

# Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno

Presentazione del 2° Rapporto Annuale  
Italian Maritime Economy

Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM

# SRM: Maritime and Mediterranean Economy

## SRM Mediterranean Observatory

srm □ mediterranean observatory

med trade & business med finance energy & infrastructures med annual report maritime economy

An analysis on economic relations between Italy and Malta

News

2011

## SRM Maritime Observatory

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

srm □ maritime economy

maritime indicators maritime finance ports & shipping annual report mediterranean observatory

A new observatory: a permanent analysis on ports and shipping

News

2014

# I partner dell'Osservatorio Maritime



Unione Industriali  
Napoli



**contship**  
italia group



# Prosegue il Rapporto «Maritime» di SRM come contributo allo sviluppo economico e produttivo del Paese



# La struttura del 2° Rapporto



## 1) Analisi congiunturale

- Gli scenari internazionali e nazionali
- Competitività: i terminal e le Special Economic Zones
- Le relazioni commerciali via mare dell'Italia
- Un'indagine empirica sulle imprese manifatturiere
- I fondi di investimento nel finanziamento delle imprese marittime

## 2) Monografie

- Trasporto intermodale in Europa
  - Le esperienze del Northern Range
  - Le esperienze del Southern Range

# L'Osservatorio si avvale di collaborazioni...

*....scientifiche....*

- **Kuhne Logistics University** di Amburgo
- **CERTeT** – Centro di Economia regionale, dei trasporti e del turismo
- **Banca d'Italia**
- **Prometeia**
- Università **Federico II**
- Università **Parthenope**

*....e ha partner operativi....*

- Contship Italia
- Grimaldi Group
- Federagenti
- Unione Industriali
- Autorità Portuale di Taranto
- Mediocredito Italiano  
(Gruppo IntesaSanpaolo)

# Agenda



Scenario e tendenze evolutive globali

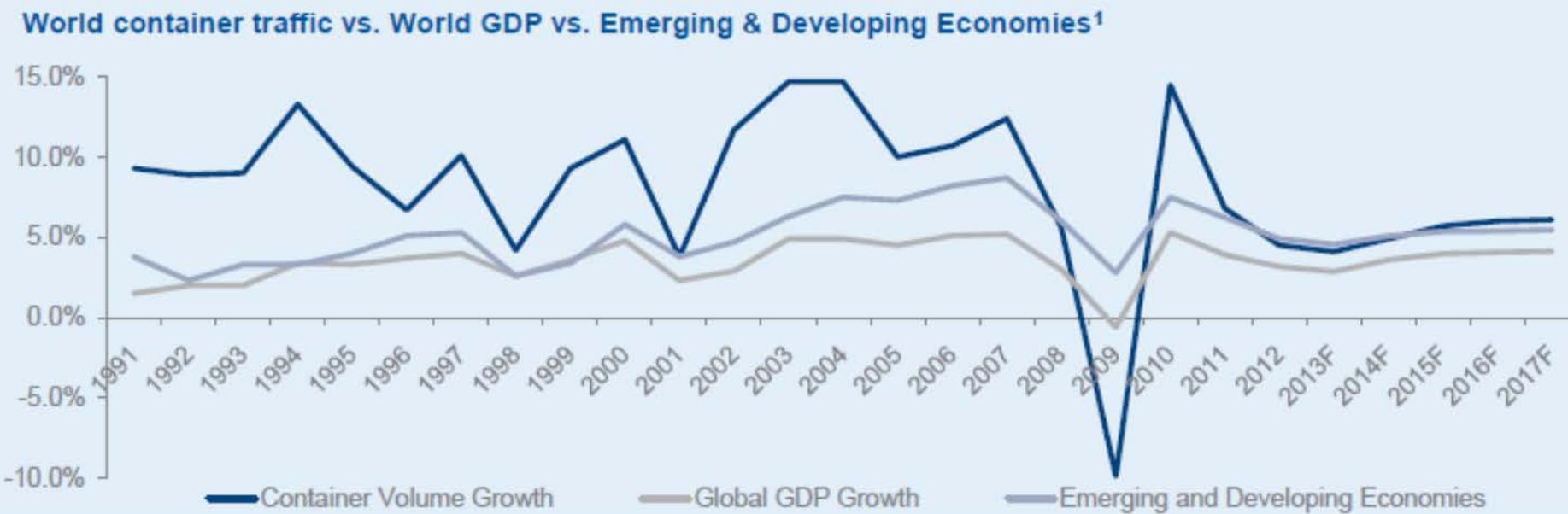


La filiera Maritime in Italia



Alcune considerazioni conclusive

# La crescita economica mondiale è correlata ai traffici container... spinti dalla domanda degli emergenti



<sup>1</sup>Fonte: SRM su IMF e Drewry, 2013

- Tra il 2015 ed il 2017 per il traffico container si stima una crescita media annua intorno al 5% che raggiungerà il 5,4% al 2017 superiore al PIL
- I volumi raggiungeranno gli 809 milioni di TEU entro il 2017 a partire dai 677 del 2014
- Attualmente, Il 40% dei traffici mondiali si dirige verso il Far East

