



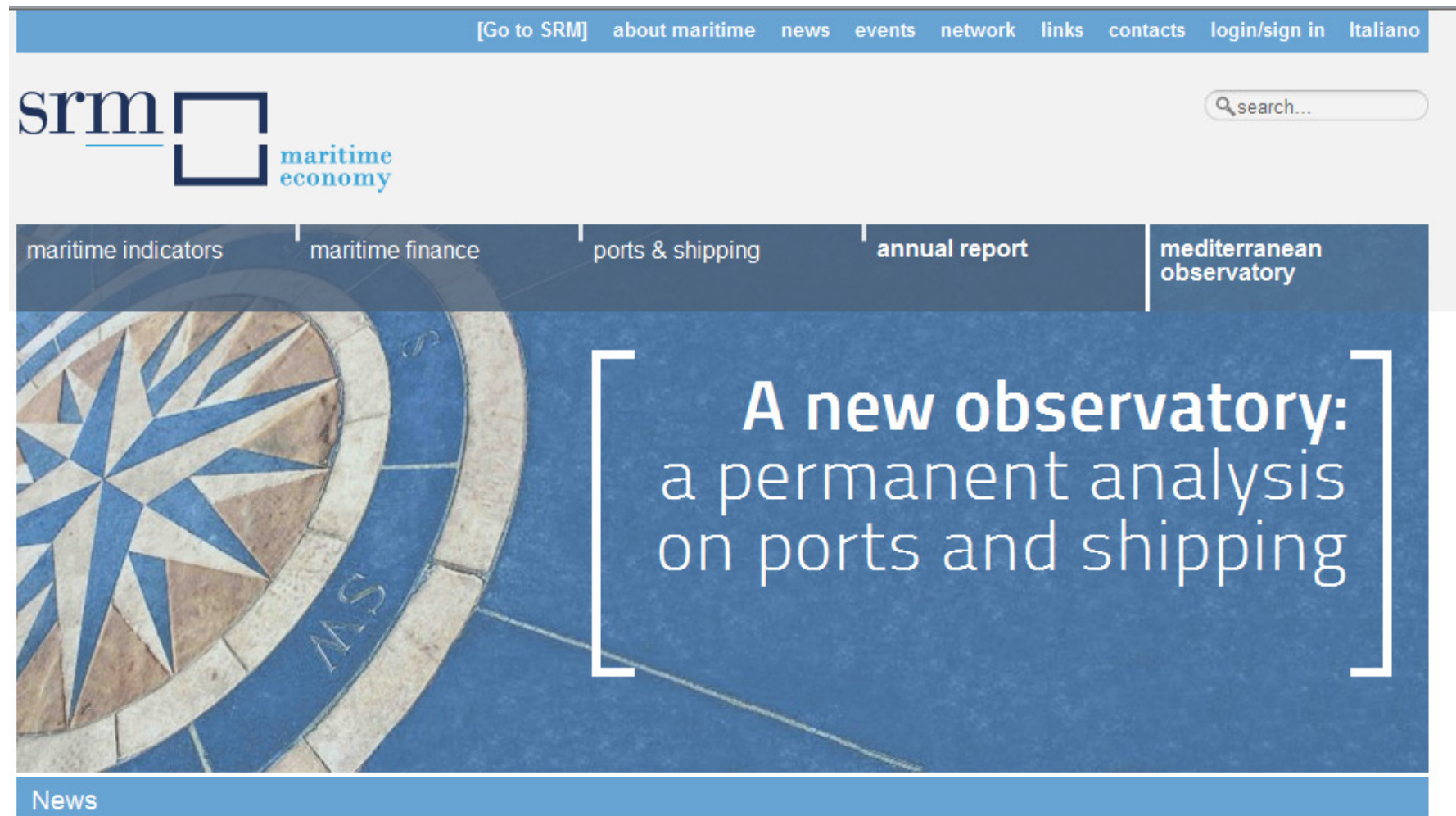
***Economia del mare.
Opportunità concreta per il territorio.***

Massimo DEANDREIS

Direttore Generale

Cagliari, 10 luglio 2015

SRM Maritime Observatory



Agenda



La centralità del Mediterraneo e il ruolo strategico dei porti e della logistica



Il peso dell'economia marittima in Italia e nel Mezzogiorno

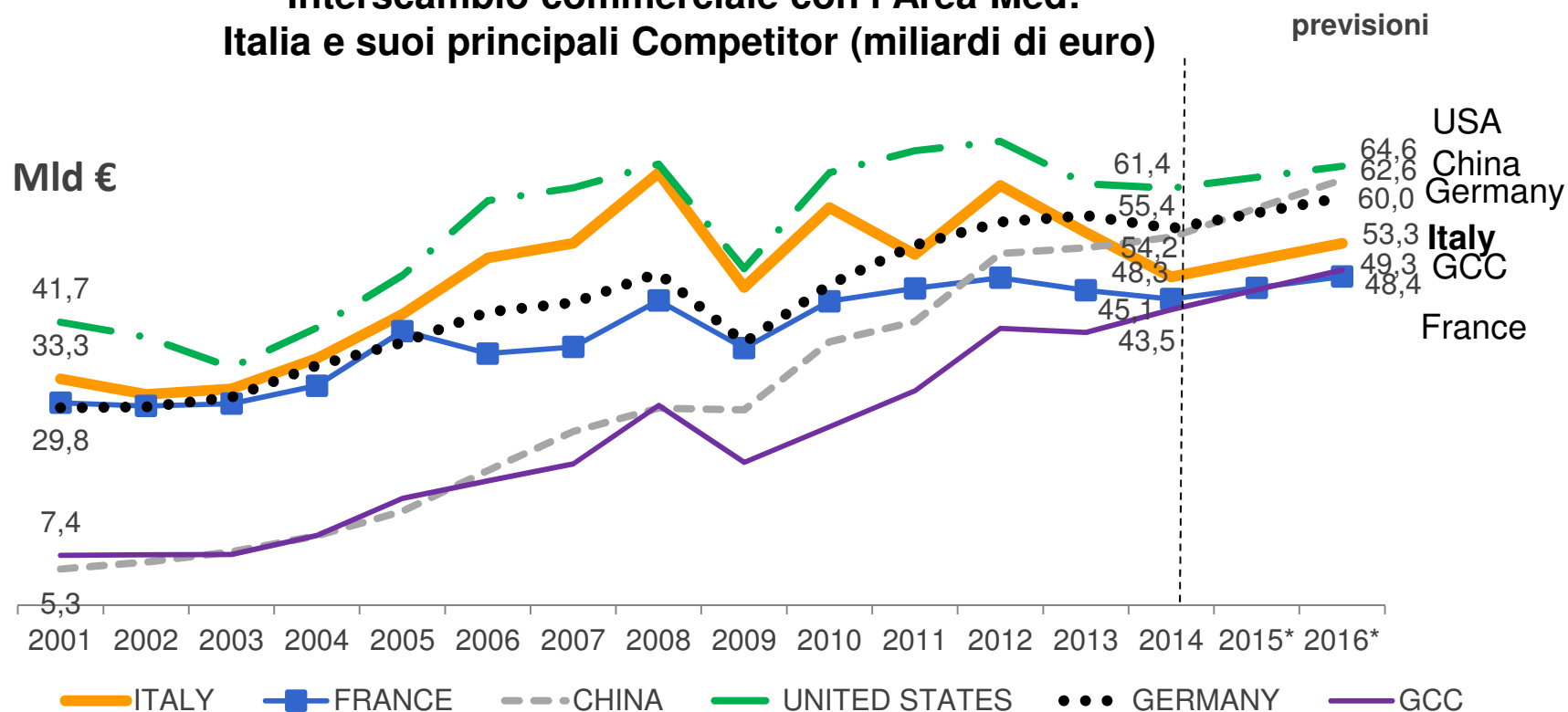


Focus: I driver della competitività

Interscambio commerciale con l' Area Med

- Nel 2014 gli **Stati Uniti** sono stati il primo partner commerciale dell'Area Med, seguiti da Cina e Germania. Con **48,3 miliardi** di euro di scambi, l'**Italia** è il **4° partner** dell'Area Med.
- **Le stime al 2015 e al 2016** prevedono una **crescita** degli scambi commerciali per tutti i paesi/aree considerati.

Interscambio commerciale con l'Area Med:
Italia e suoi principali Competitor (miliardi di euro)



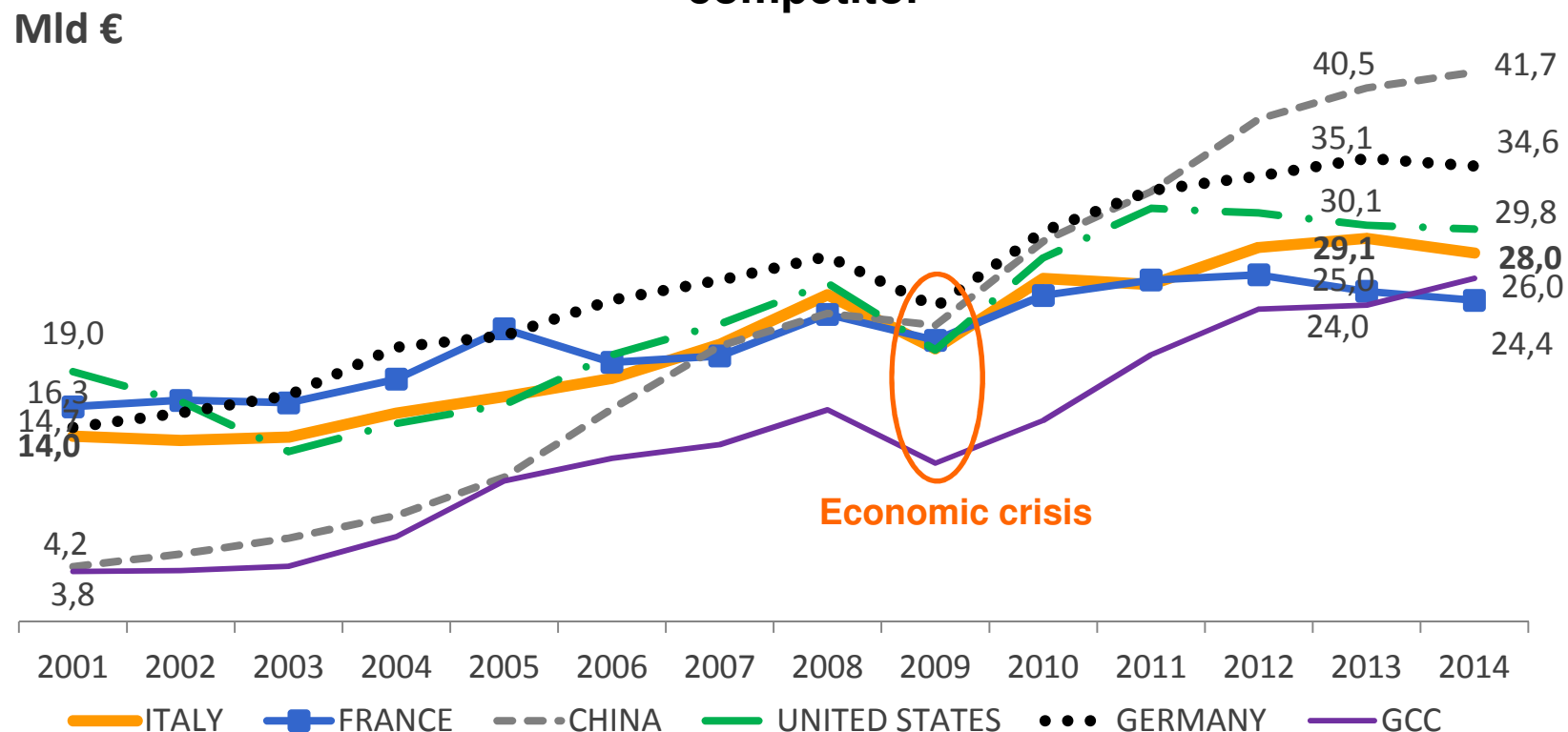
Fonte: SRM su dati Eurostat e Unctad

* Stime SRM

L'export dell'Italia verso l'Area Med: un Trend positivo

- L'export dell'Italia verso l'Area Med: 28,0 Mld di euro nel 2014 (-3,8% sul 2013, ma +99,2% sul 2001).

