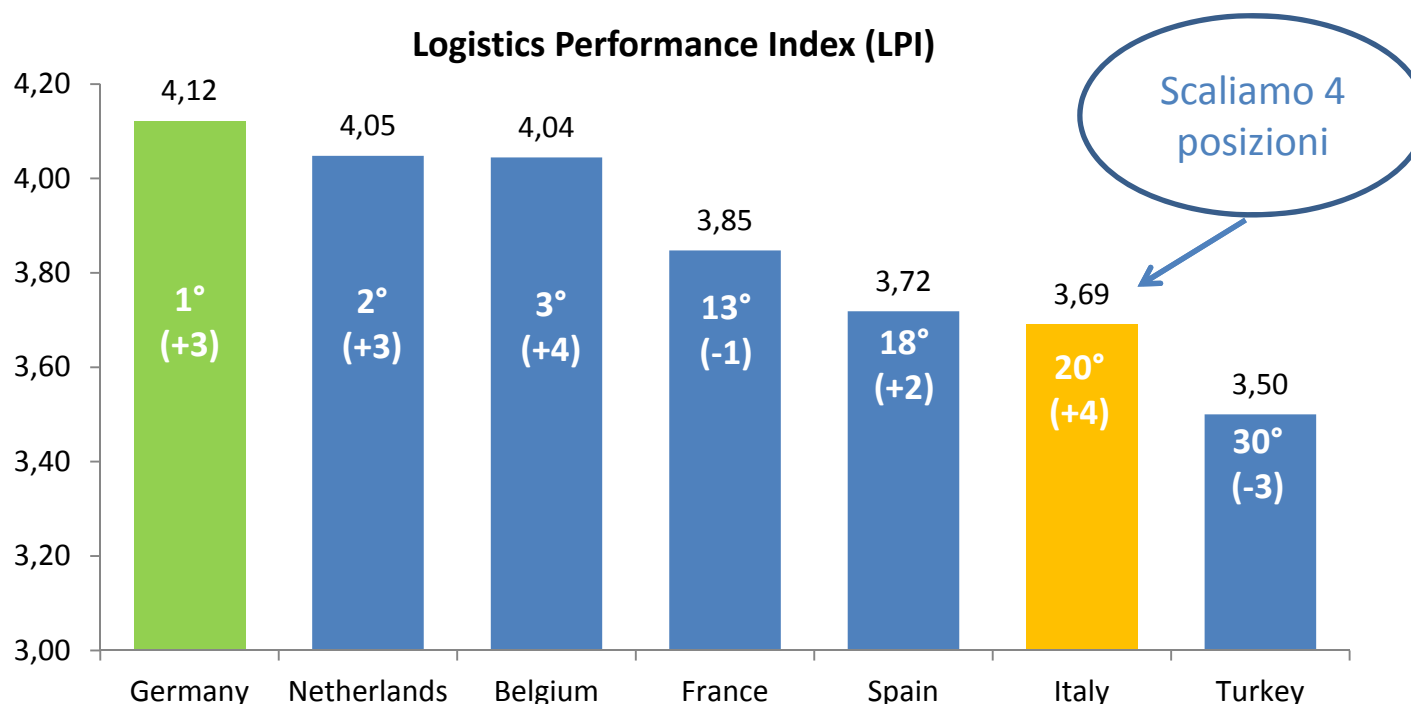
- Il **30,5%** dell'interscambio commerciale dell'Italia **viaggia su nave** per un valore di **230 mld€**
- **circa 7.000** sono le **imprese** del cluster marittimo in Italia; quelle localizzate nel Mezzogiorno sono 2.700, ovvero il **38,5%** del totale nazionale

■ 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*).