# 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**

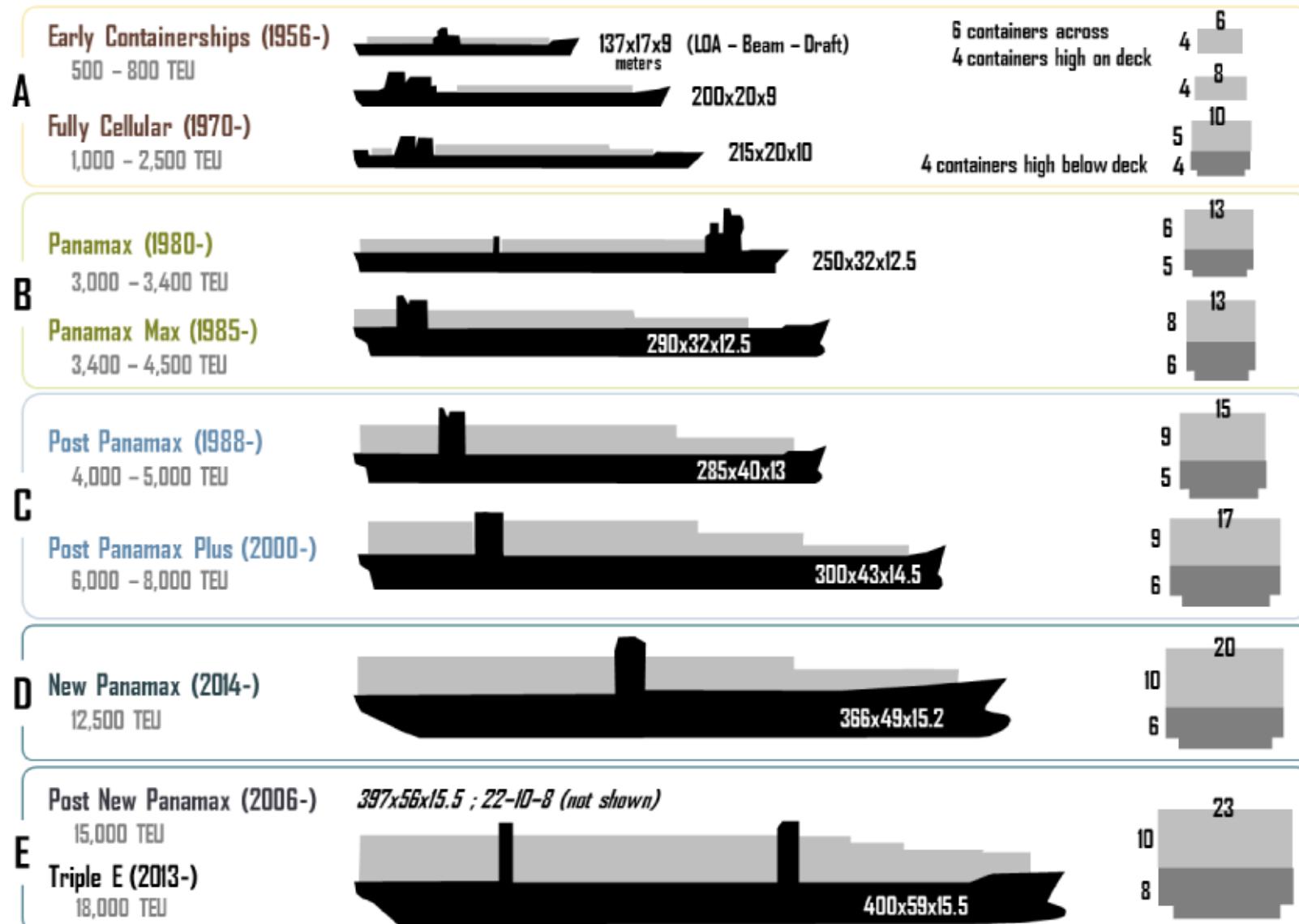


**I progetti infrastrutturali *disruptive***



I negoziati TTIP e TPP influenzano il nuovo ordine commerciale

# I nuovi driver della maritime economy: il gigantismo navale



Fonte: Ashar and Rodrigue, 2012

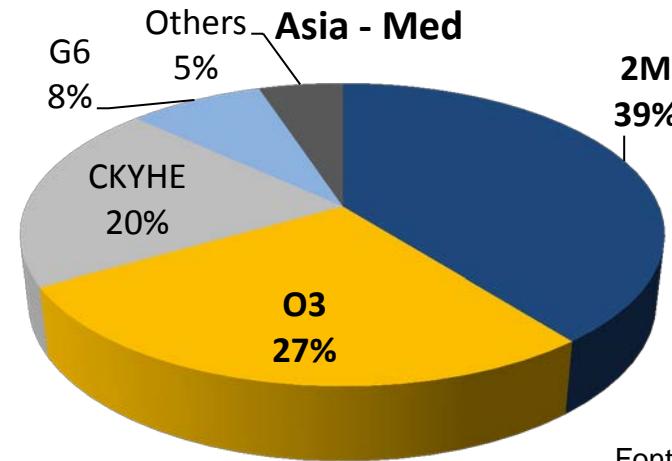
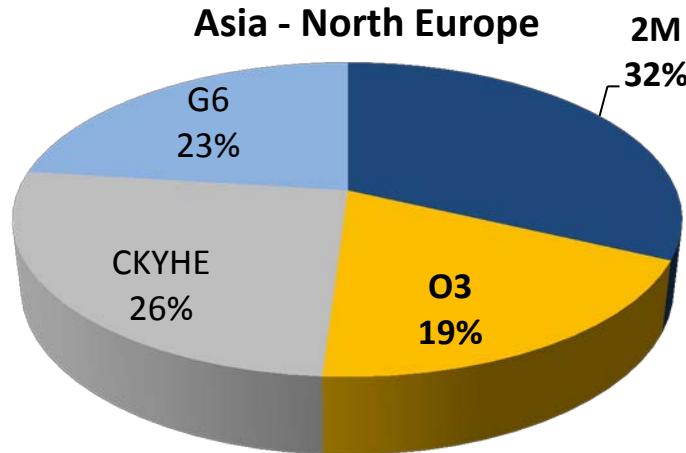
# I nuovi driver della Maritime economy: le alleanze che si dividono il mercato

- 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

- **2M**, Maersk e MSC
- **OCEAN THREE**, CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) e United Arab Shipping Co (UASC).
- **G6**, Hapag Lloyd, NYK, OOCL, APL, Hyundai and MOL
- **CKYHE**, China Shipping, K-Line, Yang Ming, Hanjin and Evergreen.