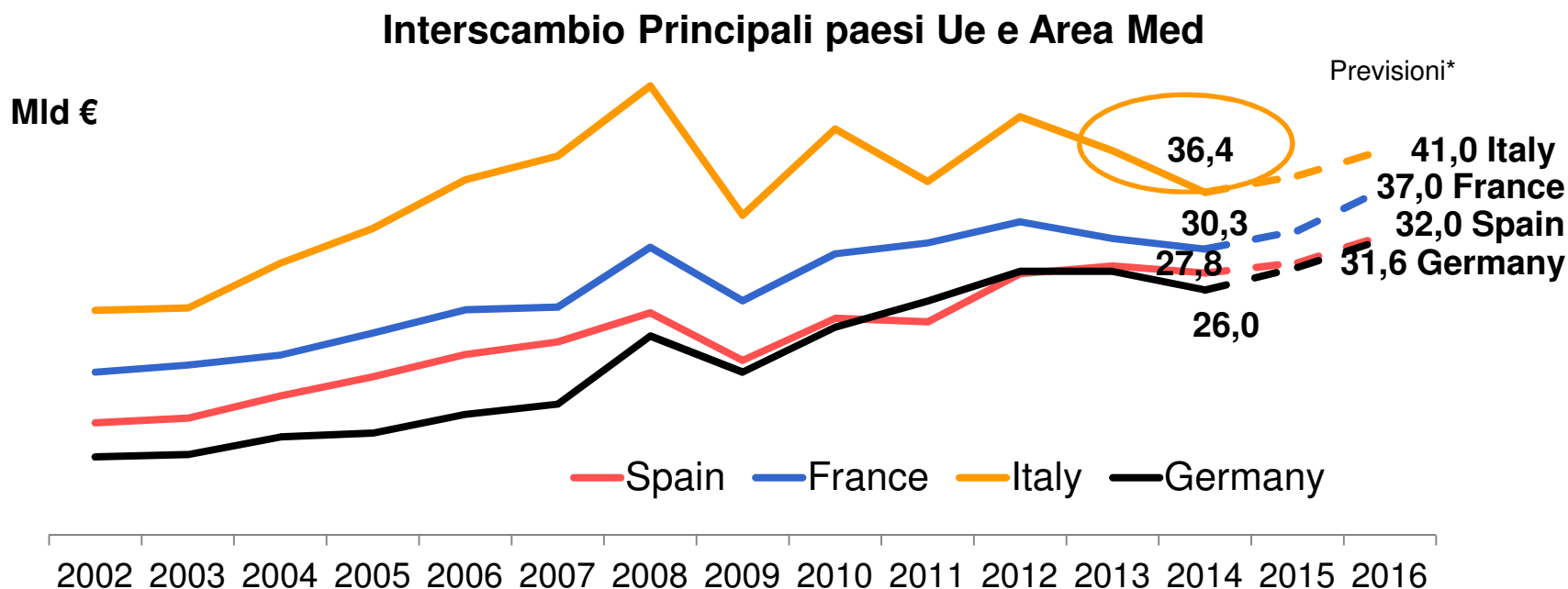
Export verso l'Area Med: Italia e suoi principali competitor



Fonte: SRM su dati Eurostat e UNCTAD

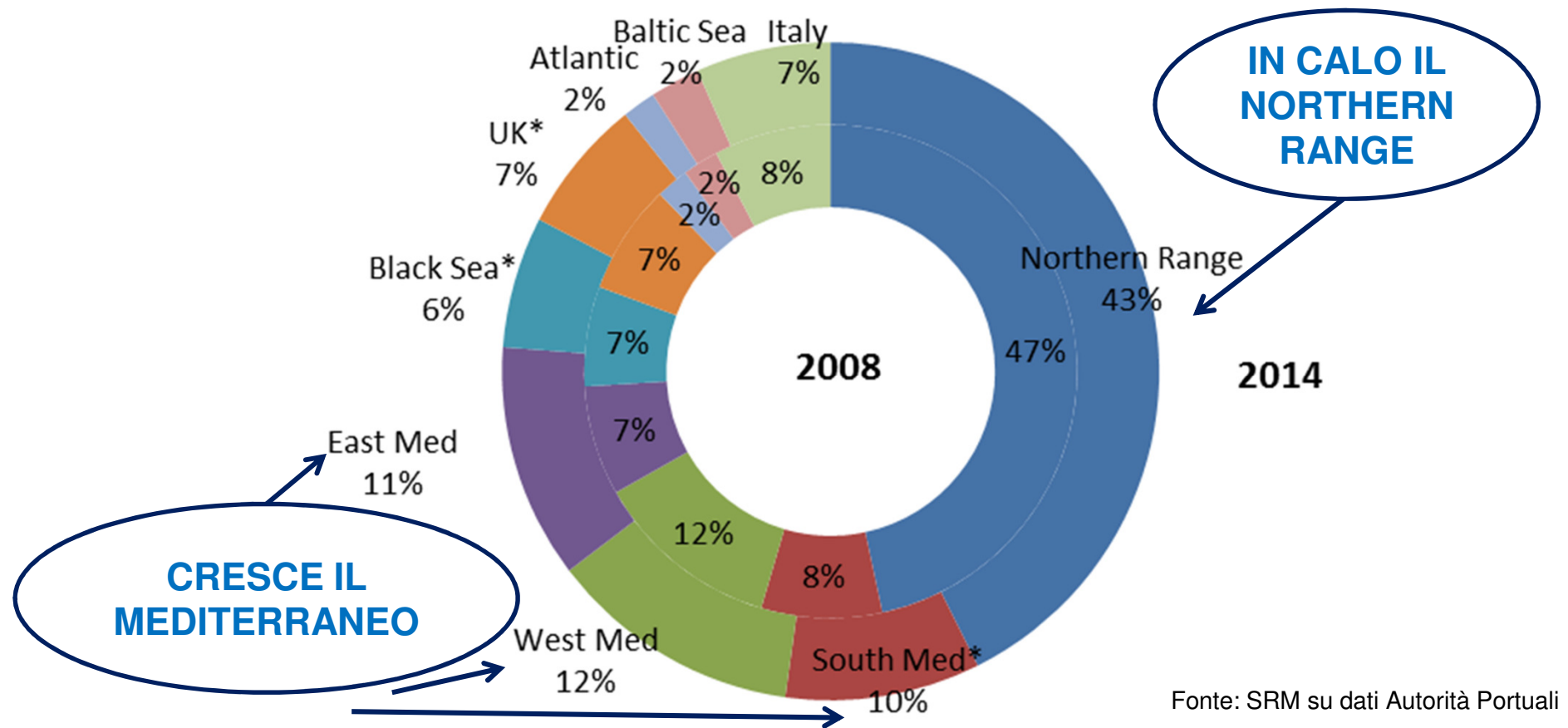
Mediterraneo sempre più centrale: l'Italia è 1° nell'interscambio marittimo

- Il trend dei passaggi navali dal canale di Suez dimostra che il traffico marittimo nel Mediterraneo sta aumentando nonostante le tensioni politiche dell'area: **+123% delle merci in transito dal 2001 al 2014**
- Nel Mediterraneo transita il **19%** del traffico marittimo mondiale; nel 2005 era il **15%**.
- L'Italia è il principale partner commerciale via Mare con **36,4 miliardi di euro**.
- Il **76%** del totale delle merci scambiate viaggia via mare.



* Stime SRM Fonte: Eurostat, 2015

L'analisi dei competitor: le Aree



- Il Mediterraneo può rappresentare una grande opportunità per la nostra economia...ma anche un rischio ...
- Tra il 2008 e il 2014 i porti della sponda Est del Mediterraneo **hanno incrementato la propria quota di mercato dal 7% all'11%. Cresce anche la sponda sud**

I Macro-fenomeni in atto

Tre grandi fenomeni stanno modificando la competitività internazionale portandola verso l'«integrazione del commercio Mondiale» determinando **nuove rotte**, cambiando il **baricentro degli scambi** e conseguentemente **la geografia produttiva**.



Il gigantismo navale



Le grandi alleanze



I progetti infrastrutturali *disruptive*

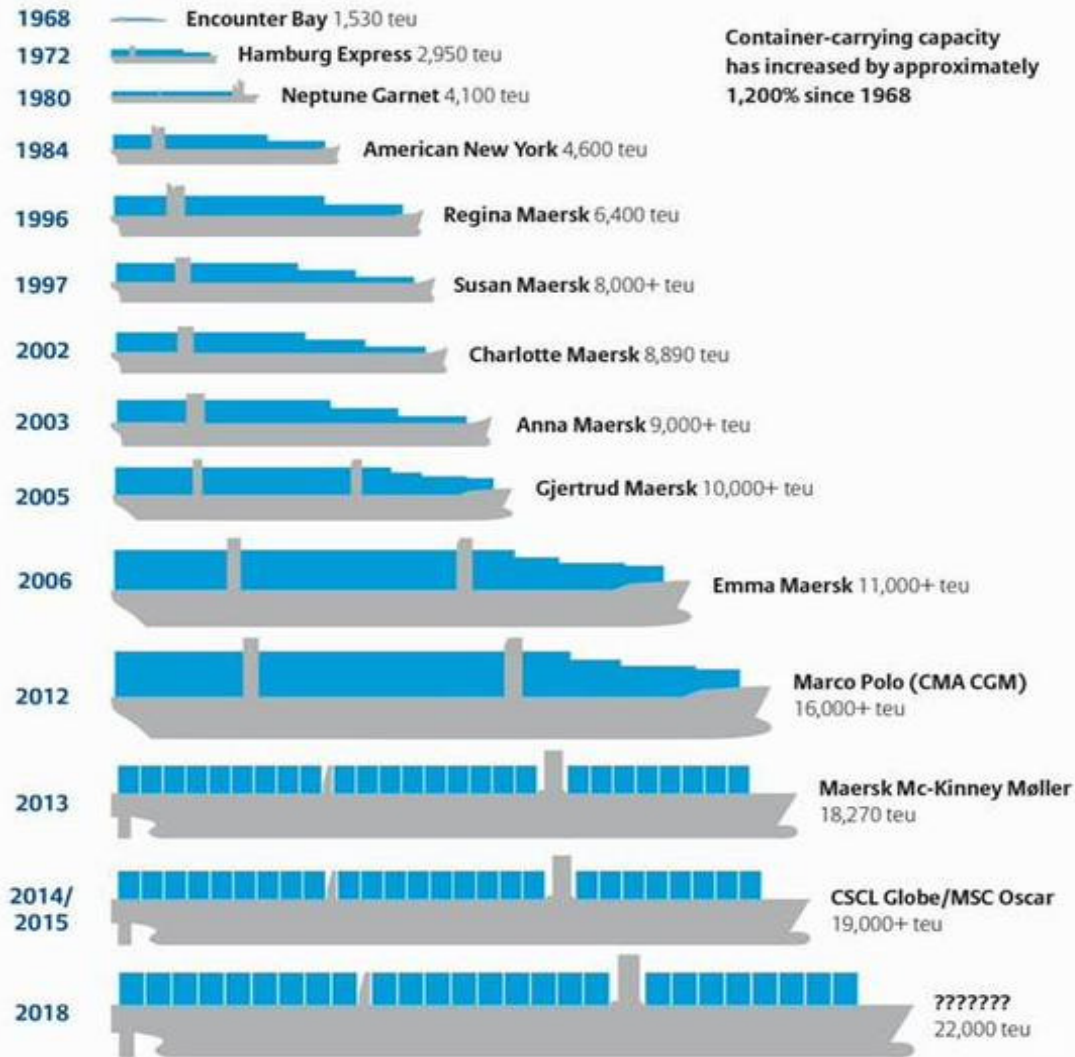
Un Mediterraneo
ancora
più al centro



**I negoziati TTIP e TPP influenzano il nuovo ordine
commerciale**

I nuovi fenomeni: il gigantismo navale

50 years of Container Ship Growth



Graphic: Allianz Global Corporate & Specialty.