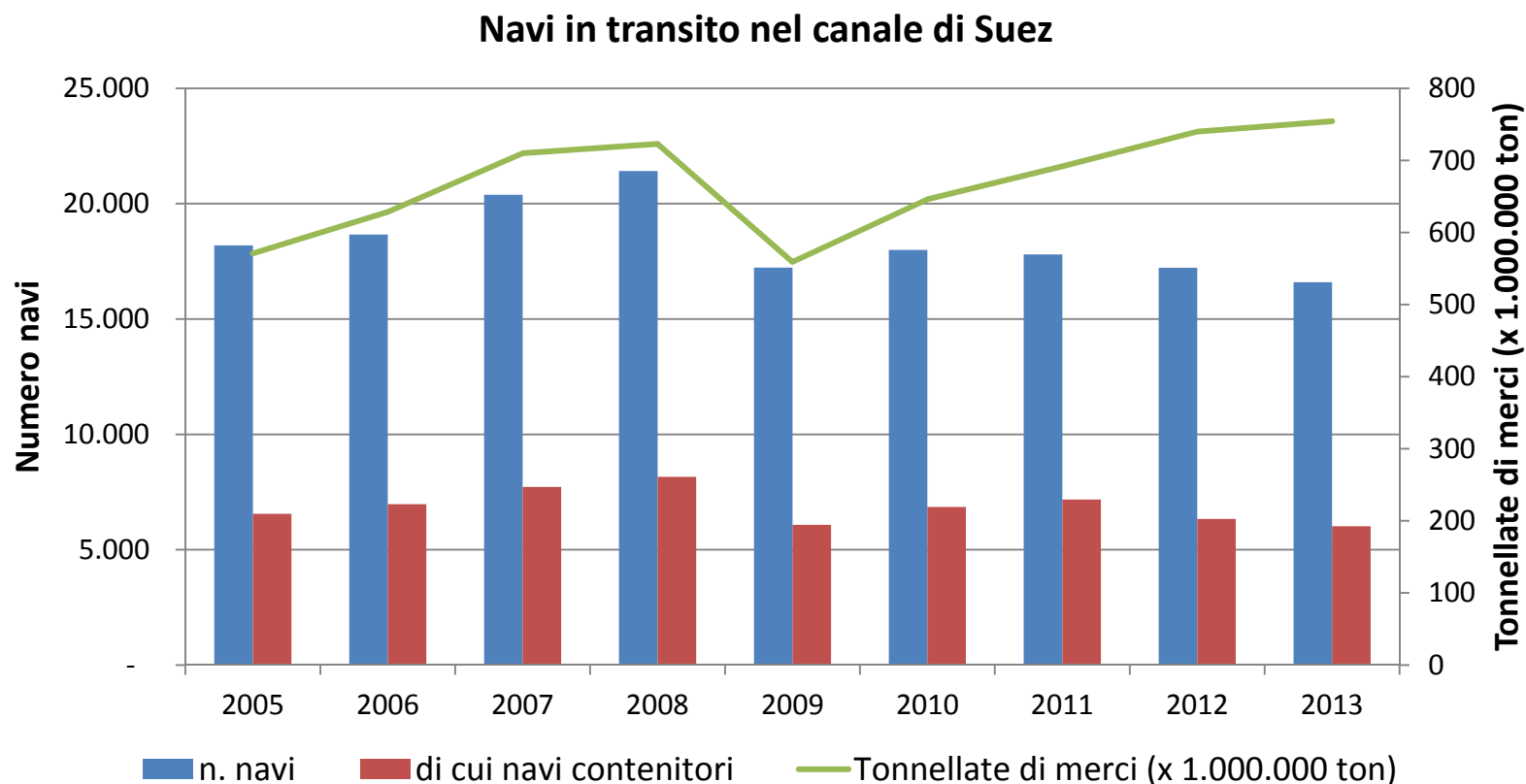


Perdita di competitività delle imprese che esportano

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

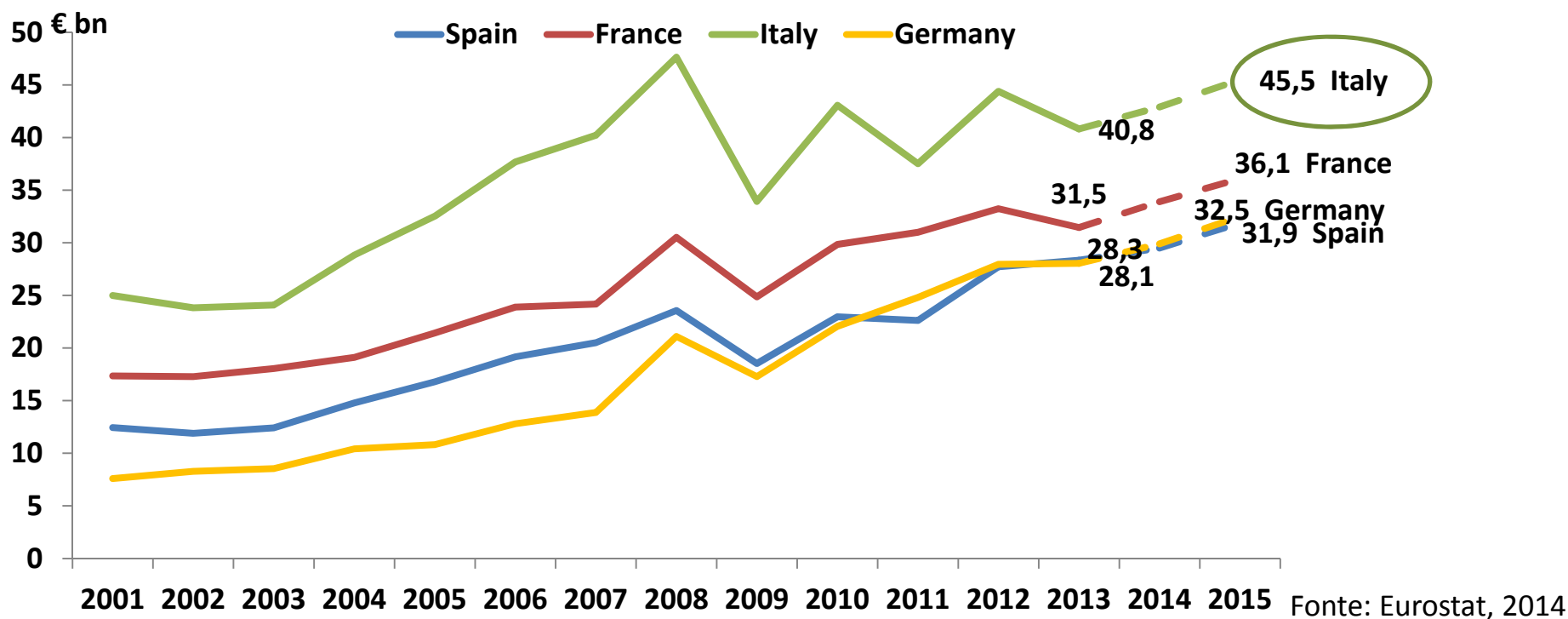


Fonte: SRM su Canal Suez Authority, 2014

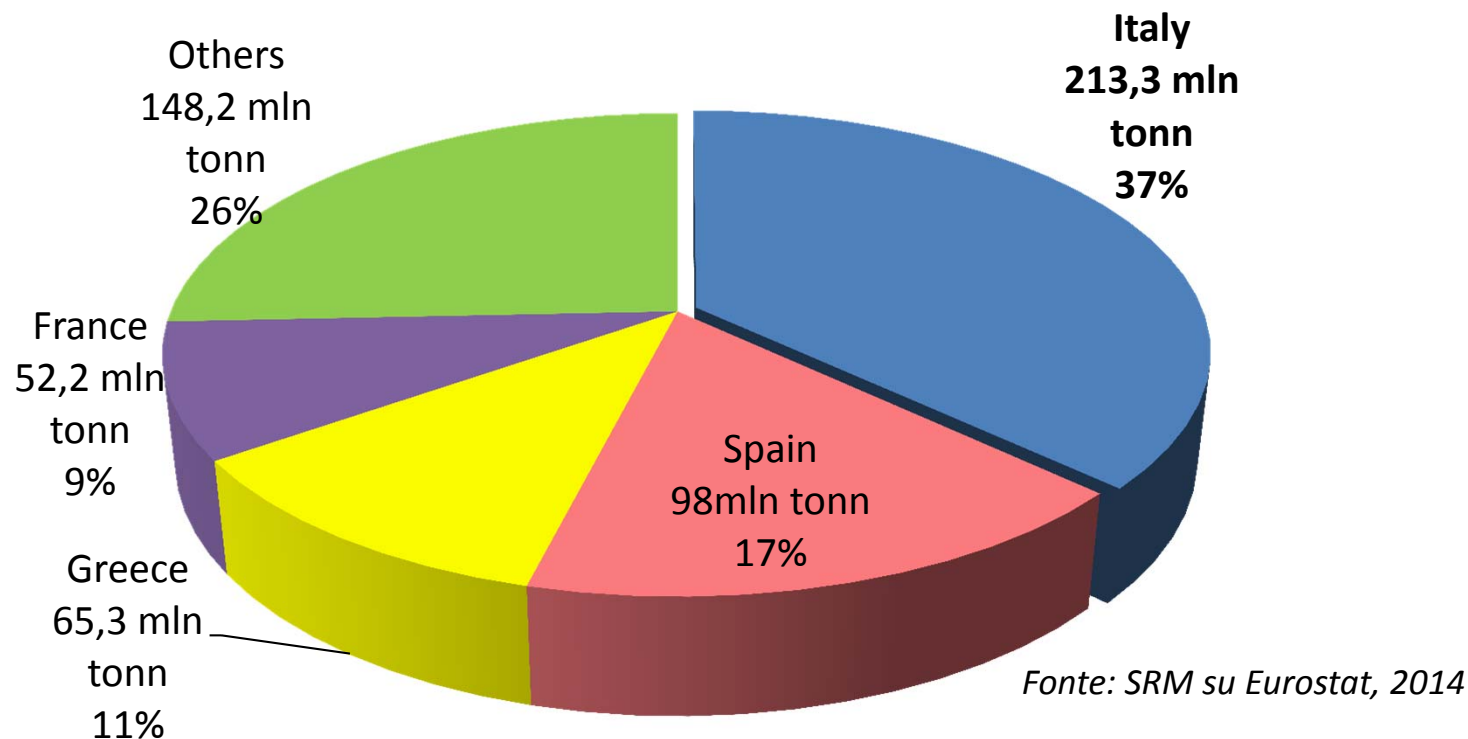
- I dati disponibili per i primi 4 mesi del 2014 mostrano un **incremento** sia del numero di navi (+2%) sia delle merci in transito (+8%) rispetto ad aprile 2013.

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.