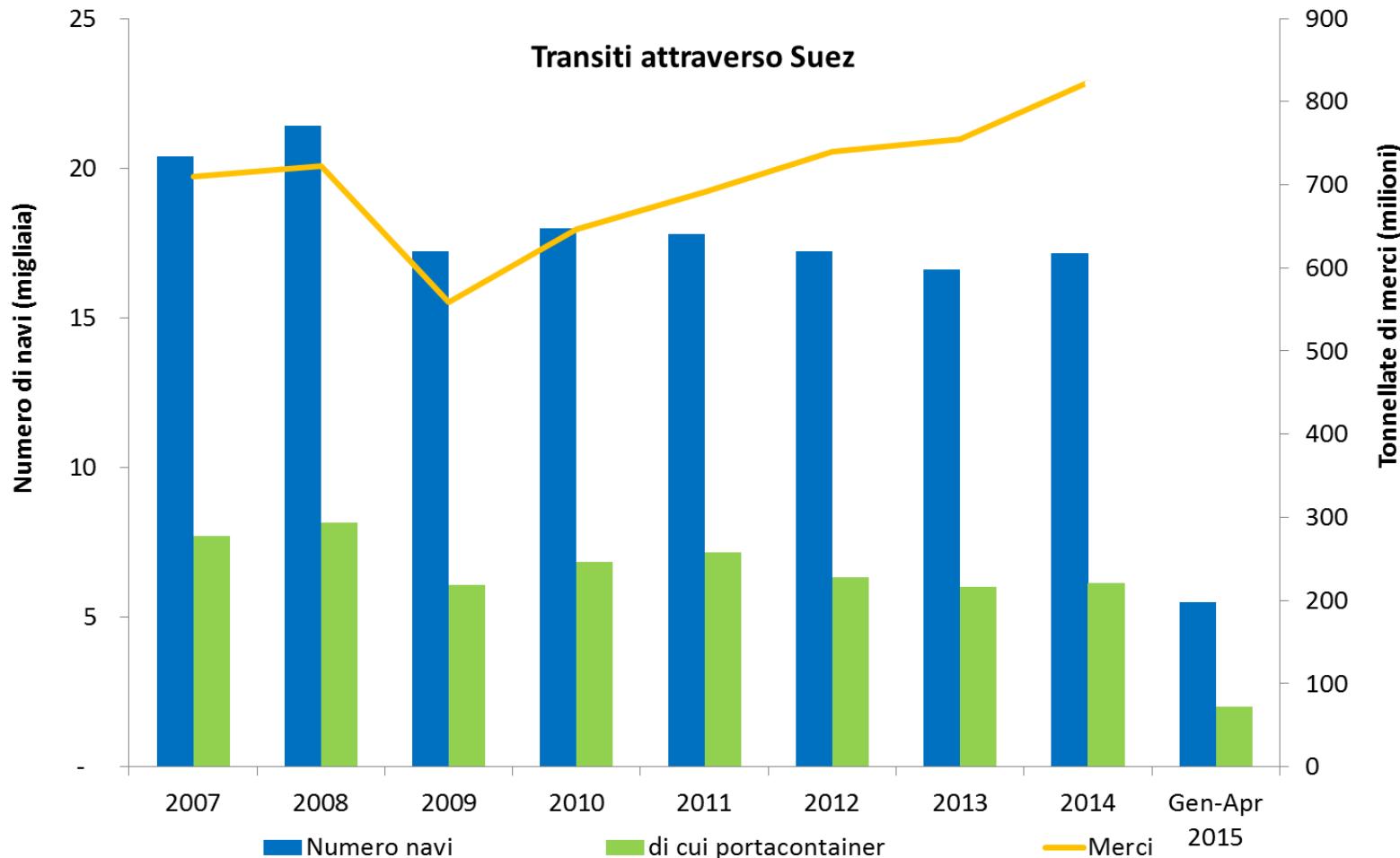
# Suez Canal Corridor Project



- Il nuovo Canale di Suez **apre importanti opportunità di business per le imprese italiane** perché non è solo una nuova infrastruttura; è un grande progetto che intende fare di tutta l'area **un centro economico, logistico e industriale dove incentivare l'insediamento di investitori esteri**.
- Le cifre del progetto di raddoppio del Suez Canal Corridor (**SCCP**):
  - **72 Km di lunghezza e 24 m di profondità:** per eliminare il tratto a senso unico alternato delle navi
  - **Raddoppio del traffico giornaliero:** da 49 a 97 navi e il tempo di transito da 18 a 11 ore
  - **Costo dell'opera:** 8,2 mld\$, finanziato in buona parte da obbligazioni interamente sottoscritte da cittadini egiziani
  - **Guadagno stimato della Suez Canal Authority:** 13,5 mld\$ (5,3 nel 2013)

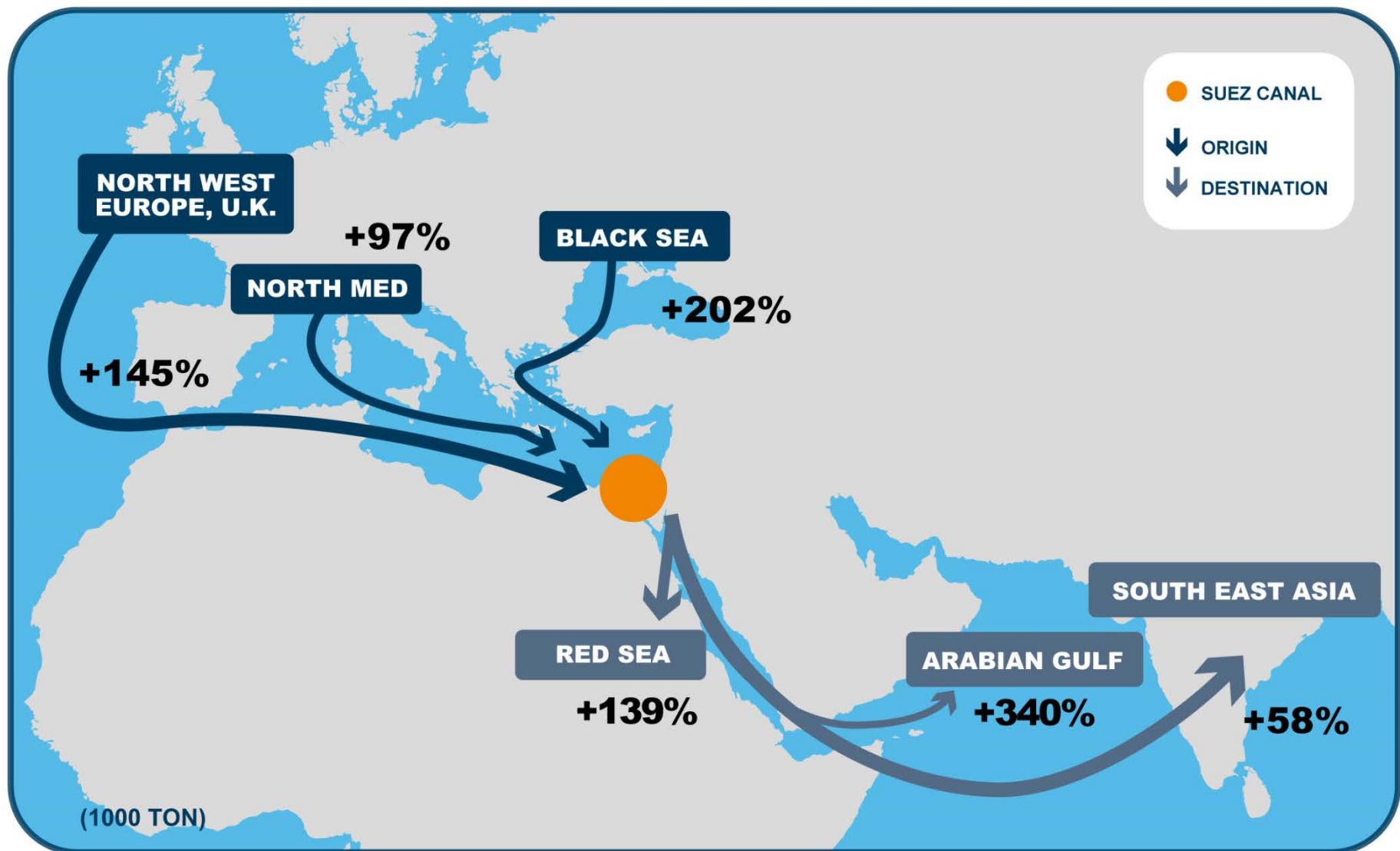
A marzo 2015, dopo soli sette mesi di lavoro, il nuovo canale è già stato scavato per 10 m di profondità