Approximate ship capacity data: Container-transportation.com

A fine **2018** ci saranno:

- 83 navi di capacità superiore a 18.000 teu

e

- 149 navi di capacità superiore a 13.300 teu

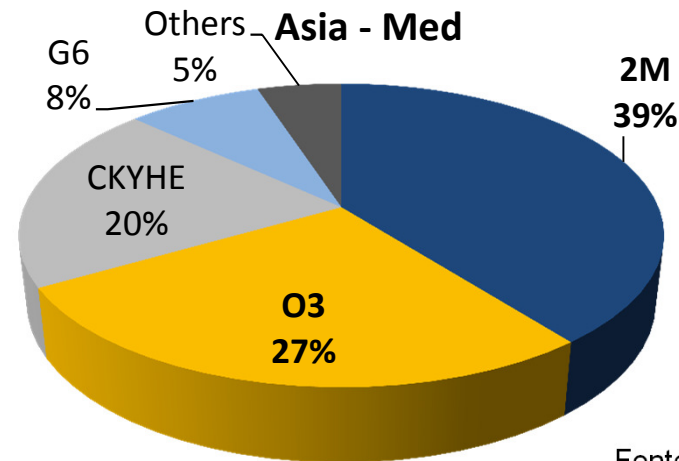
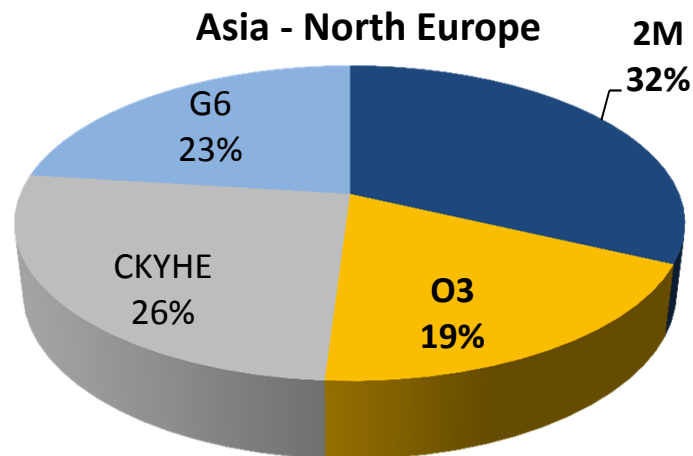
I nuovi fenomeni: le grandi alleanze tra *Carriers*

- **Economie di scala:** miglioramento della redditività, costi e servizi, ambiente.



MAGGIORE CONCENTRAZIONE DEL MERCATO

Sulla rotta Asia-Med insistono le più grandi alleanze navali «2M» e «O3»



Fonte: Drewry, 2014

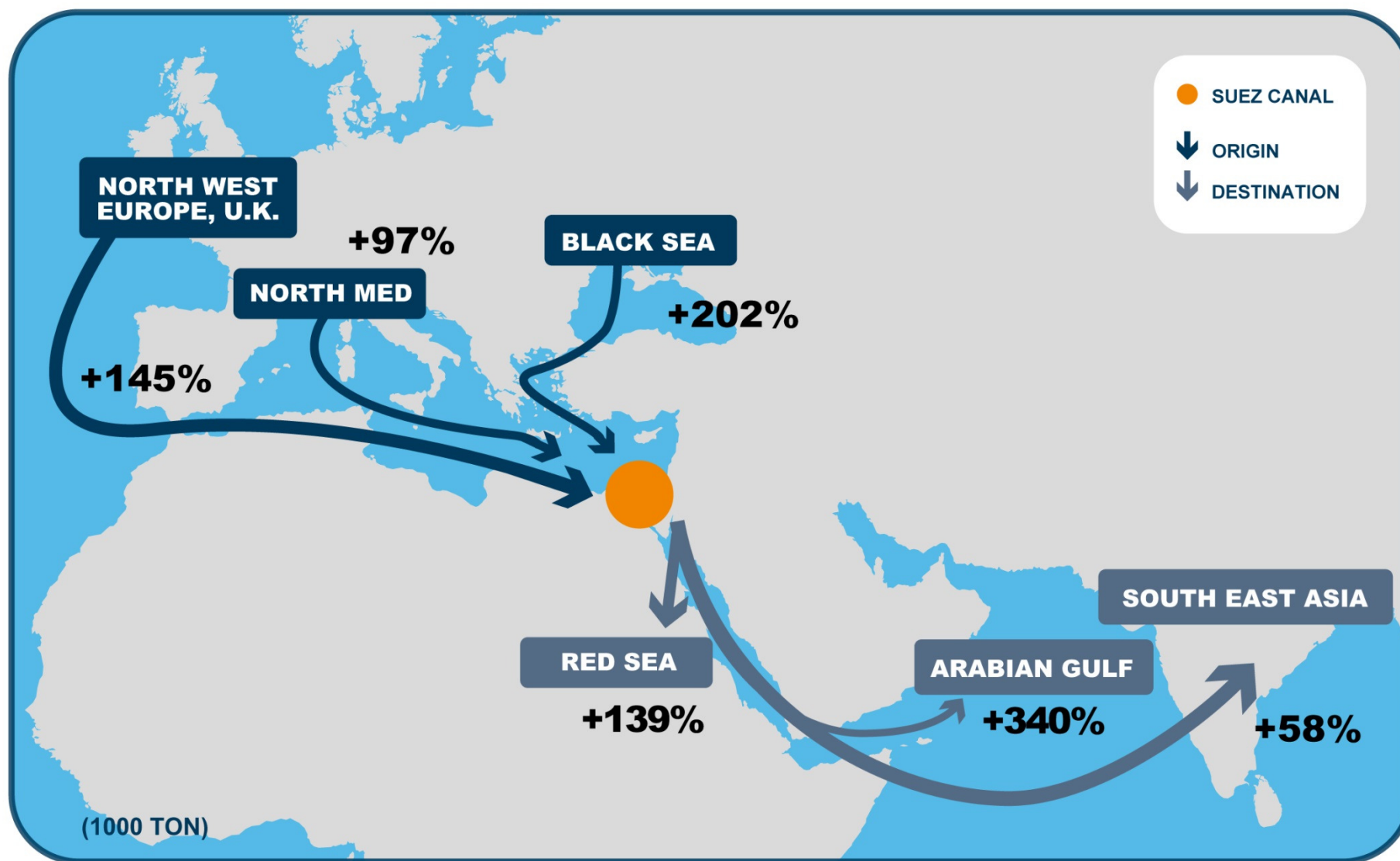
- **Cagliari** è coinvolto nel network di servizi disegnato dalle alleanze: è uno dei porti toccati dalla G6 e dai servizi HC (Hapag Lloyd - CSAV)

Il Canale di Suez

IL 6 AGOSTO SARA' INAUGURATO IL RADDOPPIO

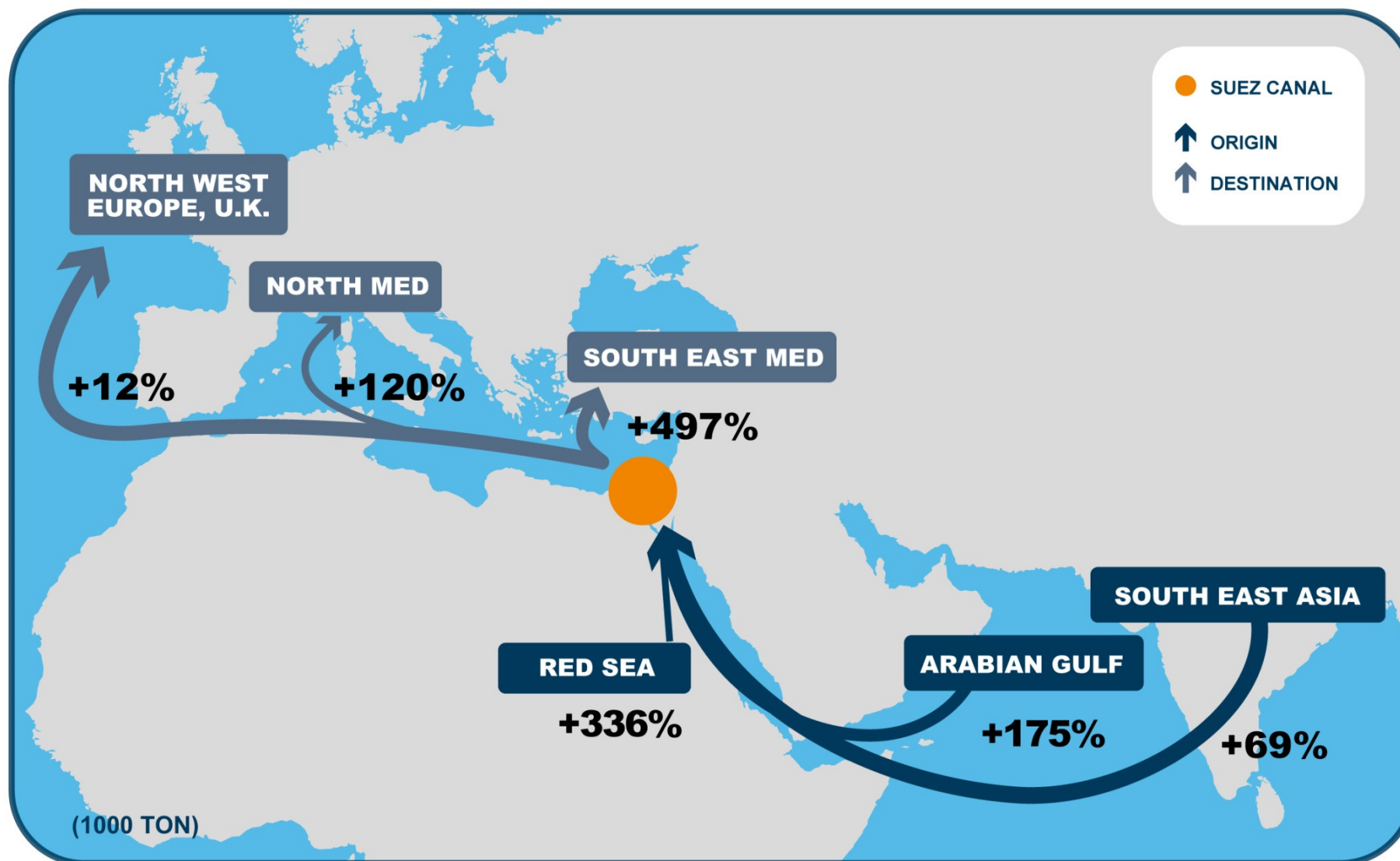
- Nel 2014:
 - **416 mln di tonnellate di merci** sono transitate attraverso il canale in direzione Nord-Sud;
 - **406 mln di tonnellate di merci** in direzione Sud-Nord.
- L'allargamento del canale di Suez **consentirà il raddoppio del traffico giornaliero** da 49 a 97 navi e porterà le entrate della **Suez Canal Authority a 13,5 mld\$ (5,3 nel 2013)**
- Il nuovo Canale di Suez **apre importanti opportunità di business per le imprese italiane** perché il progetto prevede anche **un centro economico, logistico e industriale** dove incentivare **l'insediamento di investitori esteri**.

I FLUSSI CARGO NORD-SUD DEL CANALE DI SUEZ 2001-2014



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

I FLUSSI CARGO SUD-NORD DEL CANALE DI SUEZ 2001-2014



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

Il Mediterraneo allargato: il Golfo e gli Emirati Arabi Uniti

- Hub logistico-infrastrutturale tra «oriente (Singapore) ed occidente (Rotterdam e principali porti UE)»;
 - ✓ Dubai è **9°** nel ranking mondiale dei **porti** container prima di Rotterdam con una crescita del 11,4% nell'ultimo anno;
 - ✓ DP World è il **5° terminalista** al mondo con un peso dell' 8,8%;
 - ✓ Gli EAU sono al **3°** posto per l'attività di **re-export** dopo Singapore e Hong-Kong.