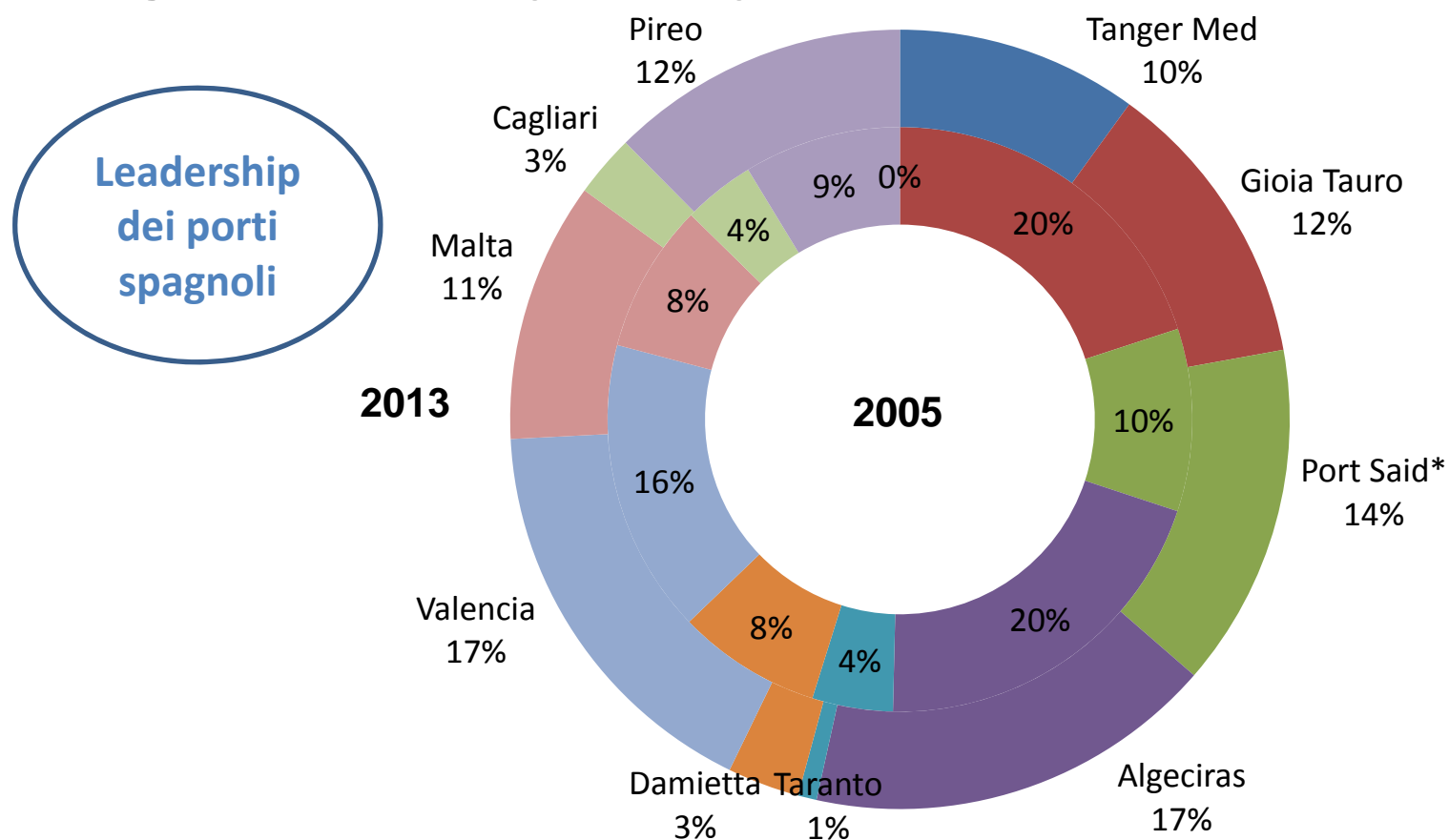


Un primato italiano: lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo



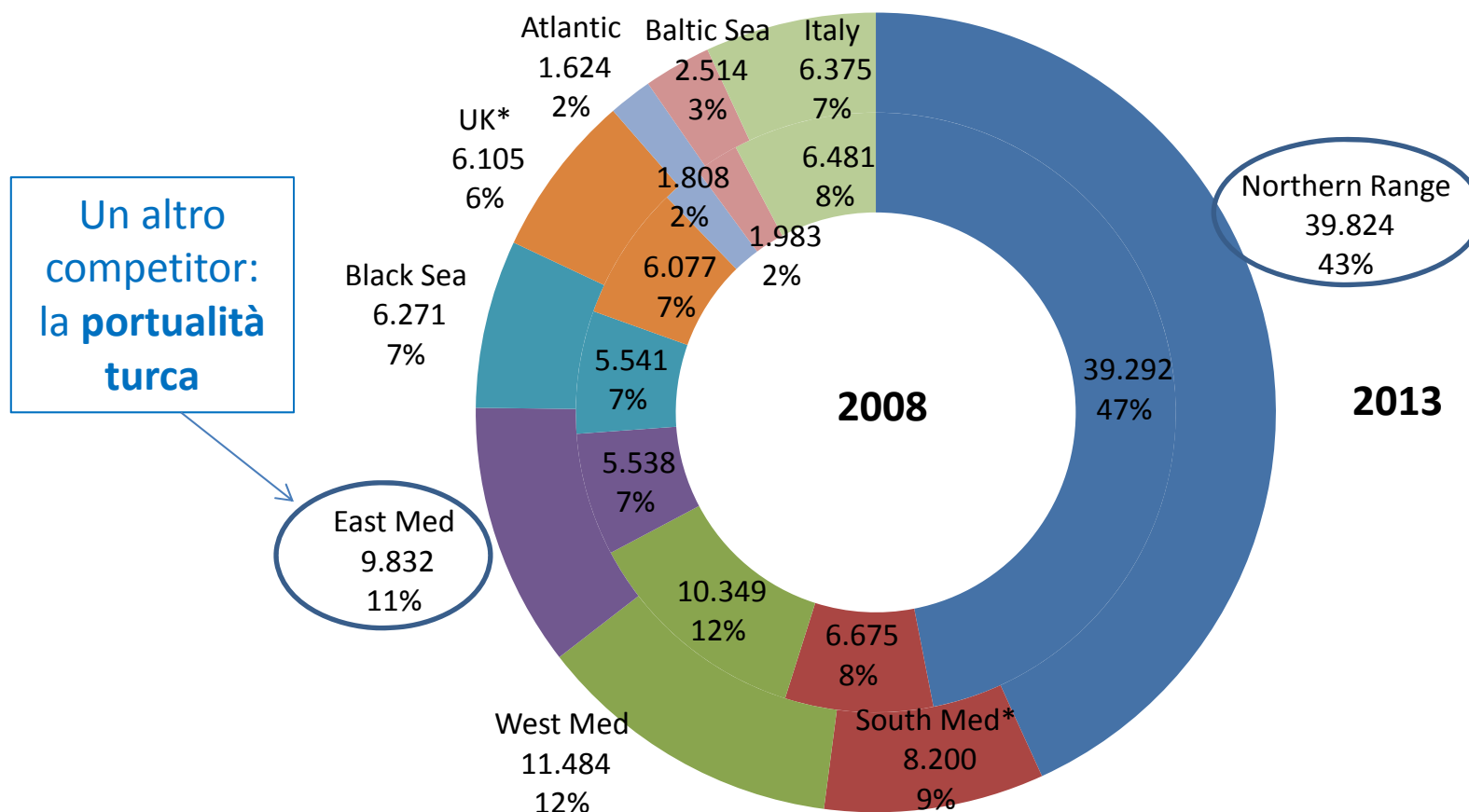
- Lo Short Sea Shipping, **con 1,8 mld di tonnellate**, rappresenta il 60% del trasporto marittimo dell'UE 28; il Mediterraneo è l'area in cui prevalentemente si concentra tale modalità (29%)
- **L'Italia è leader** in UE 28 per merci movimentate in SSS **nel Med** con 213,3 mln di tonnellate.

Uno sguardo ai competitor portuali nel Mediterraneo



- 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

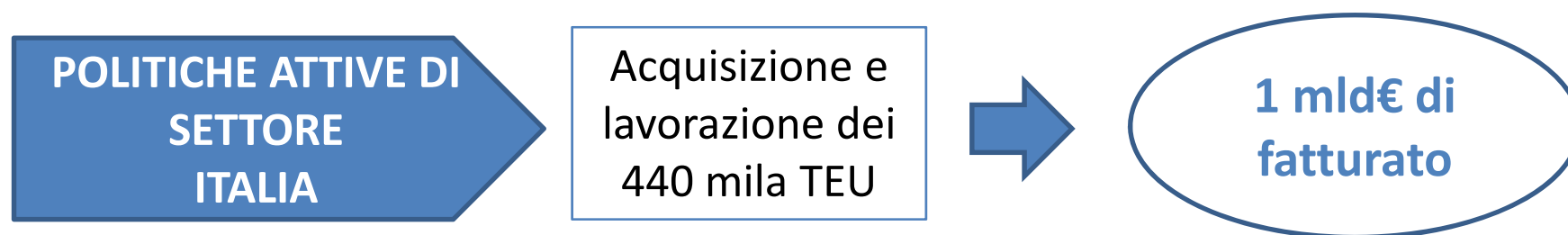
Il costo della mancata competitività

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%**

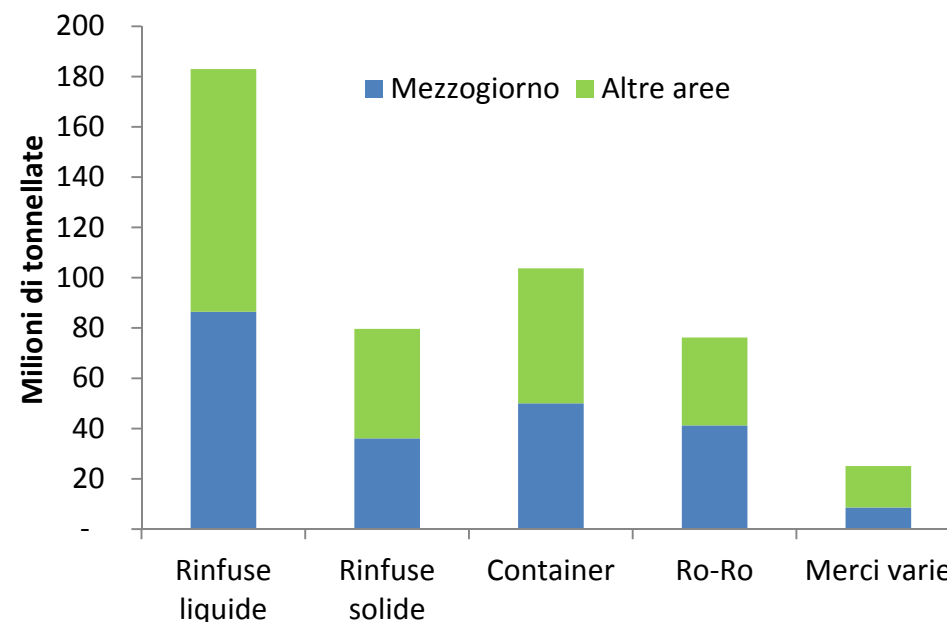
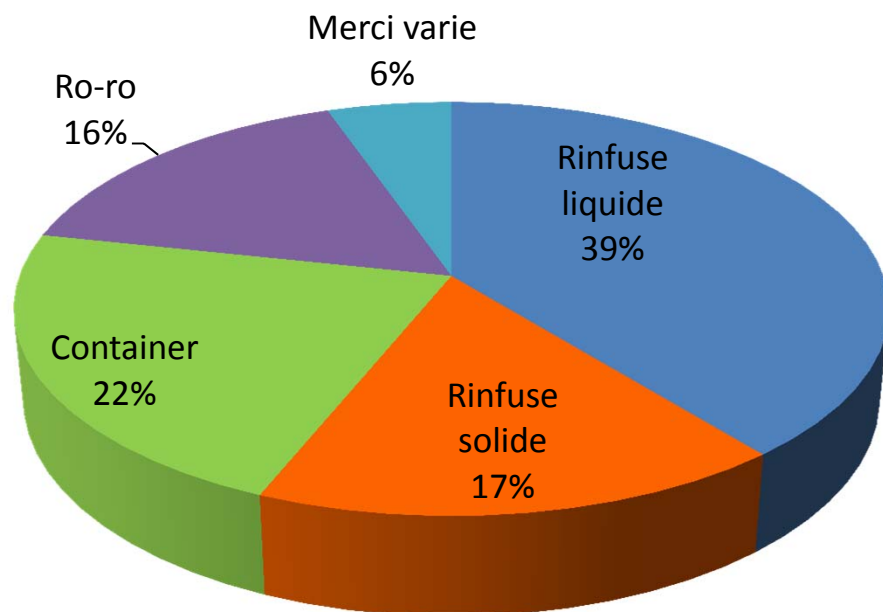
Focus