# I passaggi da Suez: più navi grandi e più merci



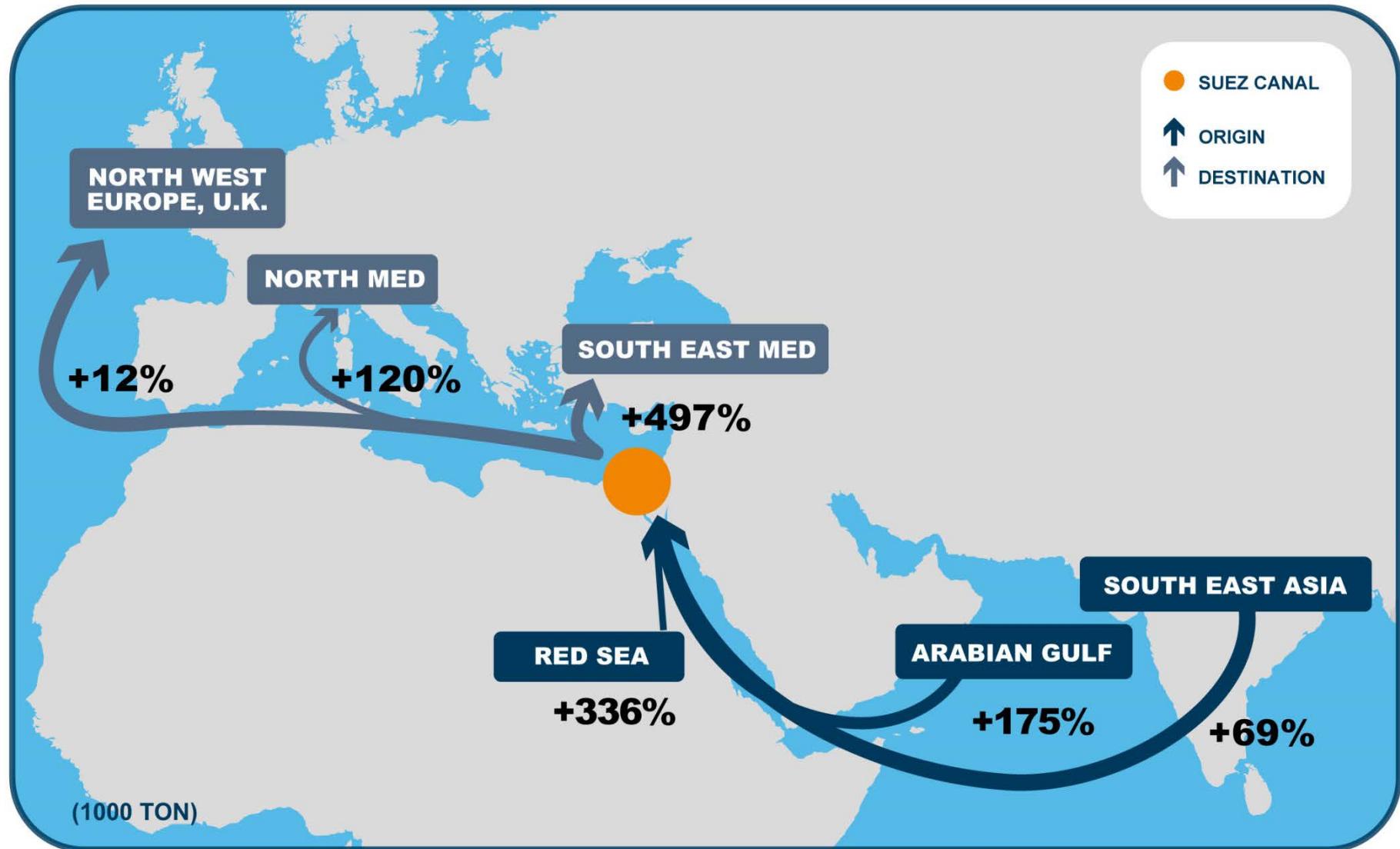
- Nel 2014 si è registrato un incremento sia del numero di navi (+3,3%) sia delle merci in transito (+9%) rispetto al 2013. E non si tratta solo di traffico petrolifero: le petroliere sono state 4.053 e le **navi di altro tipo 13.095**