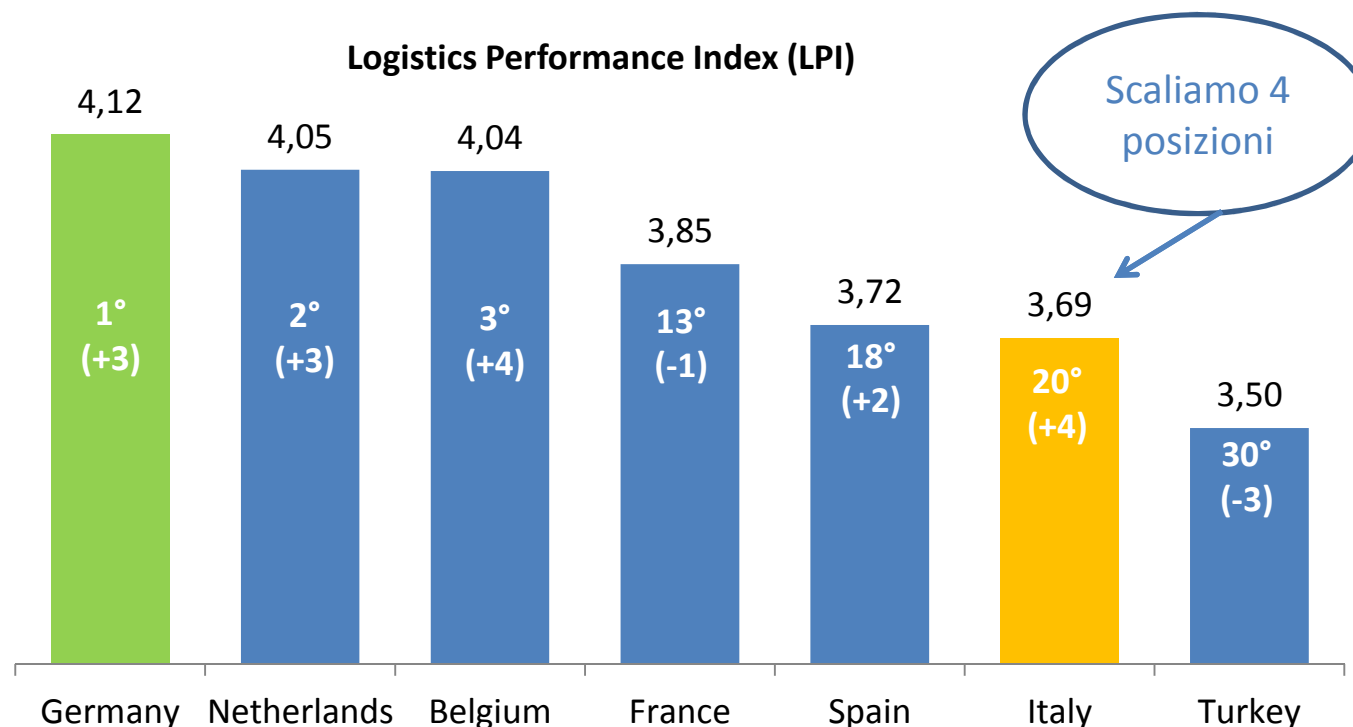
Gateway to the World



Tempi di navigazione in giorni:

Asia meridionale: 9;
Europa: 14 giorni (*Tra 11 di Italia e Grecia e 20 Germania e Olanda*);
Cina: 17;
East Africa: 18;
Giappone: 20;
US East Coast: 21;
Australia: 18

La competitività logistica e intermodale italiana migliora ma..



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 **criticità logistiche** individuate comportano per le **imprese italiane** un'attesa di **19 giorni per esportare** e/o **18 giorni per importare** un container rispetto ad una **media OCSE** rispettivamente di **10,5 giorni** e di **9,6 giorni**

L'import-export come driver per misurare la competitività: Doing Business Italia

- Doing Business studia le regolamentazioni che favoriscono o limitano l'attività imprenditoriale, analizzando 5 fasi del ciclo di vita dell'impresa:

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

- ***Commercio transfrontaliero marittimo***

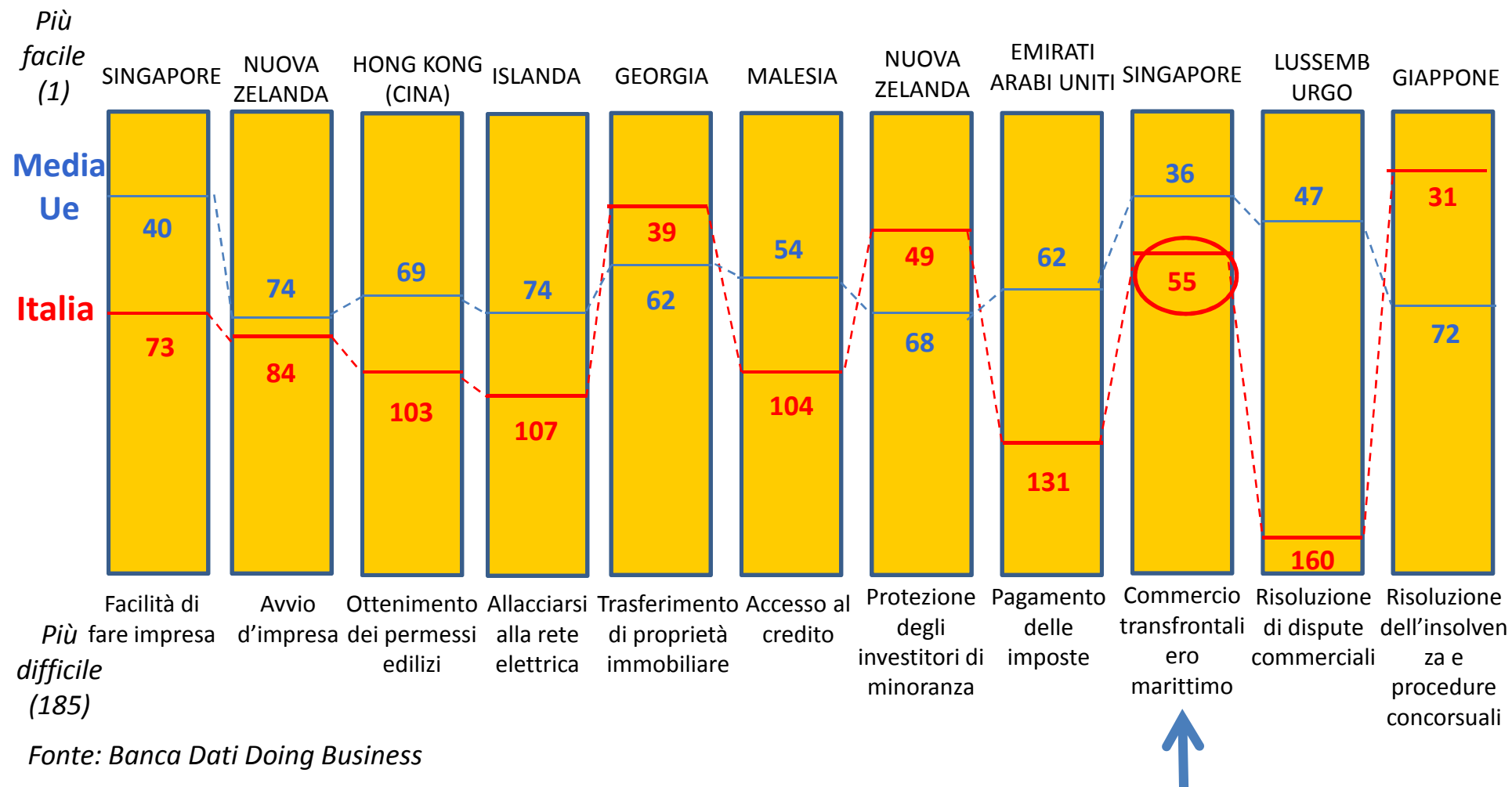
Per la portualità
l'indicatore
considerato è
quello del
commercio
marittimo

- Per la prima volta DB elabora il Rapporto anche su base provinciale prendendo come oggetto **13 città** e **7 porti** italiani

Bari, Bologna, **Cagliari**,
Campobasso, Catanzaro,
L'Aquila, Milano, Napoli,
Padova, Palermo, Potenza,
Roma e Torino

Cagliari, Catania,
Genova, Gioia Tauro,
Napoli, Taranto, Trieste

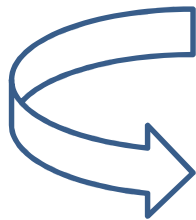
I risultati dell'Italia nel Rapporto Doing Business



- L'Italia è alla **73° posizione** su 185 economie esaminate per la facilità di fare impresa. Nel **commercio transfrontaliero marittimo** è **55°**.

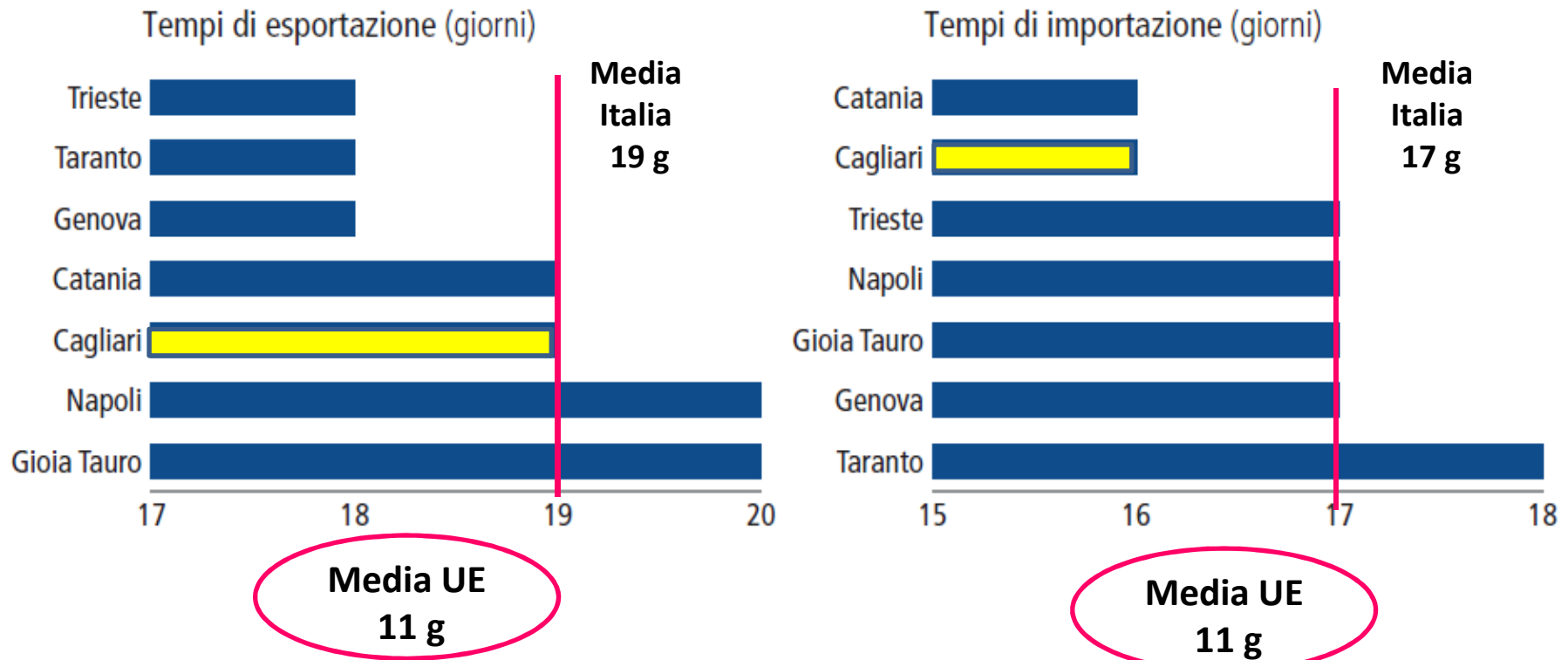
La competitività del Sistema Portuale: il Doing Business/1

- L'indicatore sul **commercio transfrontaliero** prende in esame **3 variabili**:
 - **documenti** necessari per l'importazione e l'esportazione di un container;
 - **tempo impiegato**;
 - **costo** dell'operazione.