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

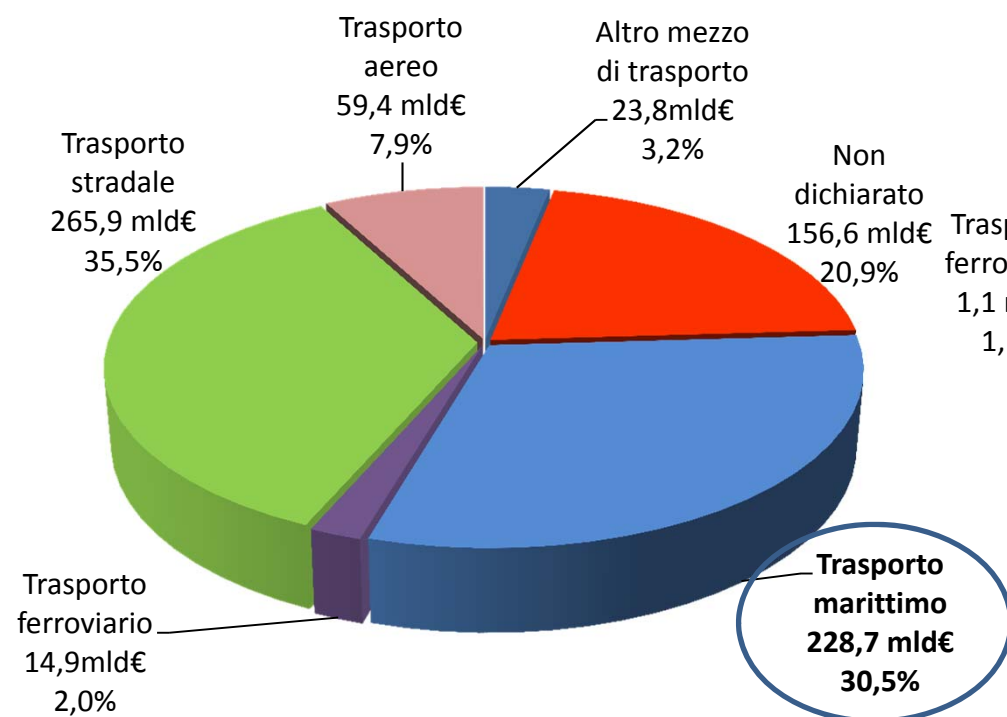


Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2014

- 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 movimentate 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**

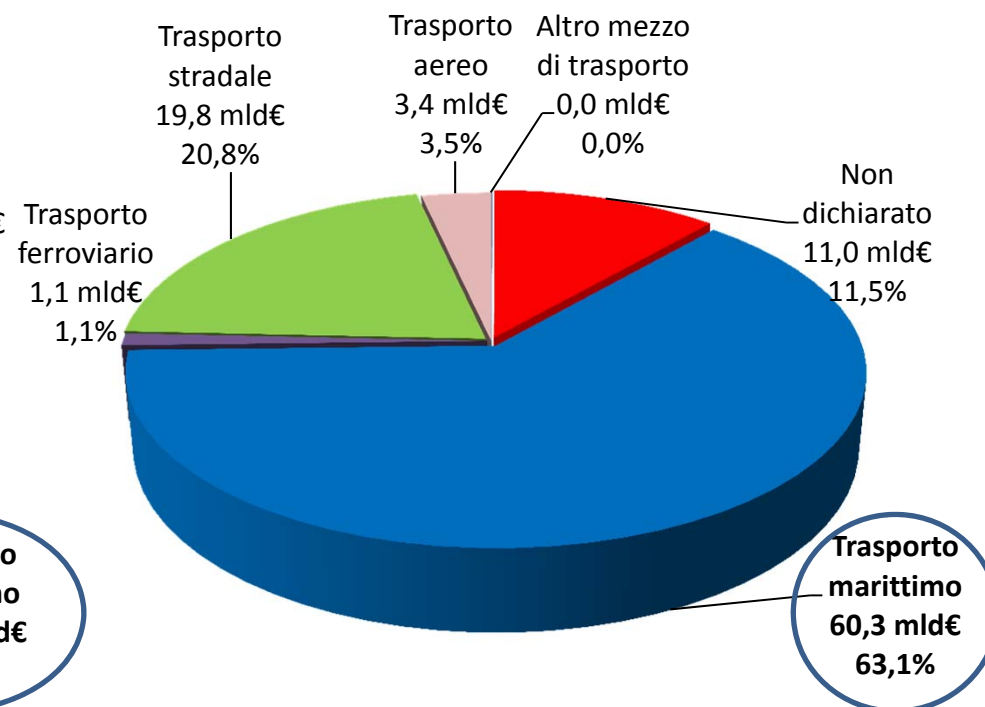
Dal mare passa l'internazionalizzazione dell'economia italiana