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



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

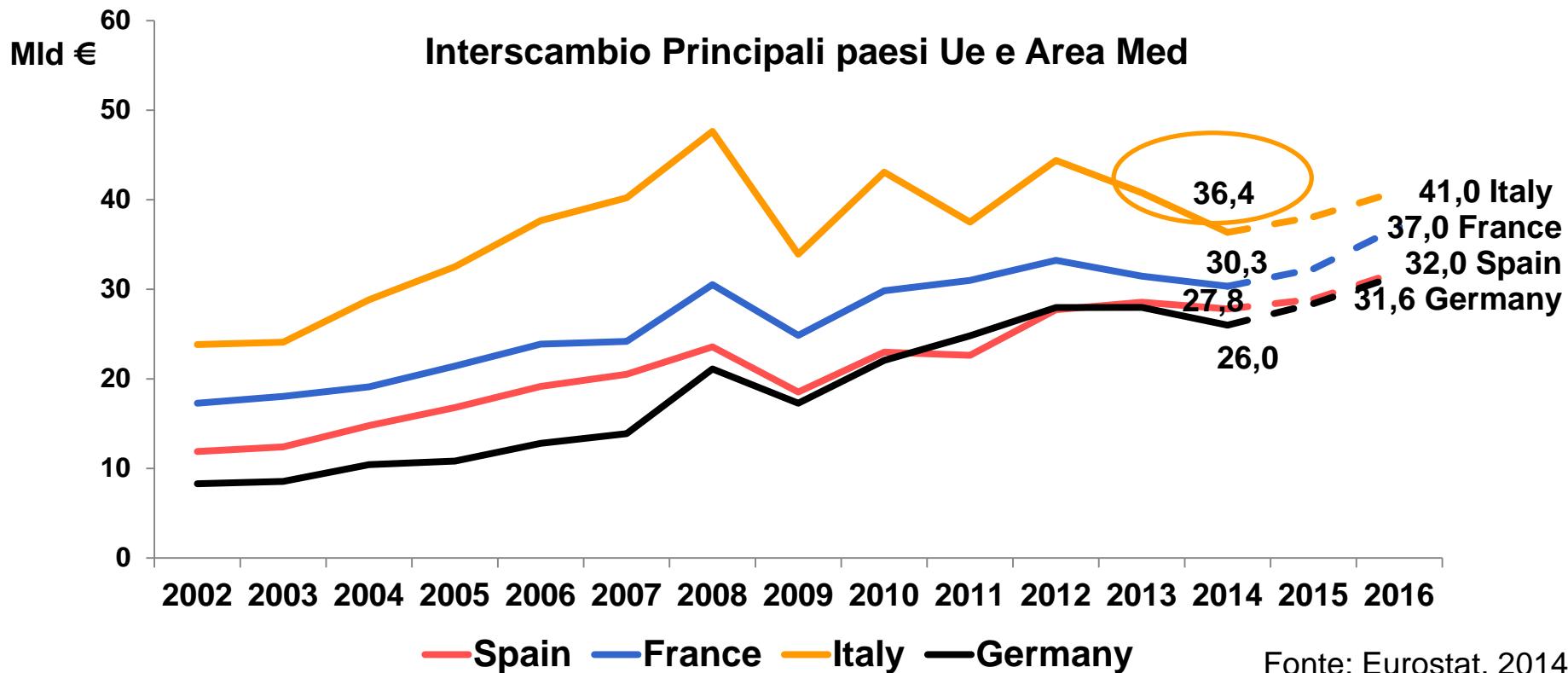
# I FLUSSI CARGO SUD-NORD DEL CANALE DI SUEZ 2001-2014



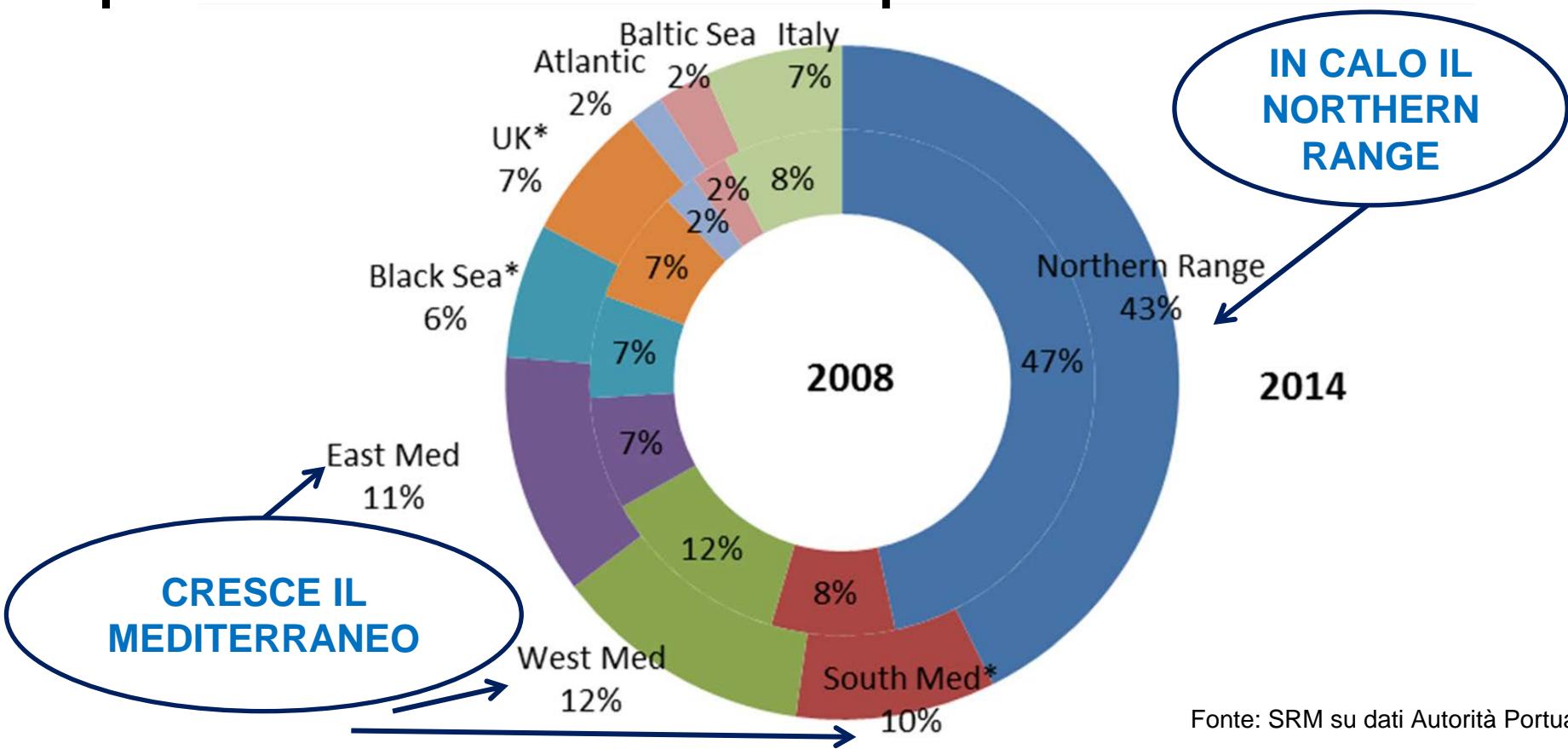
Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

## Il Mediterraneo assume un ruolo sempre più centrale

- Il trend 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%**.
- Cresce l'import-export marittimo nell'area. L'Italia è tra i principali partner commerciali con **47,8 miliardi di euro** di interscambio e di questi, il **76,1% (36,4 mld€)** è ascrivibile al **trasporto marittimo**.



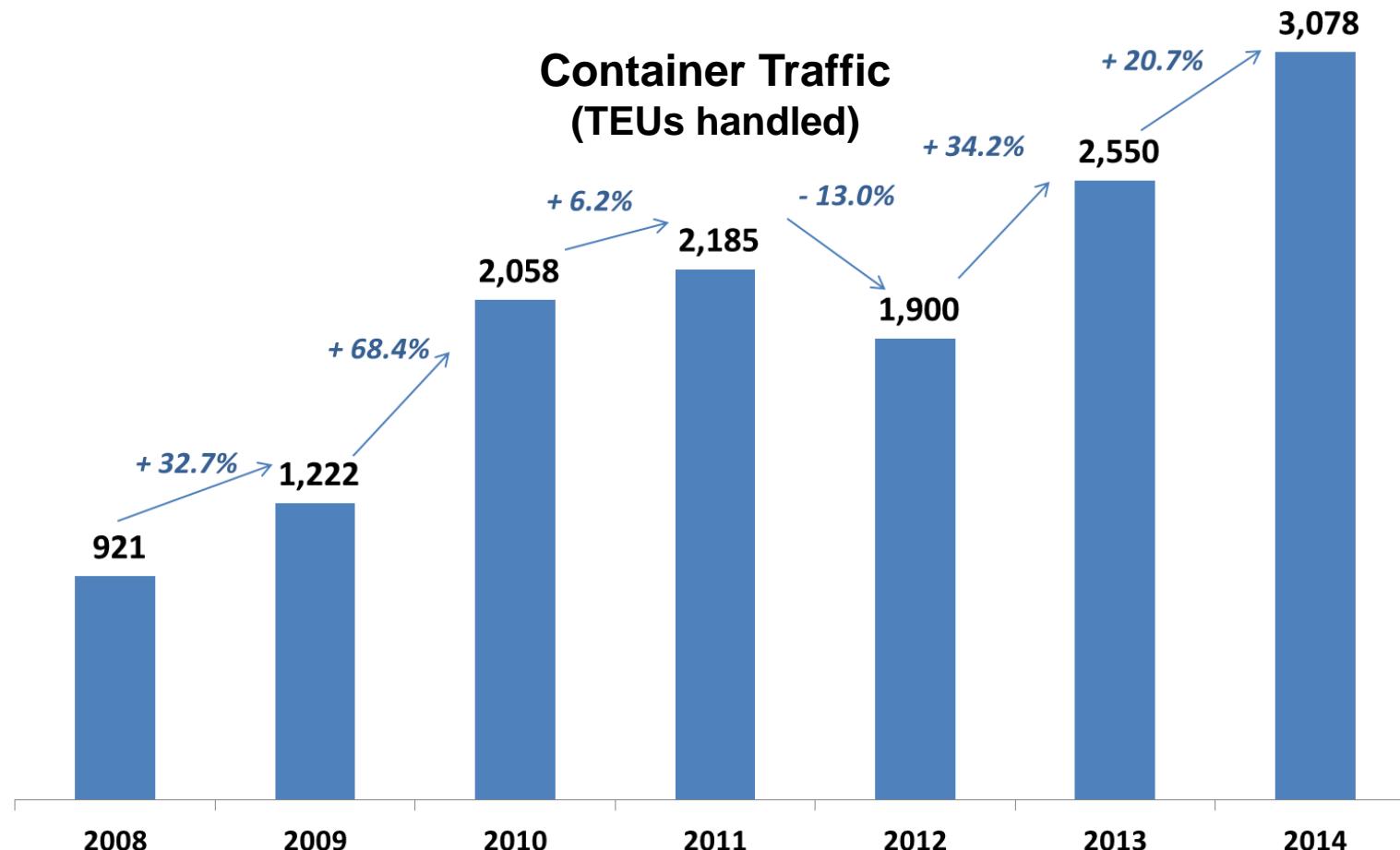
# La portualità italiana e i suoi competitors