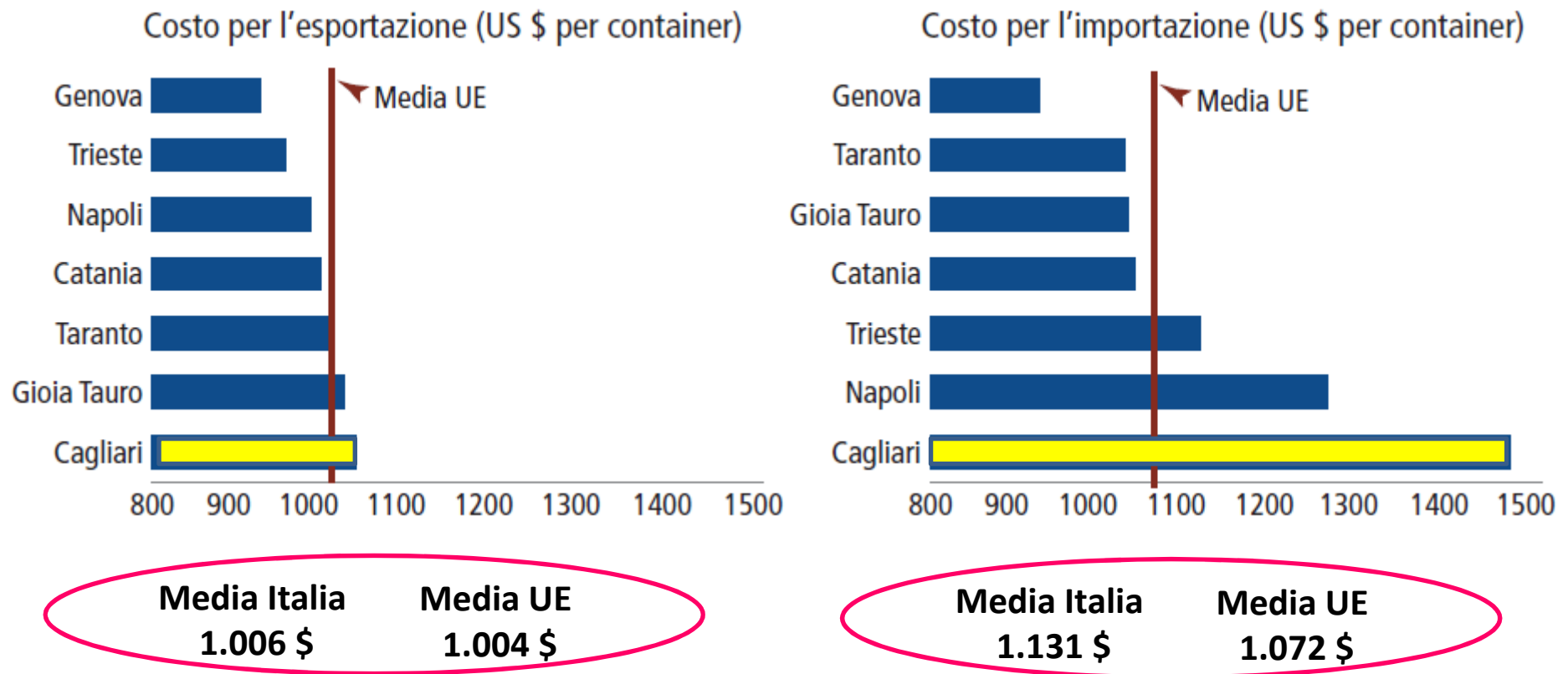
I **documenti** sono 4 per tutti i porti considerati nell'analisi.

La competitività del Sistema Portuale: il Doing Business/2



- I **tempi** medi dei porti italiani sono superiori a quelli dell'UE.
- Il porto di **Cagliari** è in linea col dato nazionale per i tempi d'esportazione e mostra migliori performance in riferimento all'import con una tempistica di 16 giorni.

La competitività del Sistema Portuale: il Doing Business/3



- I **costi** medi per i porti italiani sono superiori a quelli dell'UE.
- Anche lo scalo di Cagliari fa registrare costi più elevati con 1.040 \$ necessari per l'esportazione di un container e 1.470 \$ per la sua importazione.

Agenda



La centralità del Mediterraneo e il ruolo strategico dei porti e della logistica



Il peso dell'economia marittima in Italia e nel Mezzogiorno



Focus: I driver della competitività

La «catena del valore» della Maritime Economy in Italia

■ L'ECONOMIA DEL MARE. LA CATENA DEL VALORE AGGIUNTO (Dati in mld €): 43,8



Fonte: Unioncamere, 2015

■ VALORE AGGIUNTO & FATTURATO:

- Nel 2014 il **valore aggiunto** prodotto dallo shipping (armatoriale+trasporti) e dalla cantieristica è di circa **14,5 mld€**
- **15,5 mld€** investiti nel settore dagli armatori italiani negli ultimi 10 anni
- Il fatturato stimato del settore è di circa **20 mld €**

I principali «numeri» della Maritime Economy in Italia

■ IMPORT-EXPORT & IMPRESE:

- Il **30%** dell'interscambio commerciale dell'Italia **viaggia su nave** per un valore di **223 mld€**
- **circa 7.000** sono le **imprese** dello shipping (armatoriale+trasporti) e dalla cantieristica in Italia; in particolare strutturate in forma di **società di capitali (42,3%)**, **seguite dalle ditte individuali (36,4%)**, **dalle società di persone (15,9%)**.

■ PORTI & SHORT SEA SHIPPING:

L'Italia ha una rappresentatività portuale di rilievo:

- con **460 mln di tonnellate** il nostro Paese è **terzo** in Europa **per traffici gestiti**
- **Il 50% delle merci movimentate in Italia è costituito da rinfuse**
- **10,2 mln** sono i **TEU** movimentati
- con **204,4 mln di tonnellate** l'Italia è il **primo Paese nell'UE28** per trasporto di merci in **Short Sea Shipping nel Mediterraneo**; con 36 mln di tonnellate siamo al primo posto anche nel **Mar Nero**.

Il peso della Maritime Economy nel Mezzogiorno

- Il **33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno** (14,7 miliardi di euro)
- Il **38,6% dell'occupazione** generata in totale dall'economia marittima si trova nel Sud
- In termini di infrastrutture, i 12 porti del Mezzogiorno movimentano il **45,7% del totale del traffico container** e il **47% del traffico complessivo di merci**
- I tre porti di transhipment italiani sono tutti localizzati nel Sud Italia
- Il **60% dell'interscambio commerciale del Mezzogiorno viaggia su nave** per un valore di quasi 55 miliardi di euro
- **circa 2.700** sono le **imprese** del cluster marittimo nel Mezzogiorno, ovvero il **39%** del dato nazionale

Cosa fare?

All'interno

- **investire per ammodernare** e rendere competitivo il Sistema portuale e logistico e il porto luogo di produzione;
- **usare l'efficienza logistica come strumento** per migliorare la capacità di **penetrazione estera** delle nostre imprese.
- Aumentare il numero di **imprese competitive** nel Mezzogiorno
- In questo, il ruolo importante delle **banche**

All'esterno

- occorre un **azione decisa** del paese **in sede europea** per riportare il Mediterraneo e le politiche verso il **Sud al centro dell'azione** e delle politiche di sviluppo dell'UE;
- la crescita e lo sviluppo del paese passeranno per la capacità che avremo avuto di puntare sul **rilancio dell'area Mediterranea**.

Agenda



La centralità del Mediterraneo e il ruolo strategico dei porti e della logistica



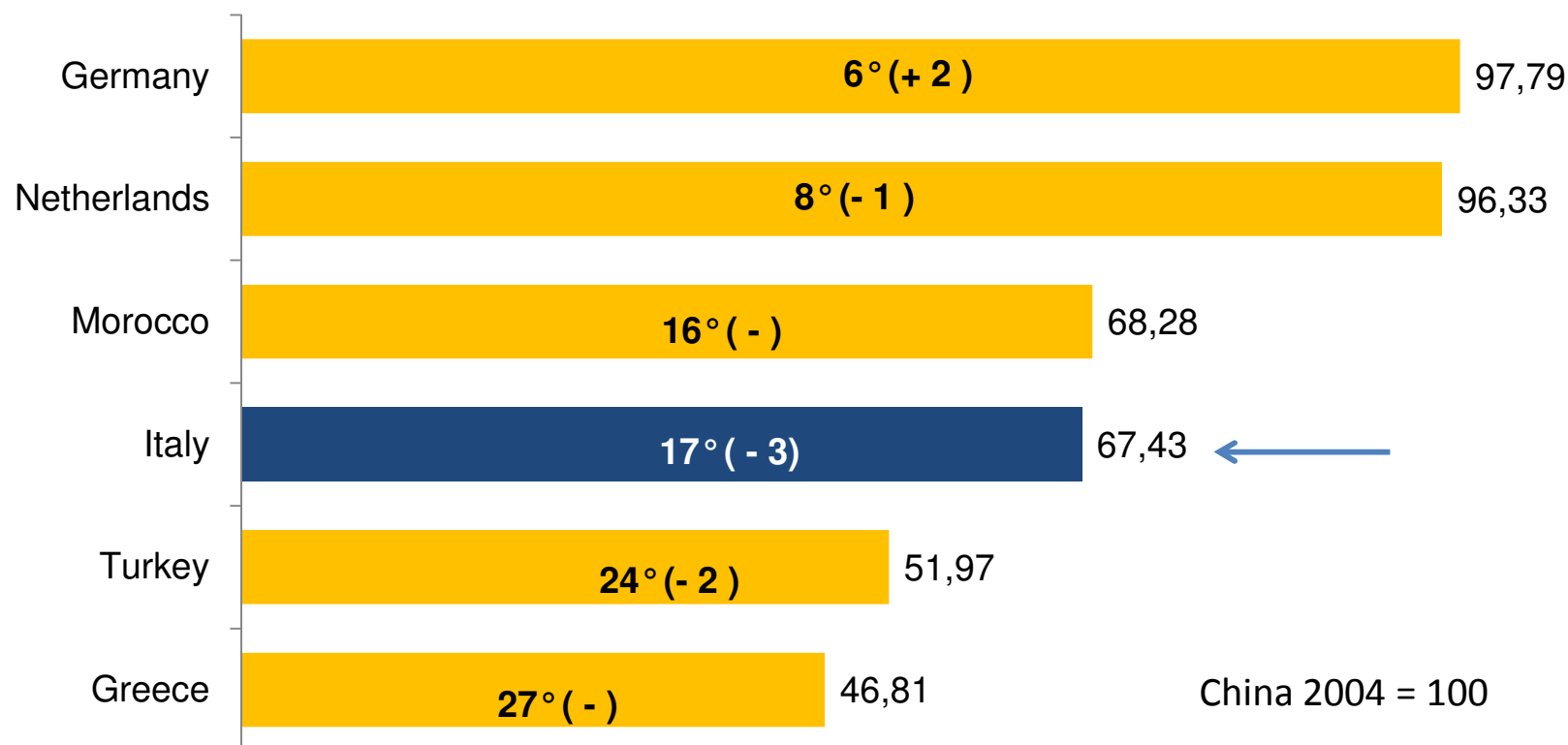
Il peso dell'economia marittima in Italia e nel Mezzogiorno