Interscambio commerciale
Italia



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

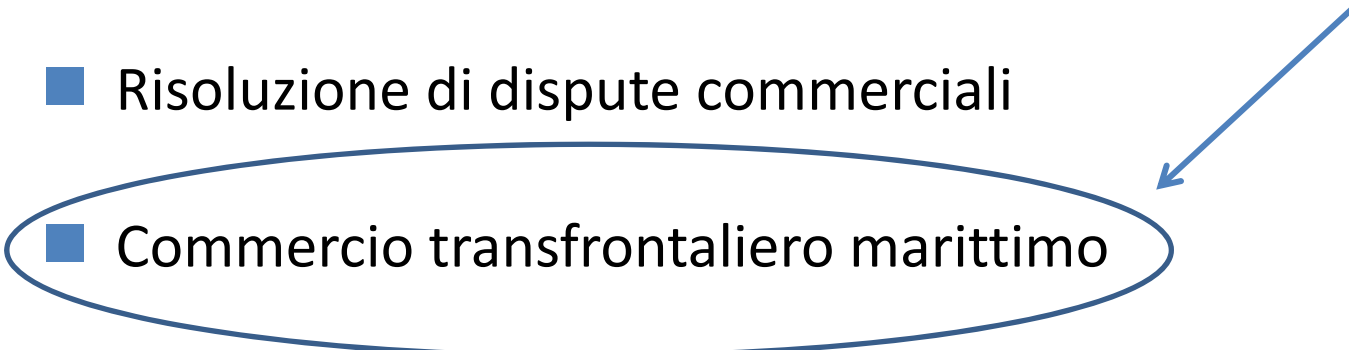
Interscambio commerciale
Mezzogiorno



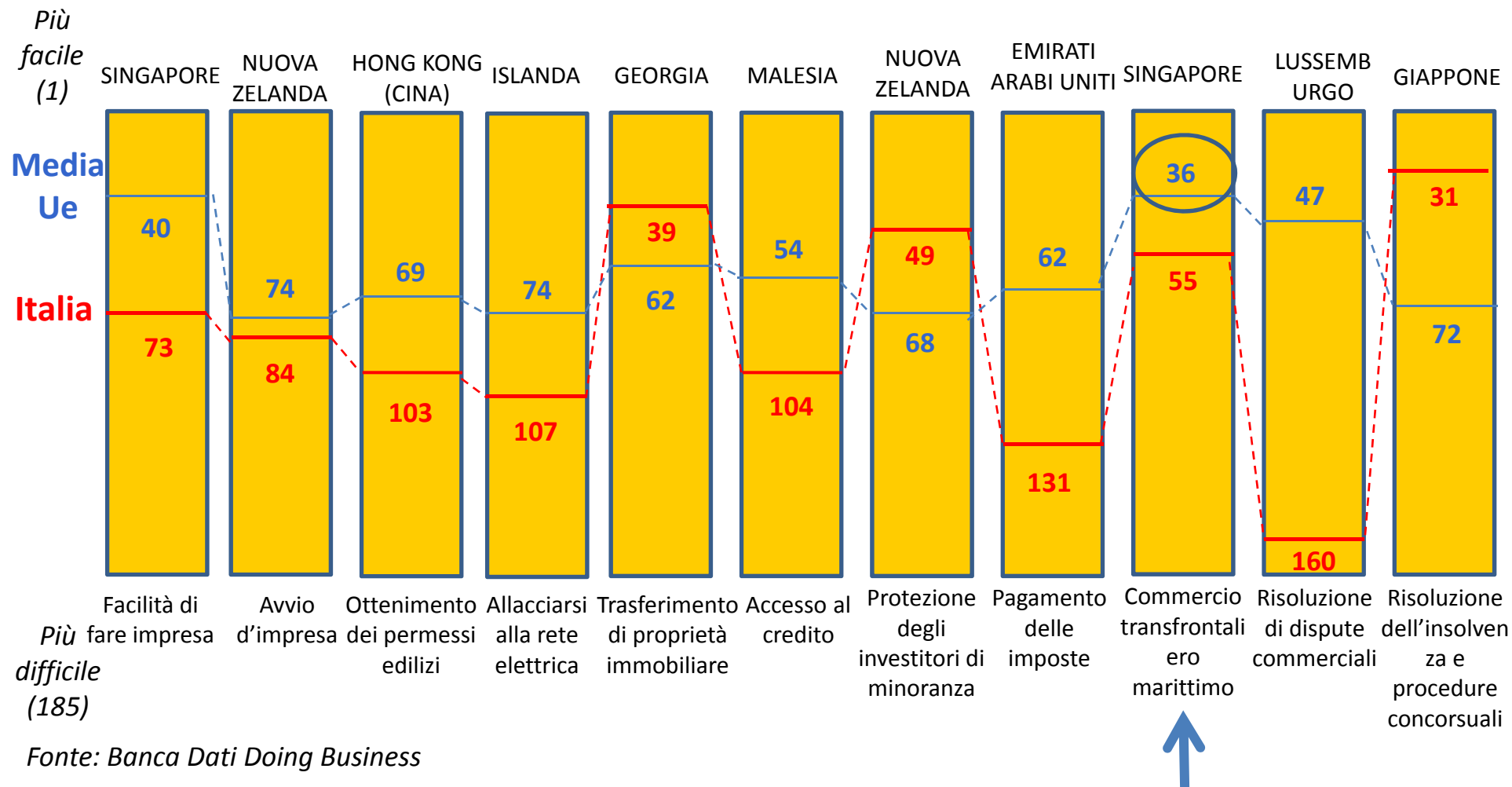
- Il mare con il 30,5% è tra le principali modalità di trasporto delle nostre merci. Quest'ultima percentuale arriva al **63,1% (oltre 60 mld€)** se si considera **il Mezzogiorno**.

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:

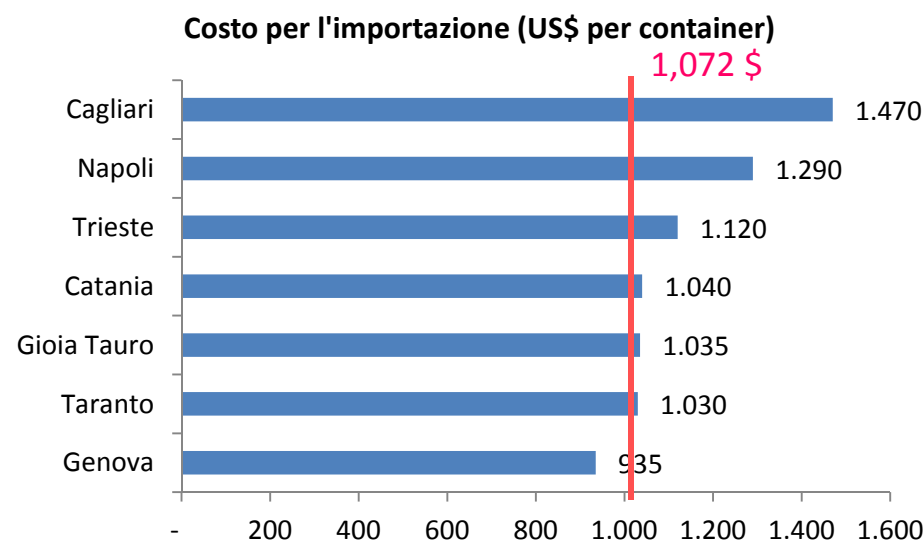
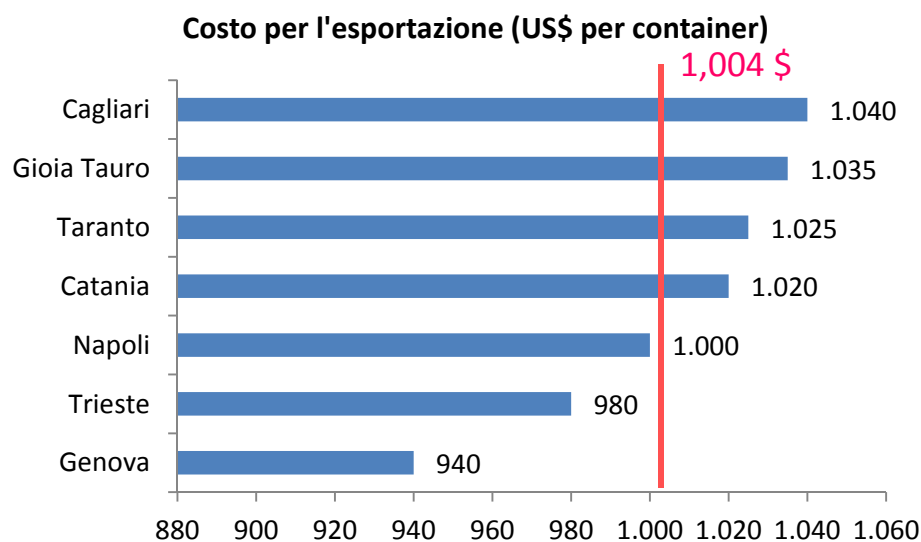
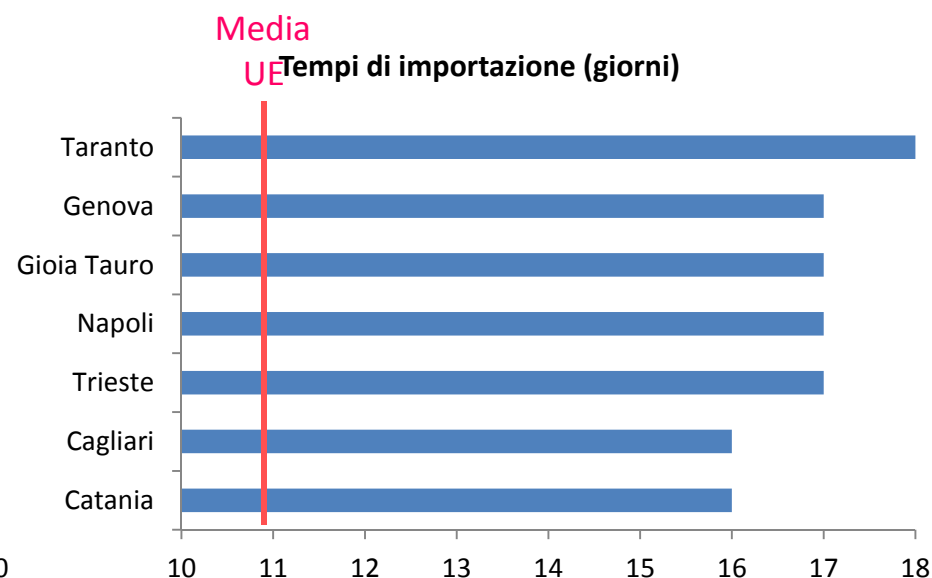
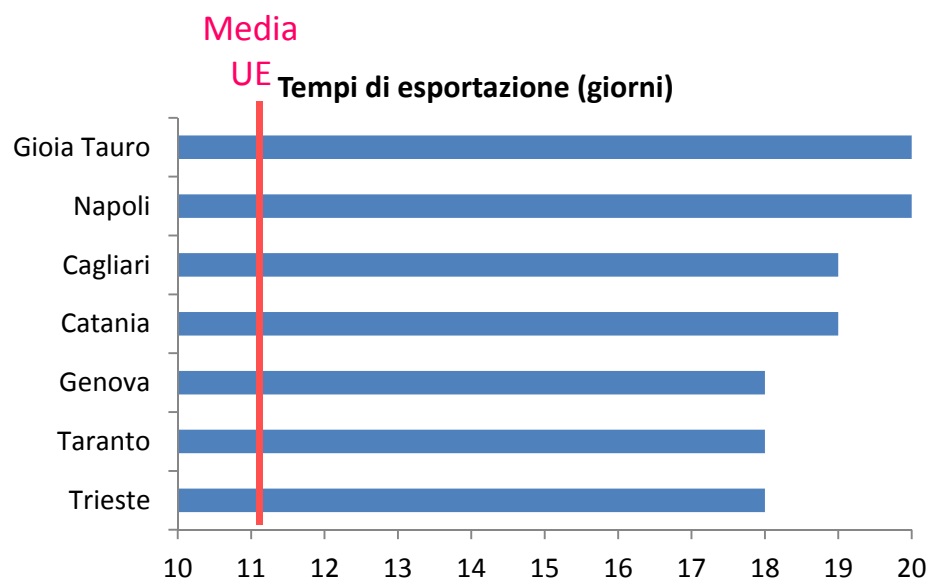
- Avvio d'impresa
 - Ottenimento dei permessi edilizi
 - Trasferimento di proprietà immobiliare
 - Risoluzione di dispute commerciali
 - Commercio transfrontaliero marittimo
- 