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

# I nostri competitor: Tanger Med

- Il porto di Tanger Med ha più che **triplicato il traffico container** rispetto ai valori del 2008 e nell'ultimo anno la crescita è stata del 20,7%.
- È importante il ruolo delle **Free Zones**



# I nuovi entranti: gli Emirati Arabi Uniti (EAU)

- 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 Cost: 21;**  
**Australia: 18**

# Agenda



Scenario e tendenze evolutive globali

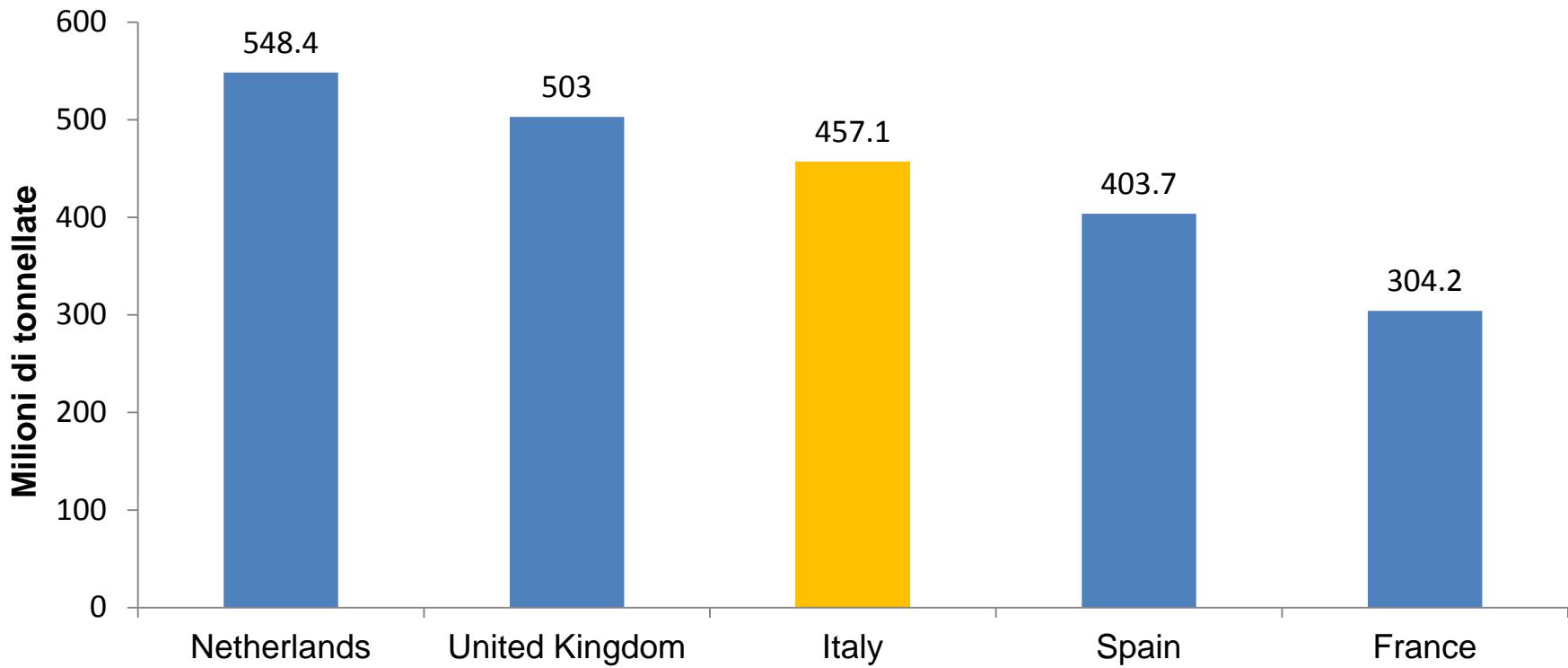


La filiera Maritime in Italia



Alcune considerazioni conclusive

# L'Italia ha un «peso» significativo nell'economia marittima dell'UE28



Fonte: SRM on Eurostat, 2015

- Nel trasporto marittimo di merci l'Italia è terza in Europa con 457 mnl di tonnellate movimentate nel 2013.