Focus: I driver della competitività

Alessandro PANARO

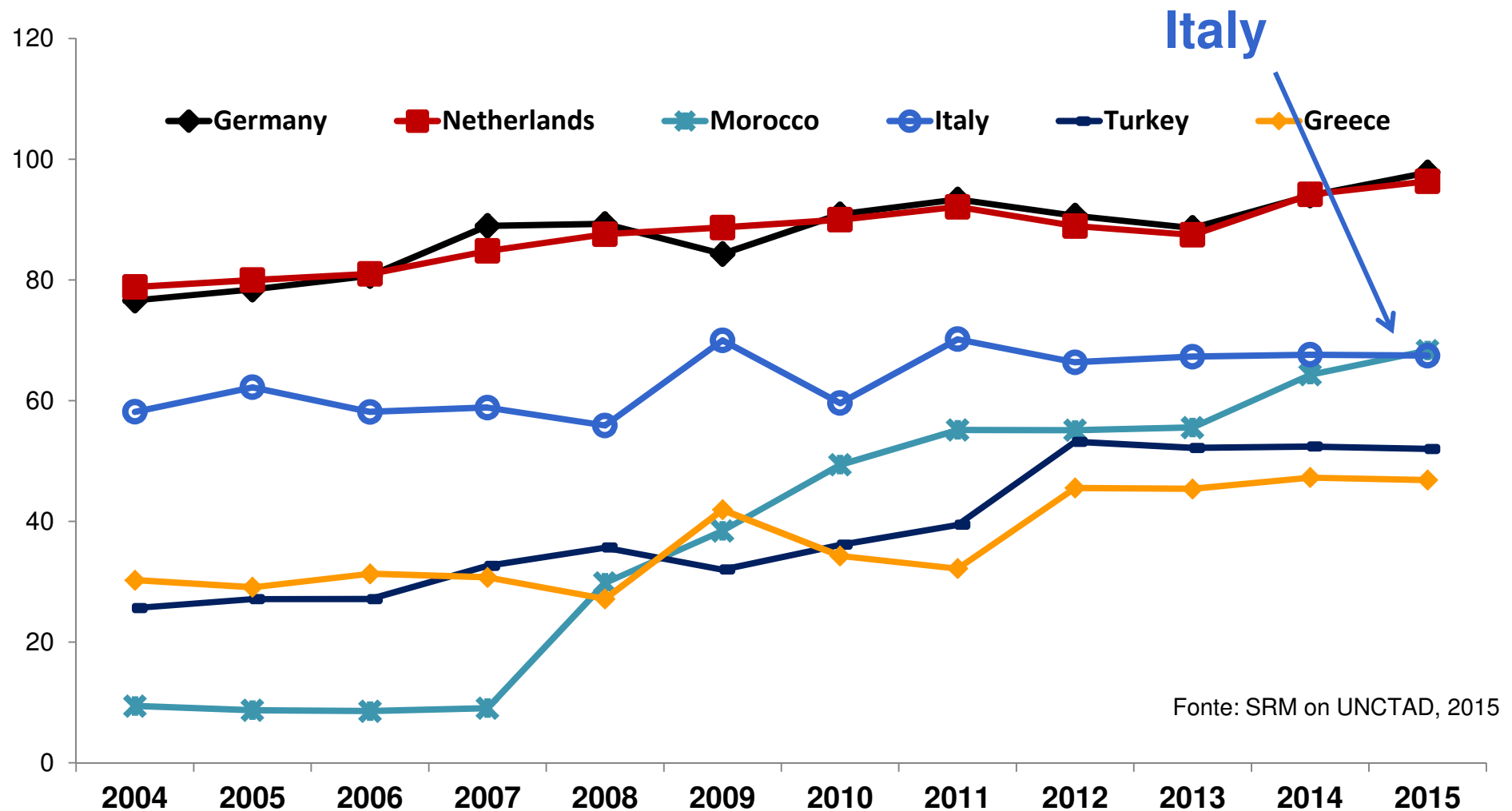
Competitività. LSCI - Liner Shipping Connectivity Index 2015



Fonte: SRM su UNCTAD, 2015

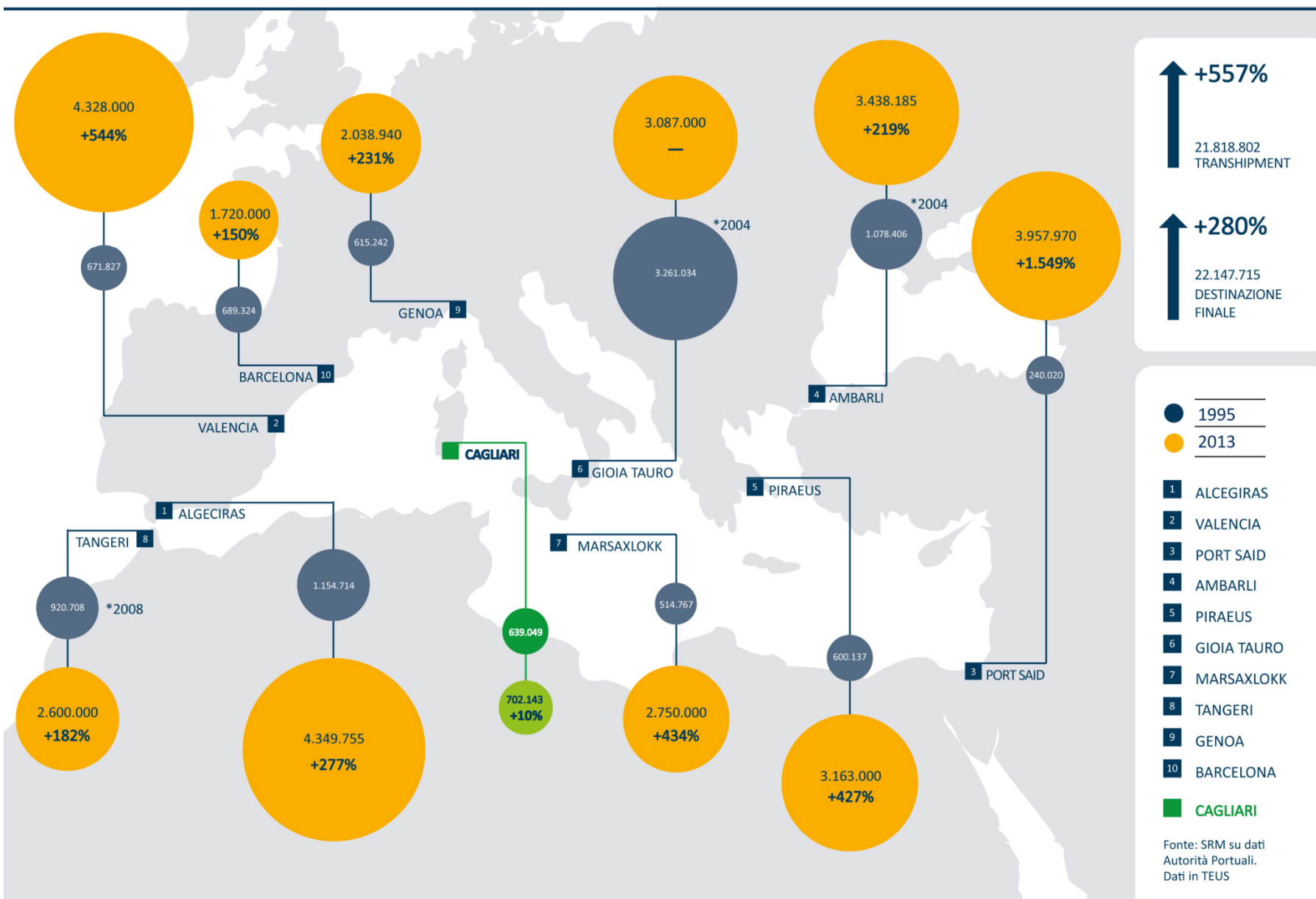
- **LSCI** è un indice calcolato dall'UNCTAD per **misurare la competitività di un sistema portuale e logistico** (considera 157 paesi). Esso mostra i collegamenti con le nazioni estere garantite dai servizi di linea.
- È generato da 5 componenti: **1.** Il numero delle navi; **2.** La capacità di trasporto in termini di container di queste navi; **3.** Il tonnellaggio massimo delle navi; **4.** Il numero di servizi marittimi; **5.** Il numero di compagnie di navigazione che impiegano portacontainer nei servizi da e per i porti.

The LSCI - *Liner Shipping Connectivity Index* 2004-2015



- Tra i Paesi esaminati è il Marocco a mostrare la *performance* migliore dal 2004 e nel 2015 ci precede. Il Marocco ha guadagnato 61 posizioni nel ranking dal 2004.