I risultati dell'Italia nel Rapporto Doing Business

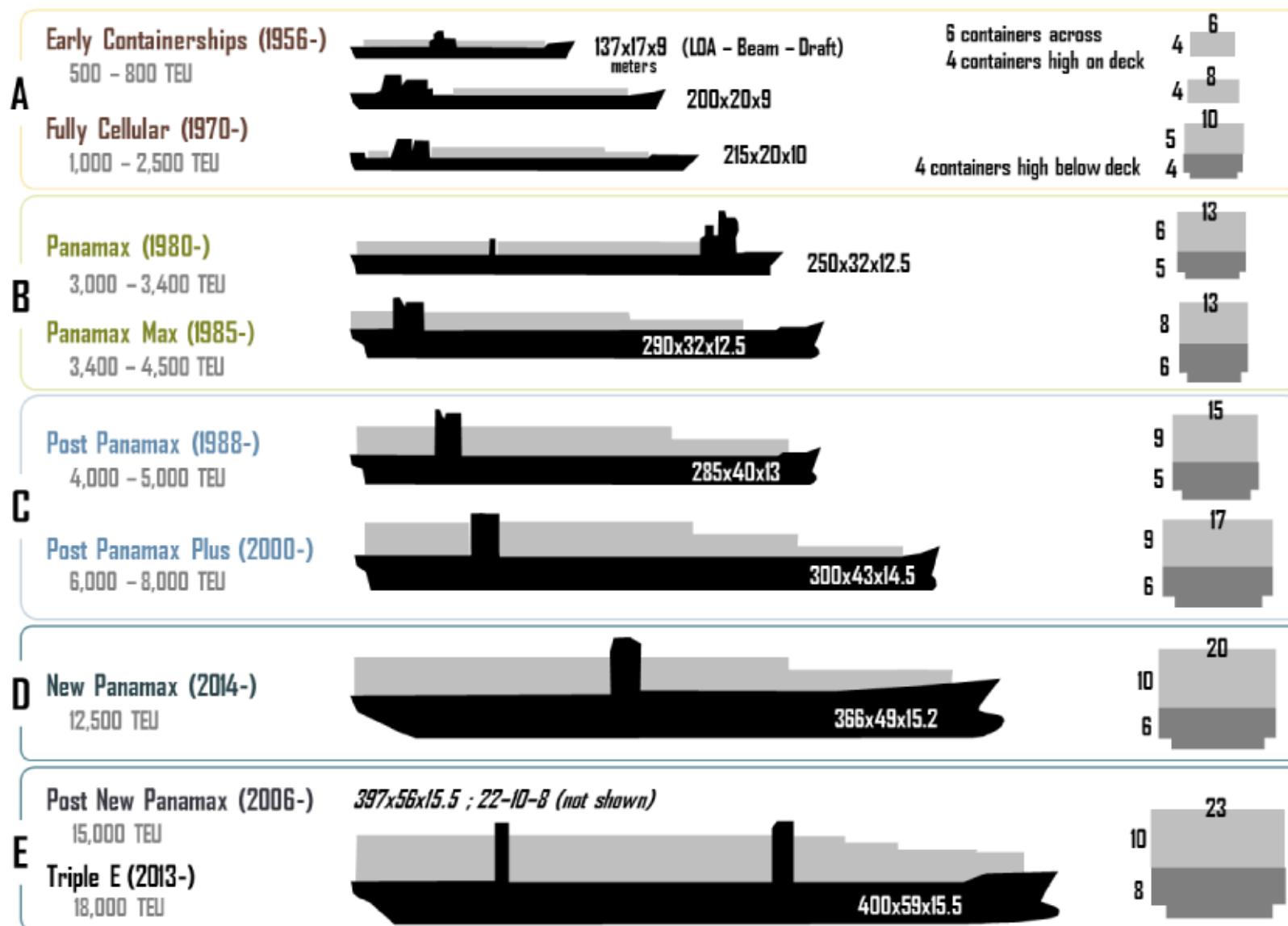


- L'Italia è alla **73° posizione** su 185 economie esaminate per la facilità di fare impresa. Il rank migliore lo raggiunge nel **commercio transfrontaliero marittimo**

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

**Il 17 giugno la Cina
blocca l'alleanza!**

P3

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

G6

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

CKYHE

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

**GREEN
ALLIANCE**

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

COSCO -
CHINA SHIPPING
1.3 MLN TEUS
(8%)

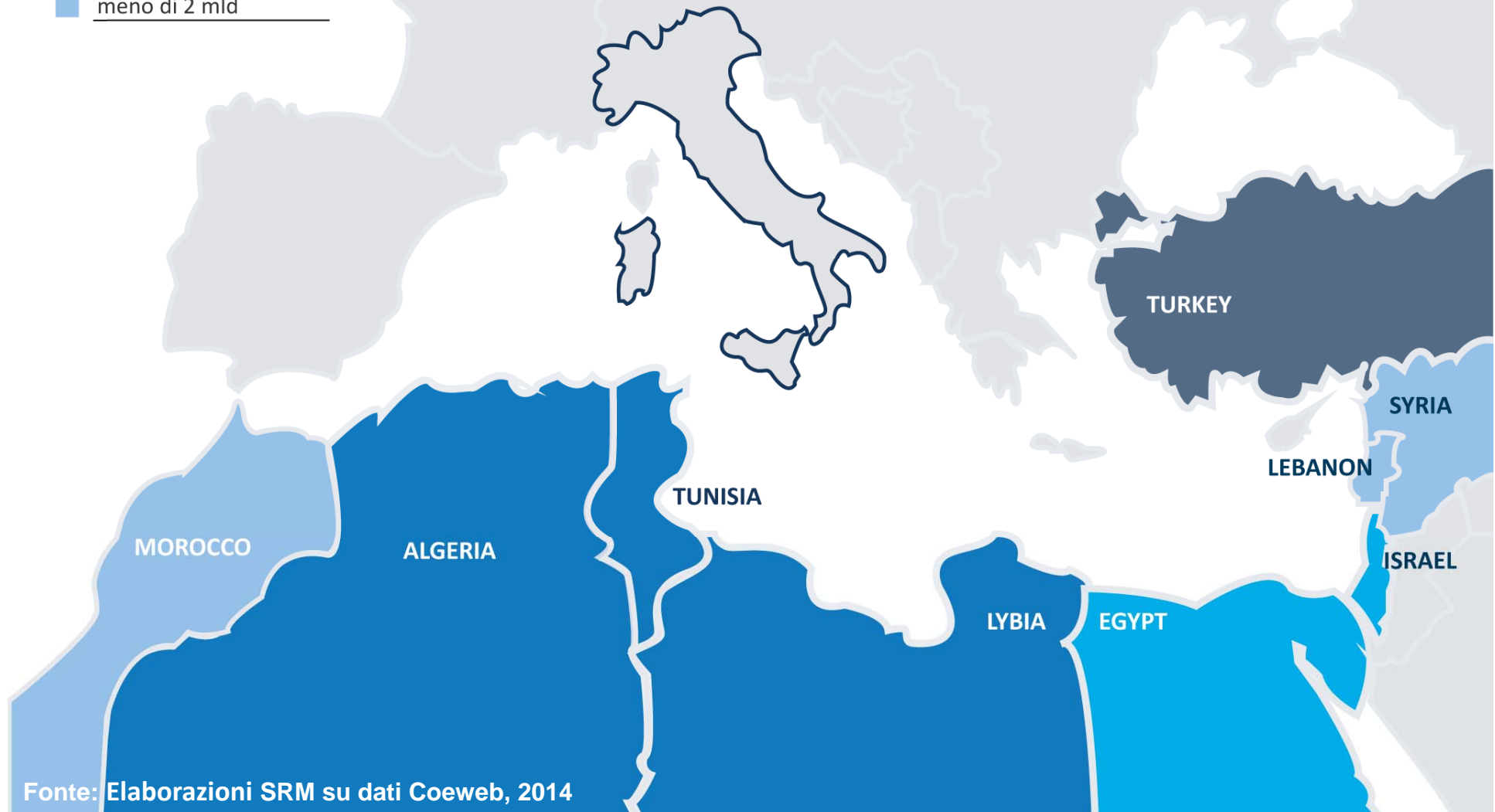
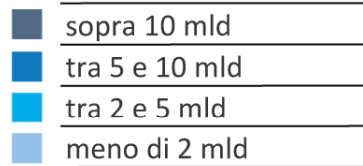
HAPAG LLOYD - CSAV
1 MLN TEUS
(6%)