# 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:

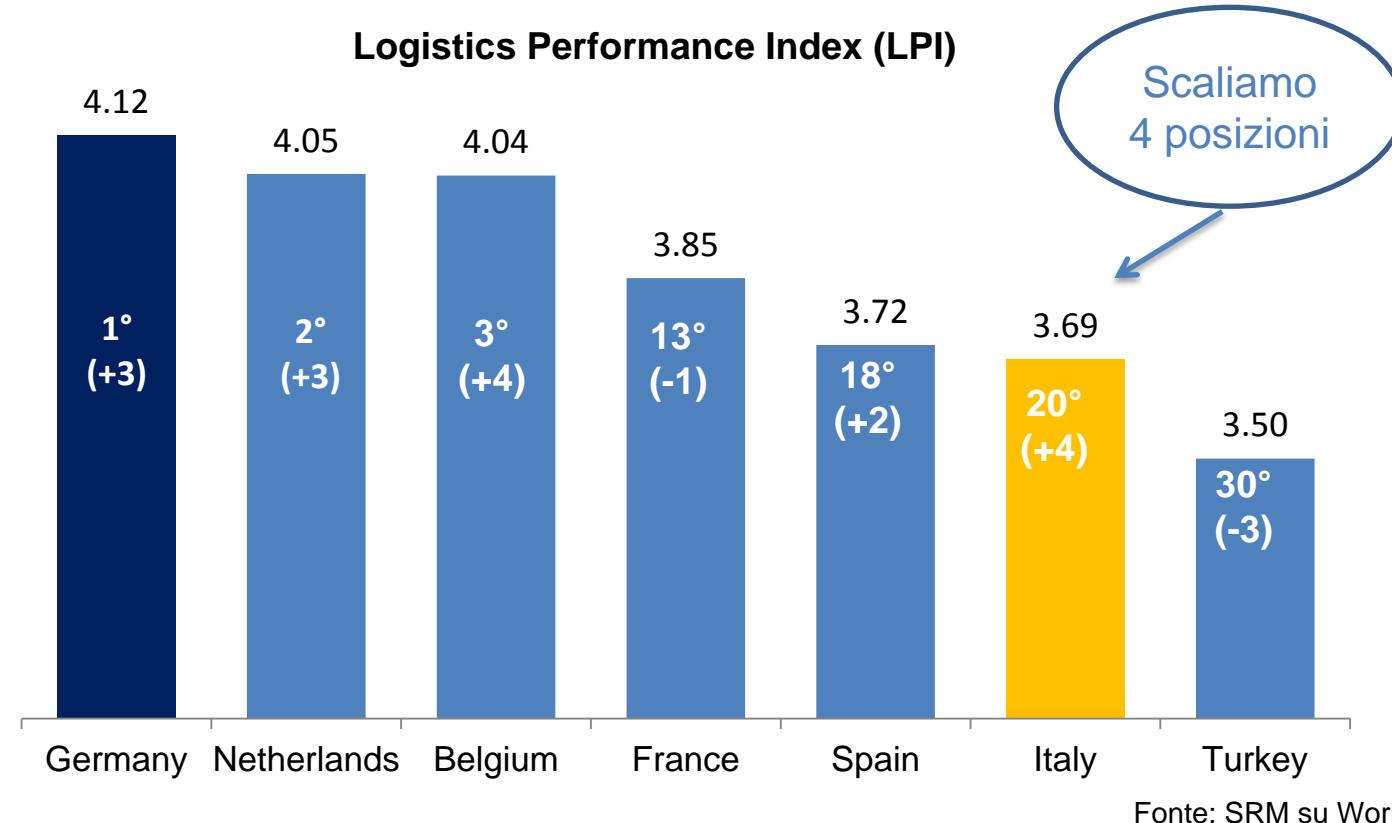
L'Italia ha una rappresentatività portuale di rilievo:

- 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 SSS 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) e 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

# La competitività logistica e intermodale italiana migliora



- 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**

# Le opportunità possibili per l'Italia

Container in transito → Fattur. 300€ Container lavorato → Fattur. 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

**POLITICHE ATTIVE DI  
SETTORE  
ITALIA**

Acquisizione e  
lavorazione dei  
440 mila TEU

**1 mld€ di  
fatturato**

**... ed i possibili effetti moltiplicativi**

Il moltiplicatore del V.A.  
dello shipping marittimo  
è pari a 2,53



**253**  
Ricaduta sul  
sistema  
economico  
nazionale

\* Fonte: Federmare

# Agenda



Scenario e tendenze evolutive globali



La filiera Maritime in Italia



Alcune considerazioni conclusive

# Le previsioni sul futuro: crescita

- *Il trasporto marittimo costituisce la spina dorsale degli scambi commerciali internazionali e dell'economia globale essendo trasportato via mare circa l'80% del commercio mondiale in volume ed oltre il 70% del commercio mondiale in valore.*
- *Nel 2014 nel mondo sono stati movimentati dai porti 677 mln di TEU (+4%).*
- *L'ampliamento del canale di SUEZ consentirà il RADDOPPIO nelle navi in transito giornaliero.*



- **Ocean Shipping Consultants:** **crescita** del segmento container che, a livello mondiale e considerando solo i porti hub, dai 25,5 milioni di container del 2013 a 51,8 nel 2025;
- **Drewry:** nel 2015 i volumi trasportati sulle principali rotte navali dovrebbero **crescere** del 5,5%. La direttrice Asia-Nord Europa dovrebbe da sola crescere del 3,5%;
- **Dynamar:** nel 2015 i traffici regionali e feeder intramediterranei raggiungeranno i 15,6 milioni di TEUs, in **crescita** rispetto ai 14,9 milioni del 2013, ma entro il 2017 saliranno a 17,1 milioni.

# Spunti di discussione

- L'industria *Maritime* dell'Italia è strategica per il Paese nel nuovo ordine commerciale mondiale alla luce delle nuove strategie e rinnovate geografie sia produttive sia commerciali
- Abbiamo 1/3 del nostro interscambio commerciale che viaggia via mare ed il nostro Paese è al 3° posto per traffici. Le inefficienze logistiche e infrastrutturali pesano per 1/3 sulle imprese e sull'economia italiana
- Il settore *Maritime* Italiano presenta ancora attività da recuperare per circa 1 mld di fatturato
- Inoltre, va considerato che lo Shipping è in grado di attivare effetti indiretti anche in altri settori quali il turismo per una capacità moltiplicativa di oltre 2,5 volte il suo V.A.

Vediamo ora più nel dettaglio come vanno  
cambiando o consolidandosi i  
**driver della competizione**