TOP10 PORTI MEDITERRANEO PER MOVIMENTAZIONE CONTAINER 1995-2013 | CAGLIARI



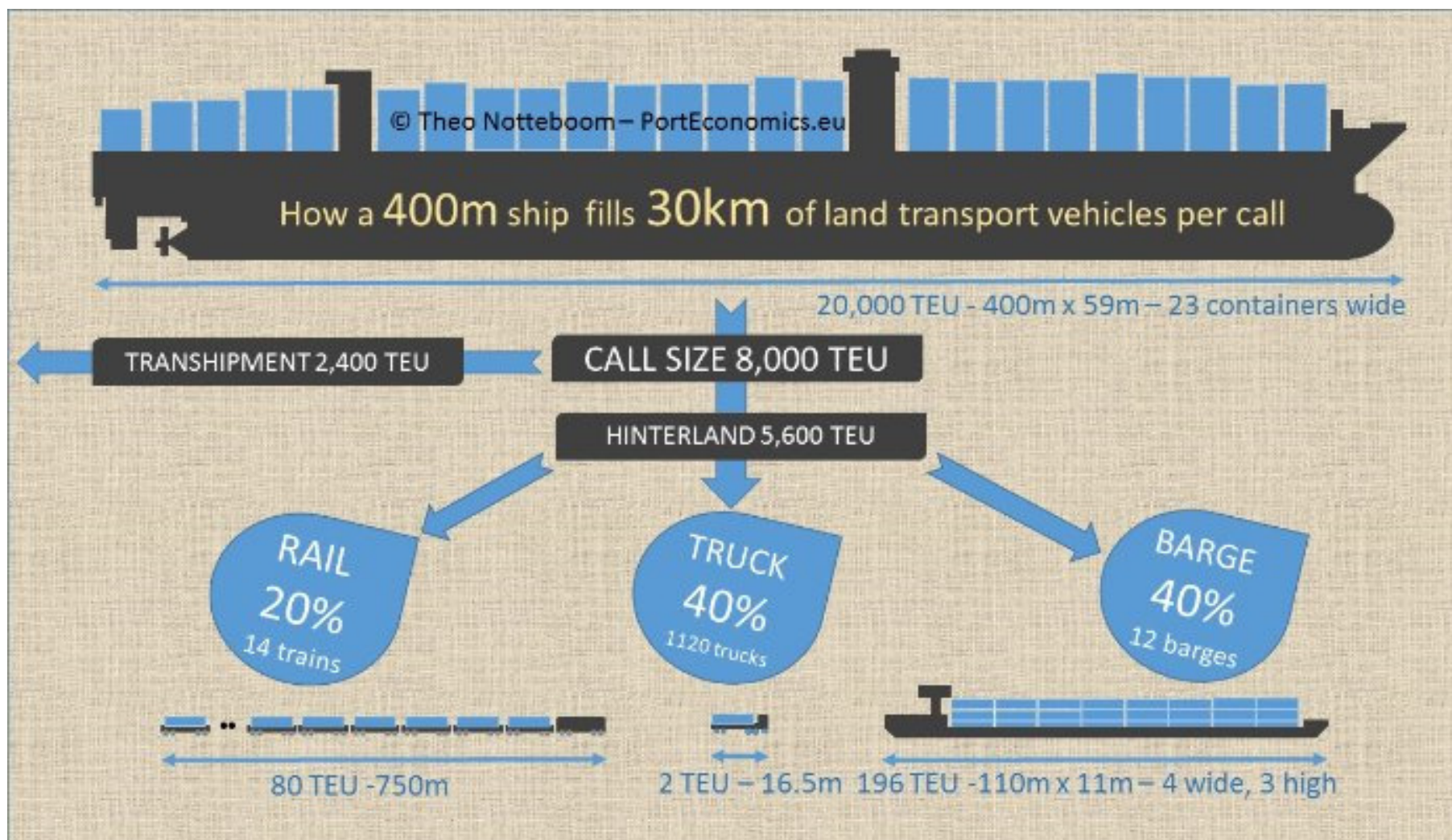
I driver della competizione

➡ L'intermodalità

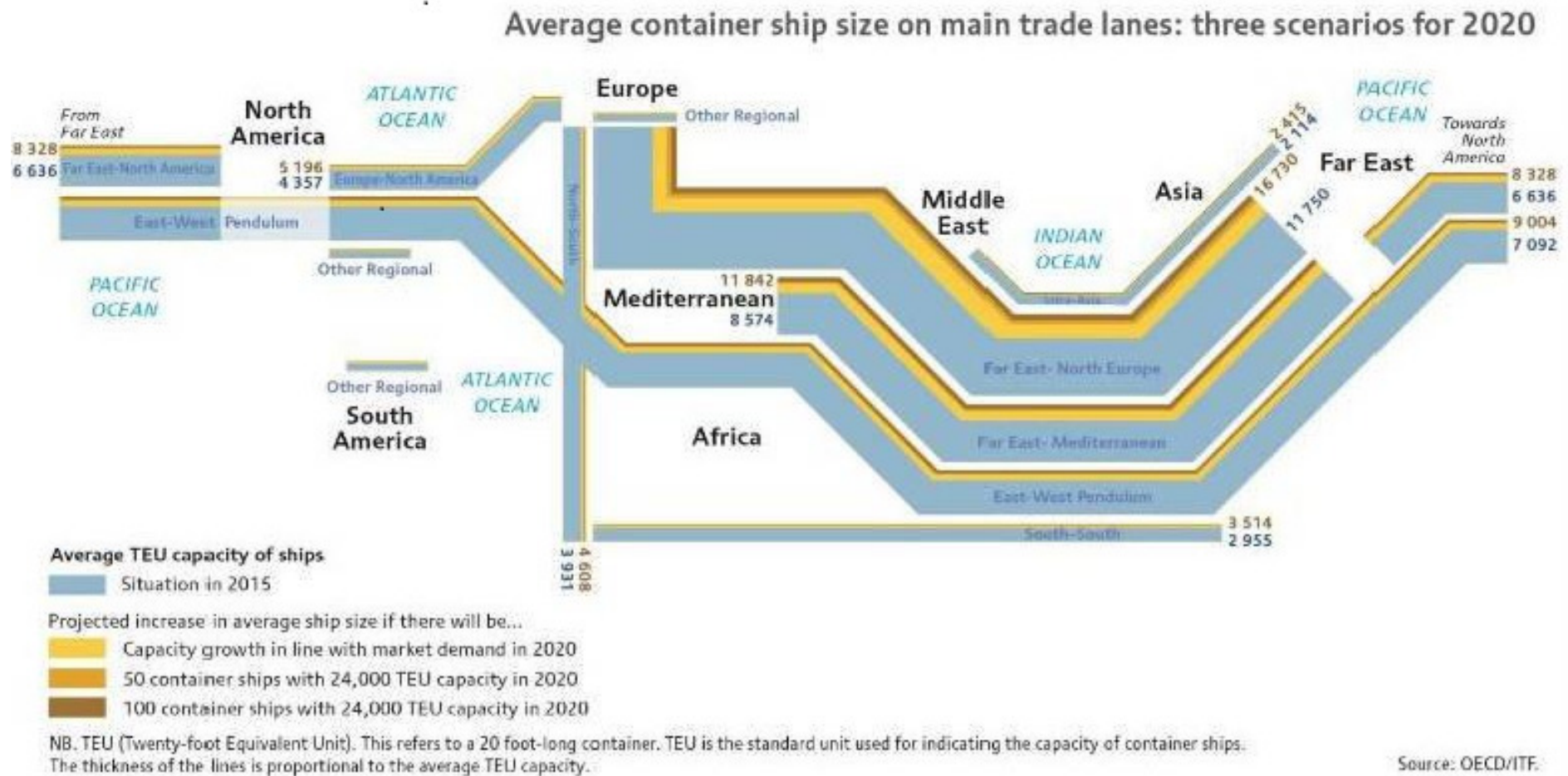
➡ La Free Zones di Tanger Med

➡ Gli investimenti

L'intermodalità: l'impatto delle Megaships



L'intermodalità: le rotte delle Megaships



L'intermodalità – Il porto di Amburgo

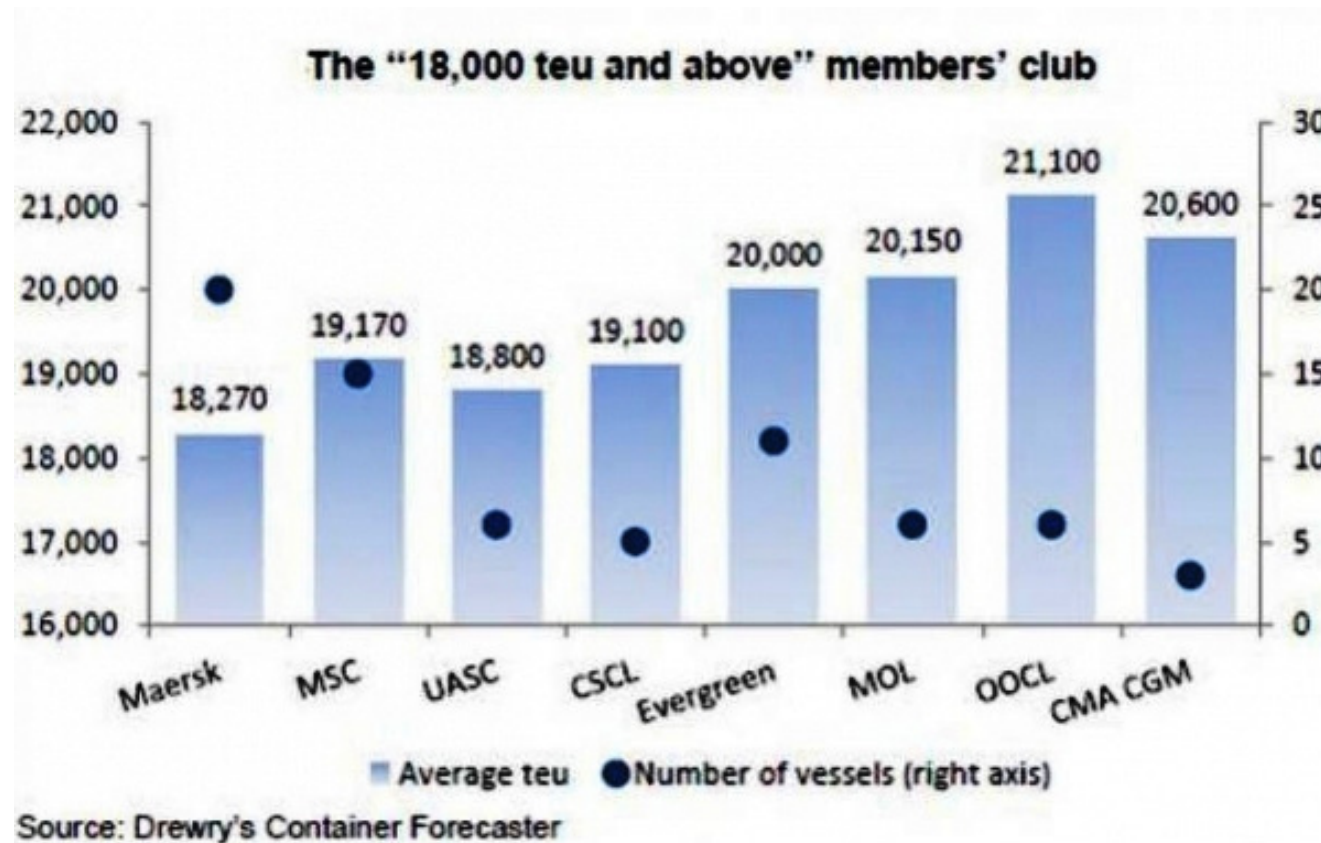


uno dei migliori esempi di integrazione tra porto e ferrovia per la presenza di:

infrastrutture, politiche di incentivo, operatori specializzati

- Sono **340 km le strade ferrate all'interno del porto** su cui operano oltre **90 operatori ferroviari** con **oltre 200 collegamenti nazionali e internazionali**
- **84 mln€** è l'**investimento medio annuo** dello Stato per il mantenimento e l'ammodernamento delle strutture portuali
- Il **37% dei container** movimentati dal porto viene trasferito su ferro.
- Efficace **programmazione dei trasporti a livello federale e a livello portuale** volto a favorire l'uso della ferrovia

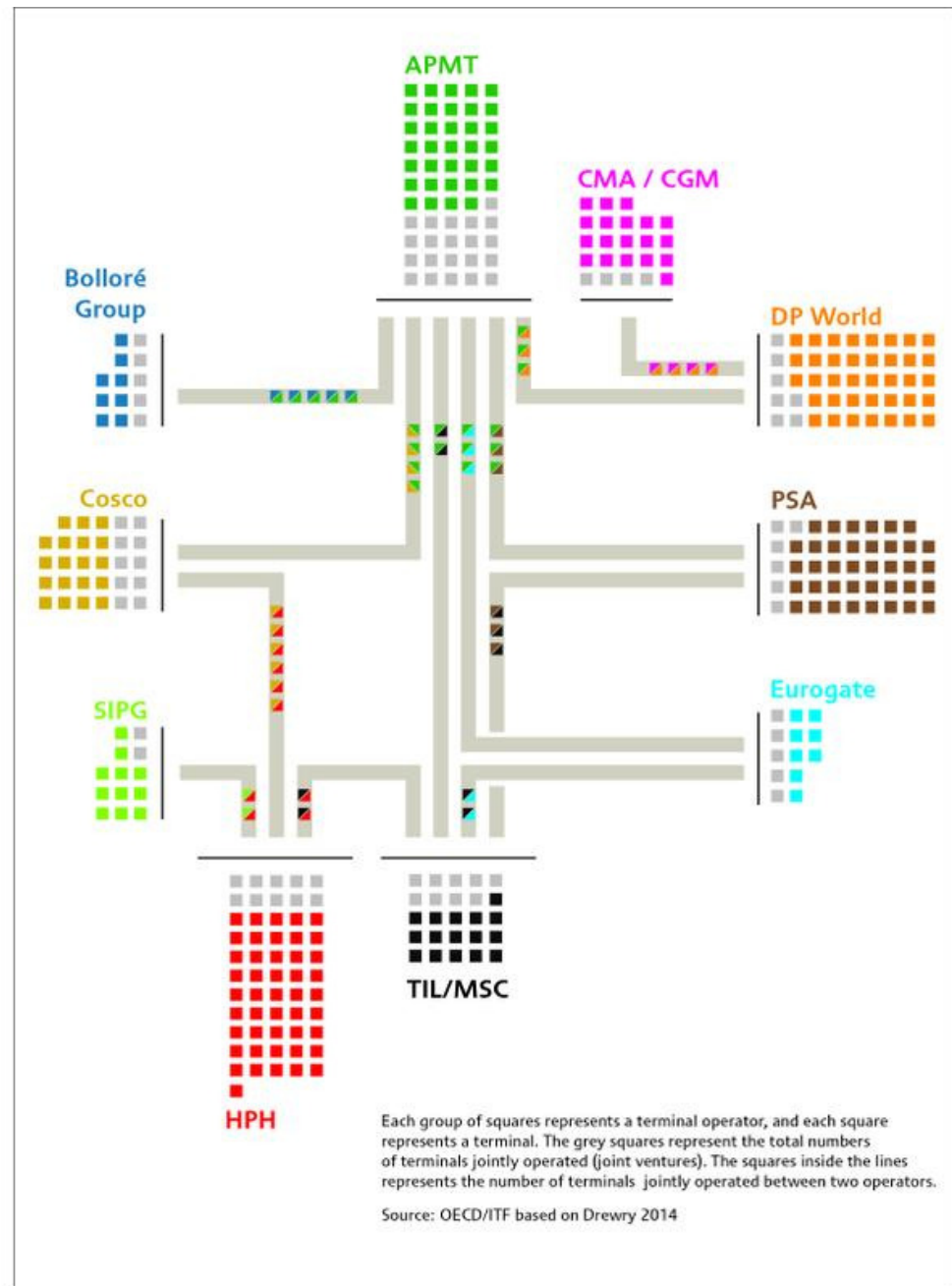
Club Megaships e l'orderbook



- La crescita media della **flotta portacontainer** nel triennio 2015 - 2018 si attesta al **4,9%**
- Nello stesso periodo la crescita media del segmento delle **navi di stazza superiore ai 18.000 teu** sarà del **66,1%**.