Le grandi alleanze: i porti italiani coinvolti



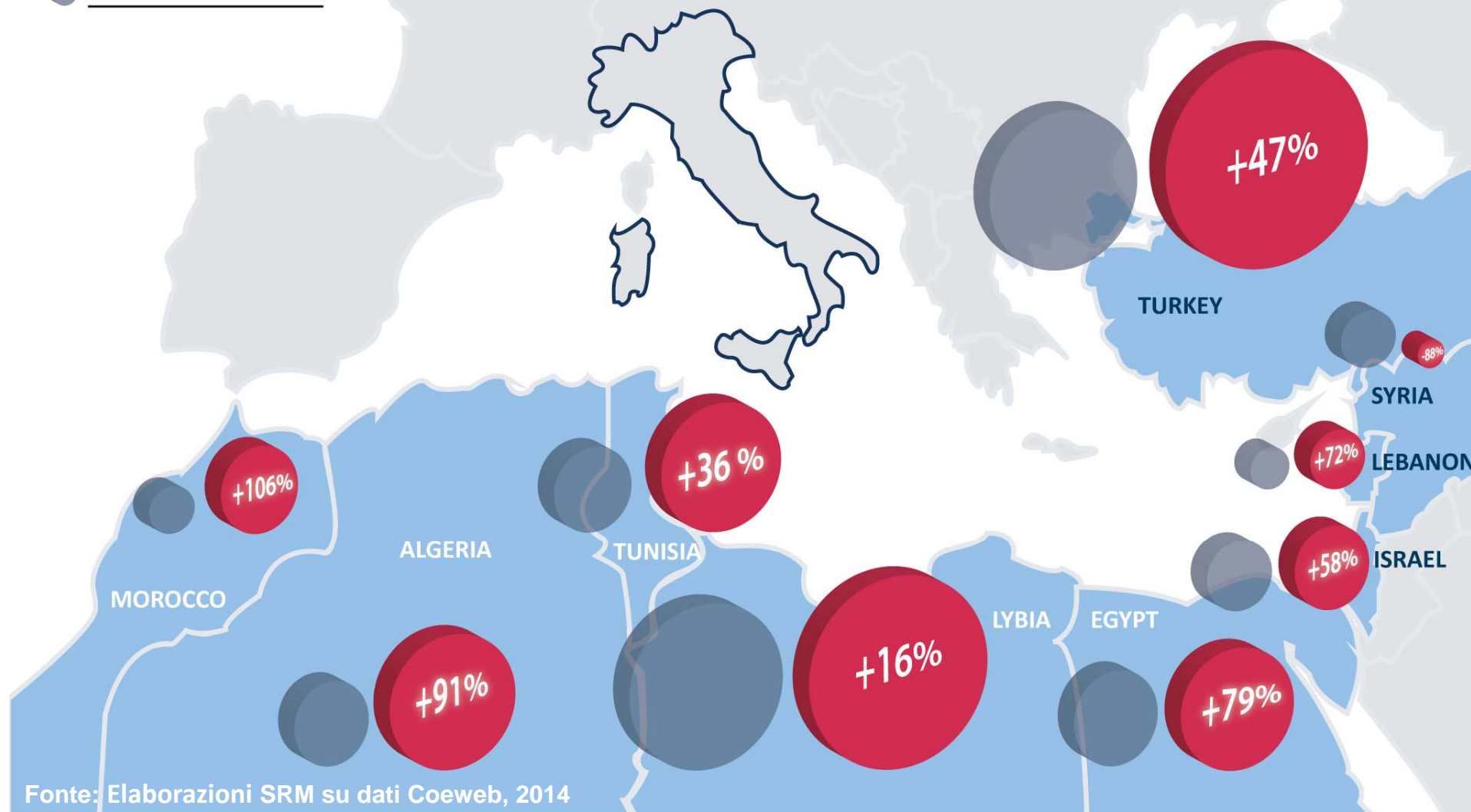
- Sono 8 sulla carta..... solo se «possono» accogliere le grandi navi

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



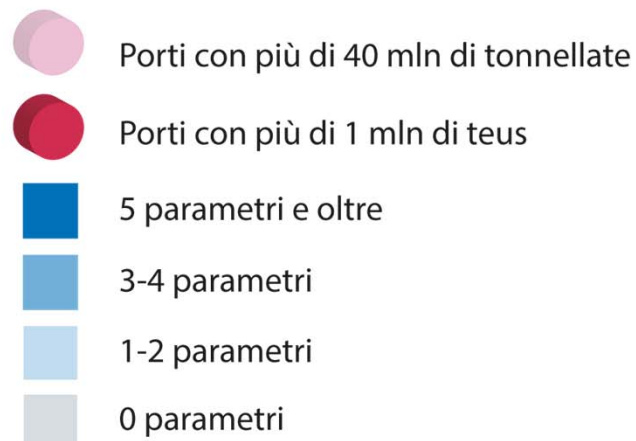
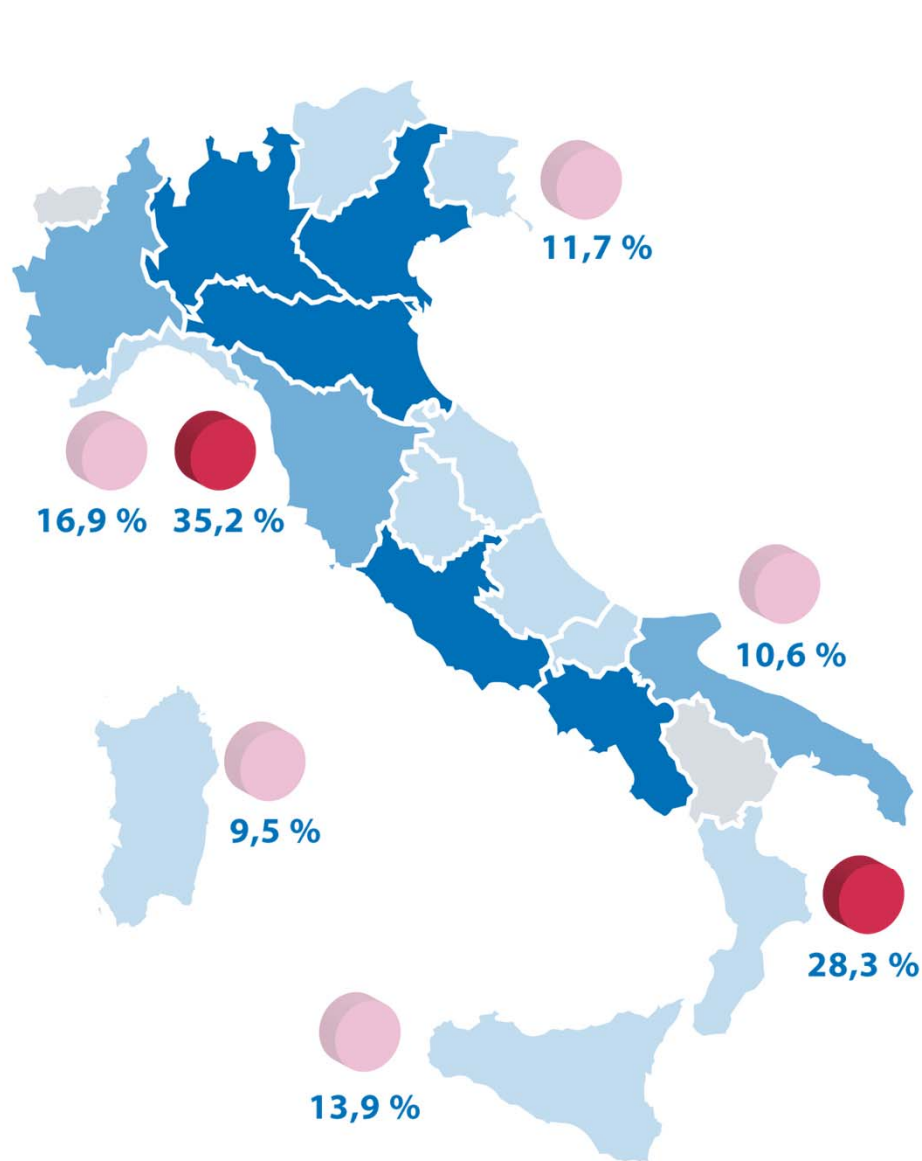
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2014

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



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2014

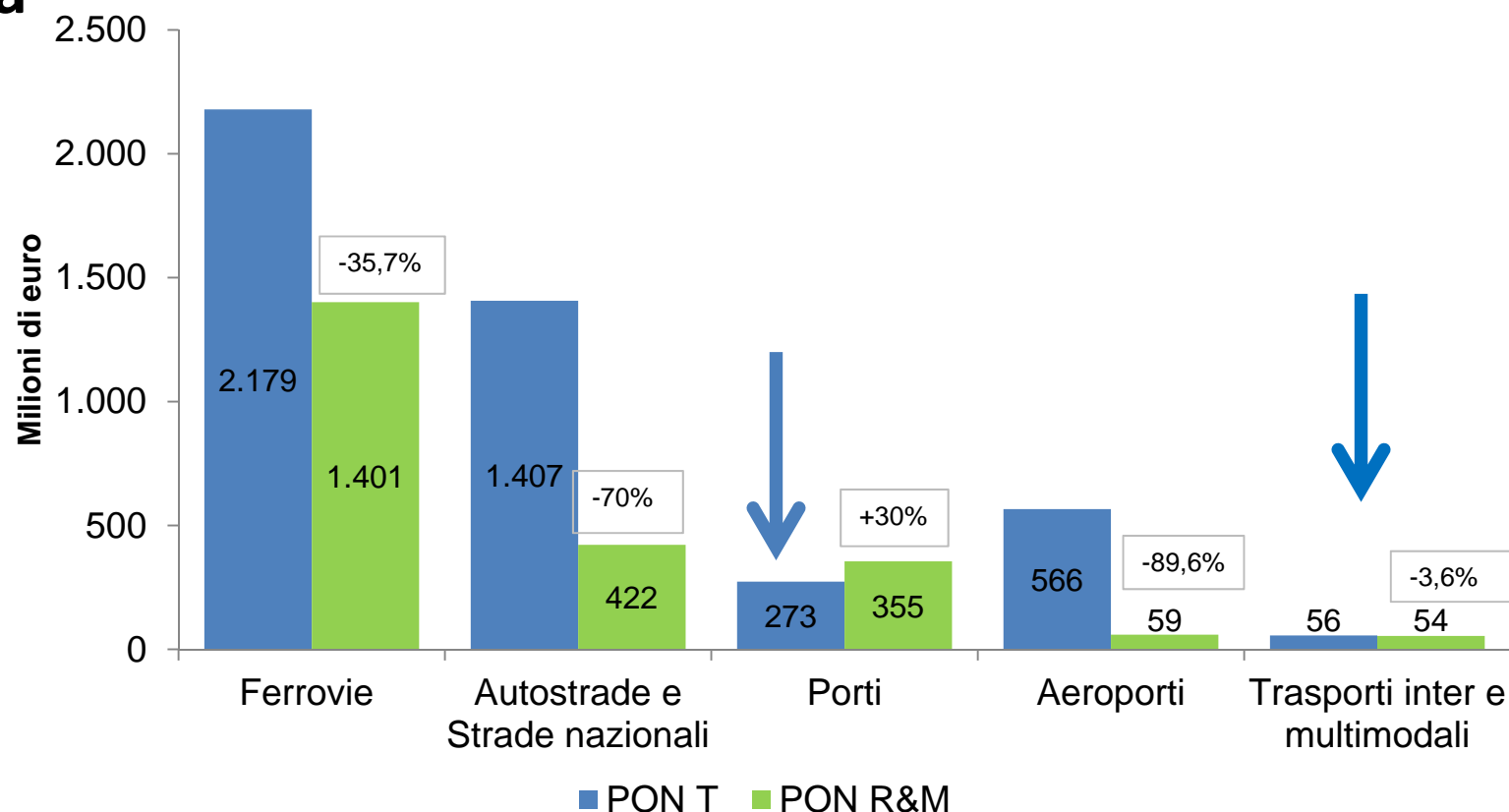
Un contributo alle politiche di sviluppo: le aree di densità logistica e le aree di concentrazione portuale



PARAMETRI

1. Presenza di **interporti** con movimentazione > 30 mila UTI;
2. Presenza di almeno 3 **centri intermodali**;
3. Presenza di **porti** con movimentazione > 200 mila Teu;
4. Presenza di **aeroporti** dedicati al trasporto cargo;
5. Presenza di un numero di **imprese logistiche** > 10 mila;
6. Presenza di opere previste dalla **Legge Obiettivo** in tema di **interporti**;
7. Presenza di opere previste dalla **Legge Obiettivo** in tema di **porti**;
8. **Fatturato** imprese logistiche > 2 mld euro.

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



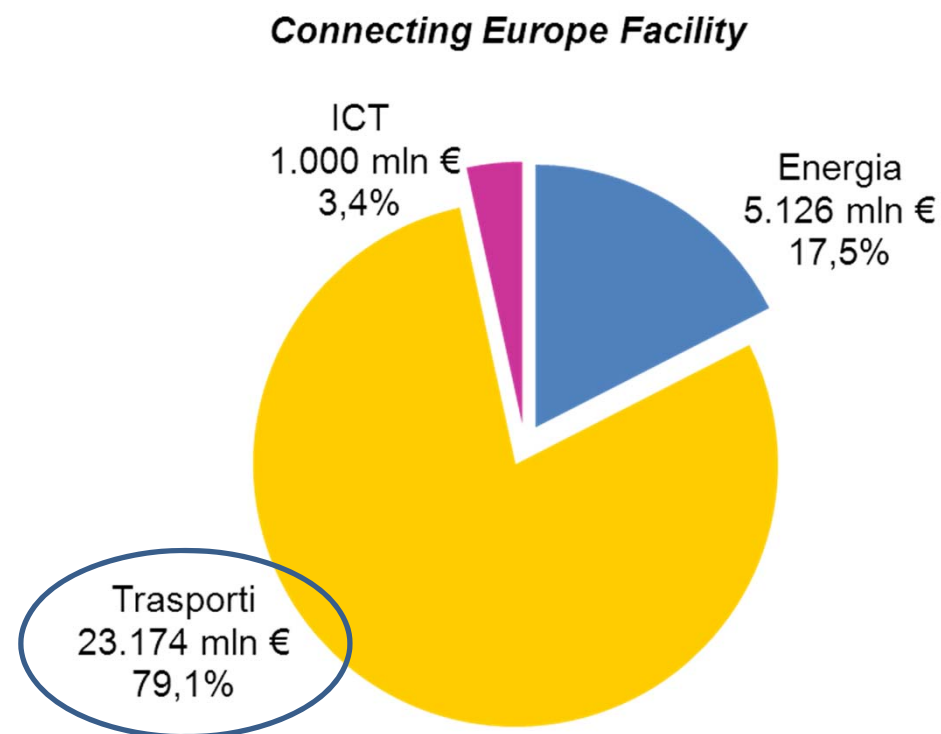
Fonte: SRM su dati Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, 2013

- 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