Le alleanze tra i terminal

- Il terminal e la sua produttività garantiscono l'efficienza logistica e intermodale del porto
- Oltre alle alleanze tra i carrier è in corso anche una **politica di alleanze tra i grandi operatori dei terminal portuali**



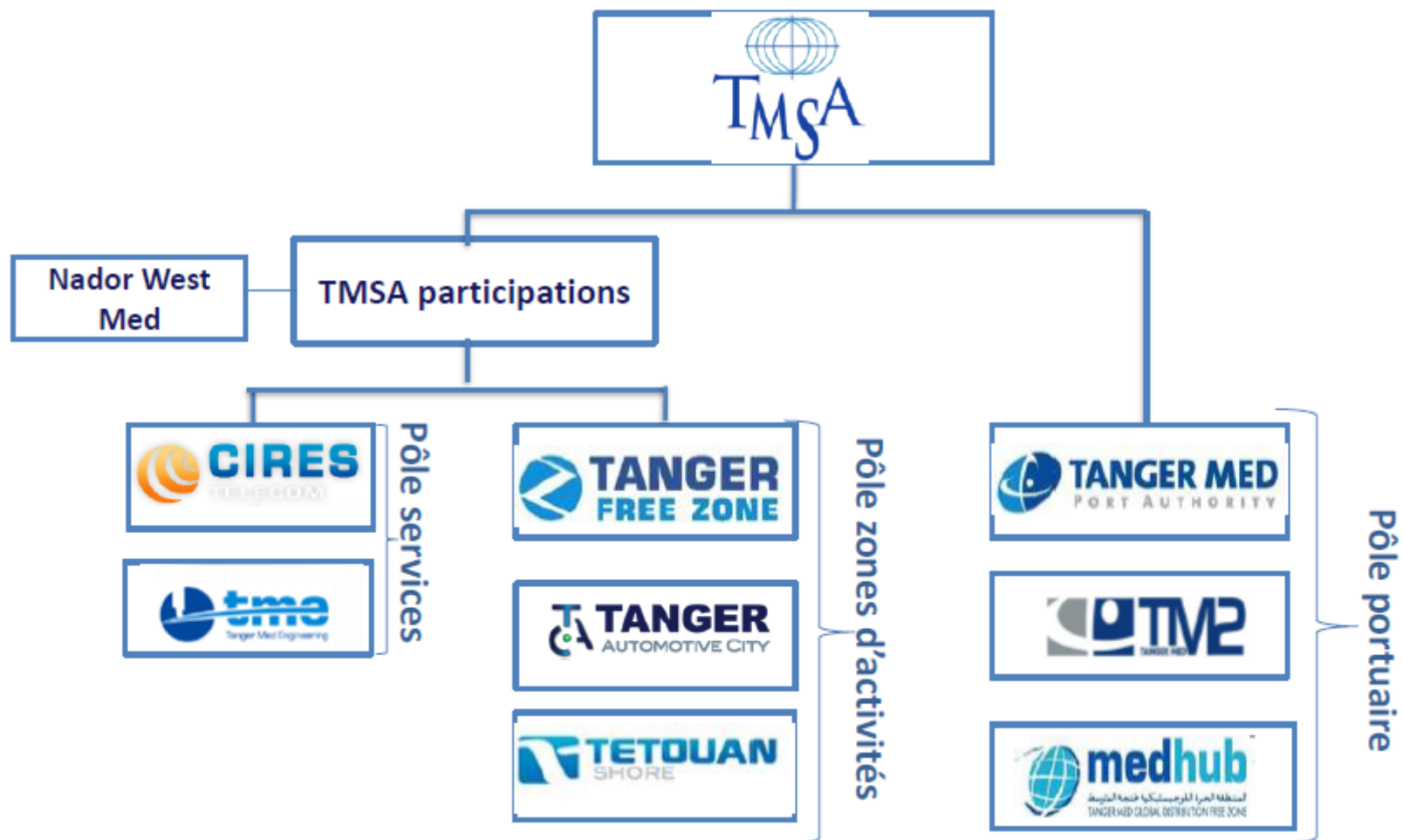
Le Free Zones come sostegno all'internazionalizzazione Tanger Med



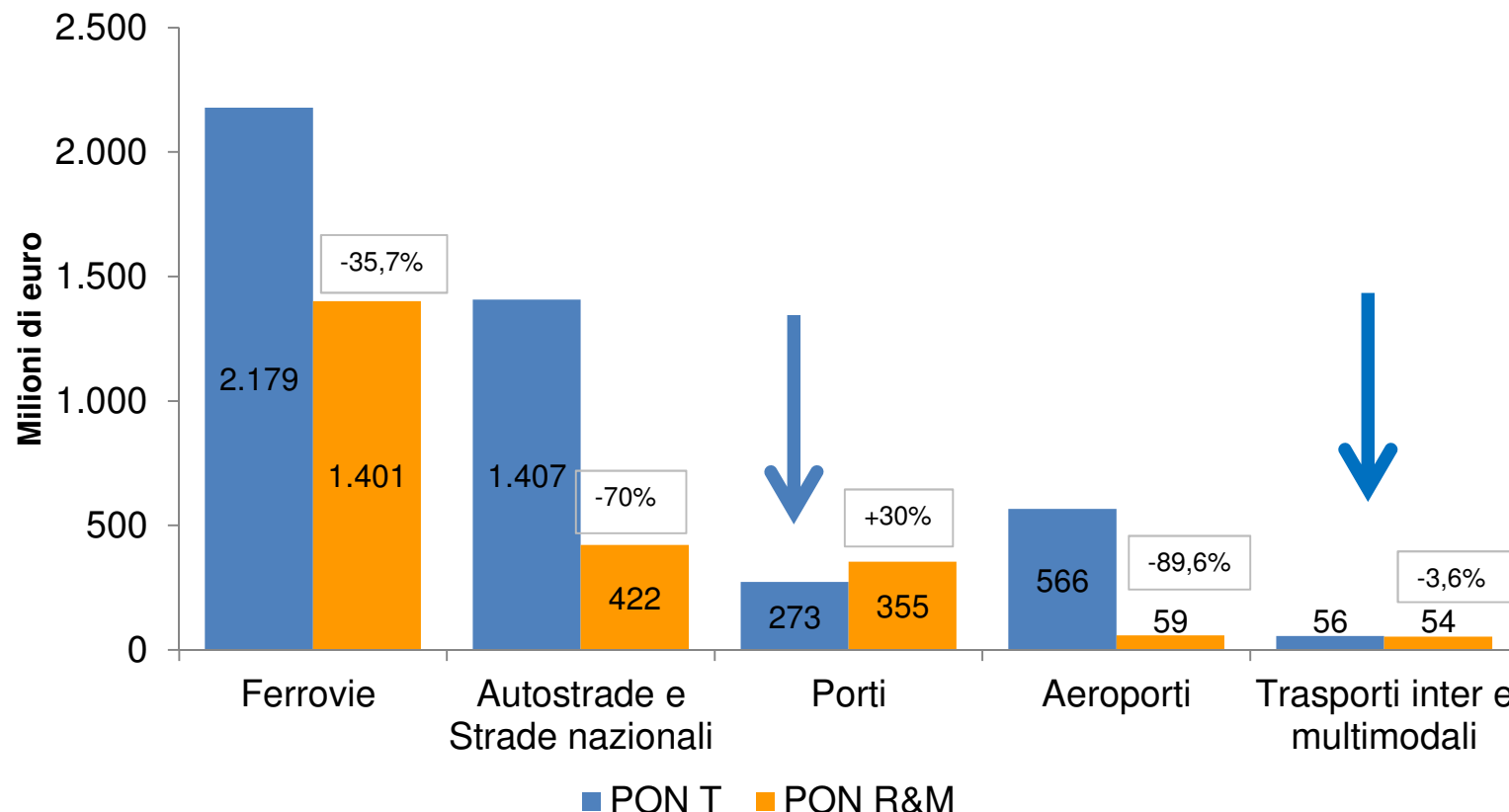
Il porto di Tanger Med

TANGER MED – A UNIQUE MODEL OF MANAGEMENT

TANGER MED GROUP



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



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

- Il PON R&M non ha raggiunto i target di spesa ed è ancora al 49,8%
- La programmazione **2014-2020** destinerà alla Sardegna **1 mld€**

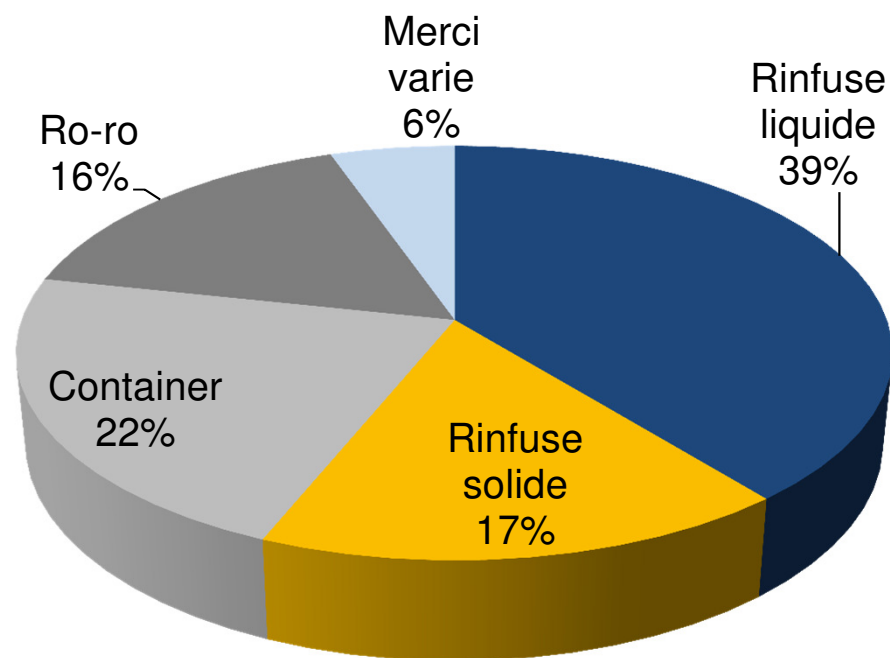
La riforma/1: le esigenze portuali

- I POT triennali delle Autorità Portuali prevedono:
6,3 miliardi di euro per infrastrutture; 4,6 sono per opere di nuova costruzione.

Di questi viene pianificato:

- 1,5 miliardi per il 2015
- 1,9 miliardi per il 2016
- 2,8 miliardi per il 2017

Le coperture sono di varia natura.



- È prevista per il 2020 una crescita del 9% del trasporto marittimo delle merci

La riforma/2: la struttura della Governance

13 AdSP: **Autorità di Sistema Portuale**

- **Ponente** = Genova e Savona;
- **Veneta** = Venezia;
- **Friuli** = Trieste;
- **Adriatica Centrale** = Ravenna e Ancona;
- **Levante** = La Spezia e Marina di Carrara;
- **Toscana** = Livorno, Piombino
- **Roma capitale** = Civitavecchia;
- **Sarda**: Cagliari-Sarroch e Olbia-Golfo Aranci;
- **Campana**: Napoli e Salerno;
- **Pugliese**: Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia;
- **Stretto**: Gioia Tauro e Messina;
- **Sicilia Orientale**: Catania ed Augusta;
- **Sicilia Occidentale**: Palermo.

La riforma/3: la struttura della Governance

- Vi sarà un **Piano Regolatore di sistema portuale**
- **Presidente** nominato dal Ministro sentite le Regioni
- Nel territorio vi sarà una **Direzione Portuale**
- Il **comitato portuale** con non più di 5 membri
- Esisterà un **tavolo del mare** con funzioni consultive
- **L'Autonomia Finanziaria di Sistema** (risorse assegnate alla AdSP ma almeno il 50% al singolo porto che ha prodotto l'introito)

Grazie dell'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

www.srm-med.com