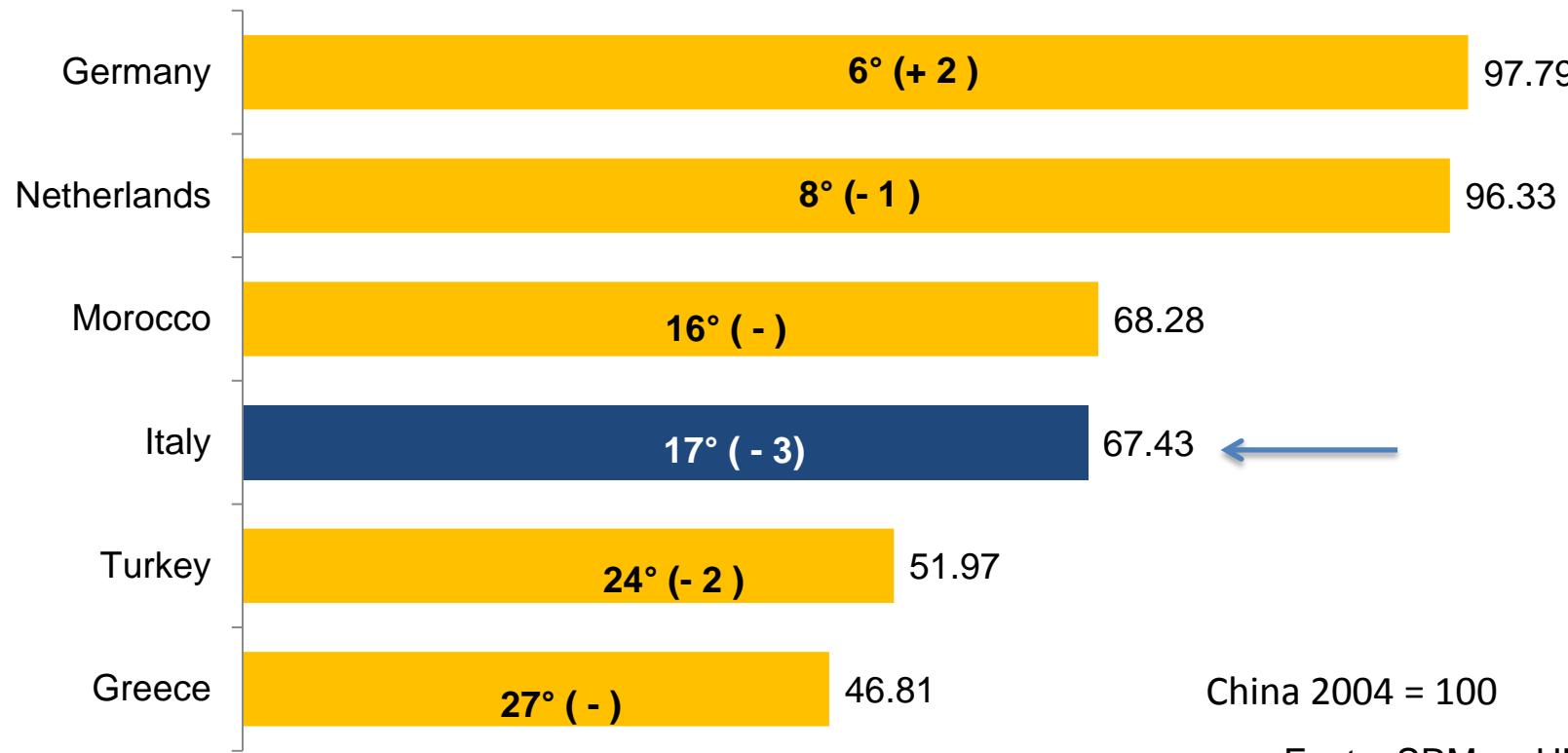


## I grandi fenomeni marittimi in atto

Italian Maritime Economy  
2° Rapporto Annuale **2015**

Alessandro PANARO, Responsabile "Maritime and Mediterranean Economy" SRM

# **Competitività. LSCI - Liner Shipping Connectivity Index 2015**

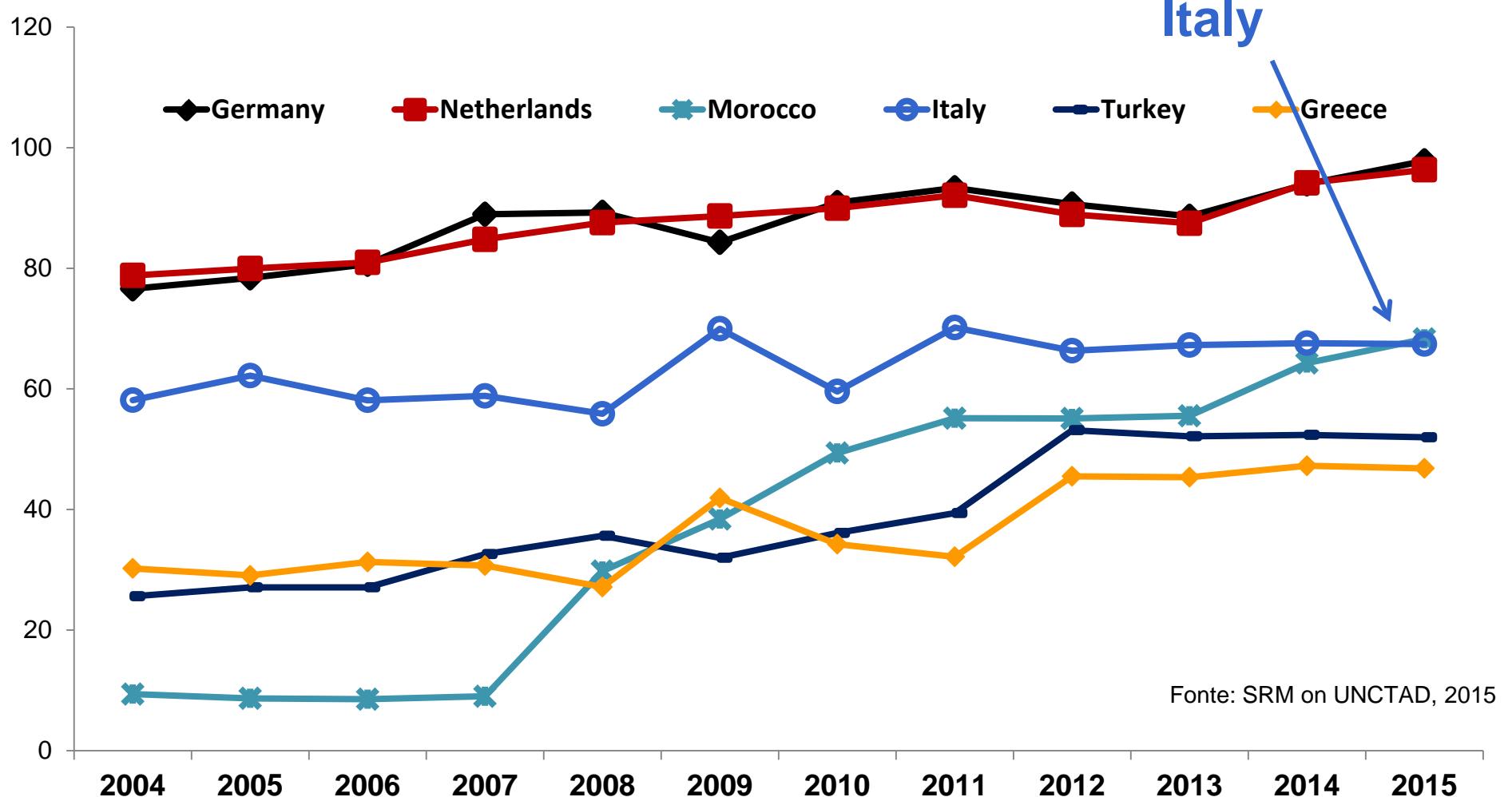


Fonte: SRM su UNCTAD, 2015

- **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

Italy



- 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.

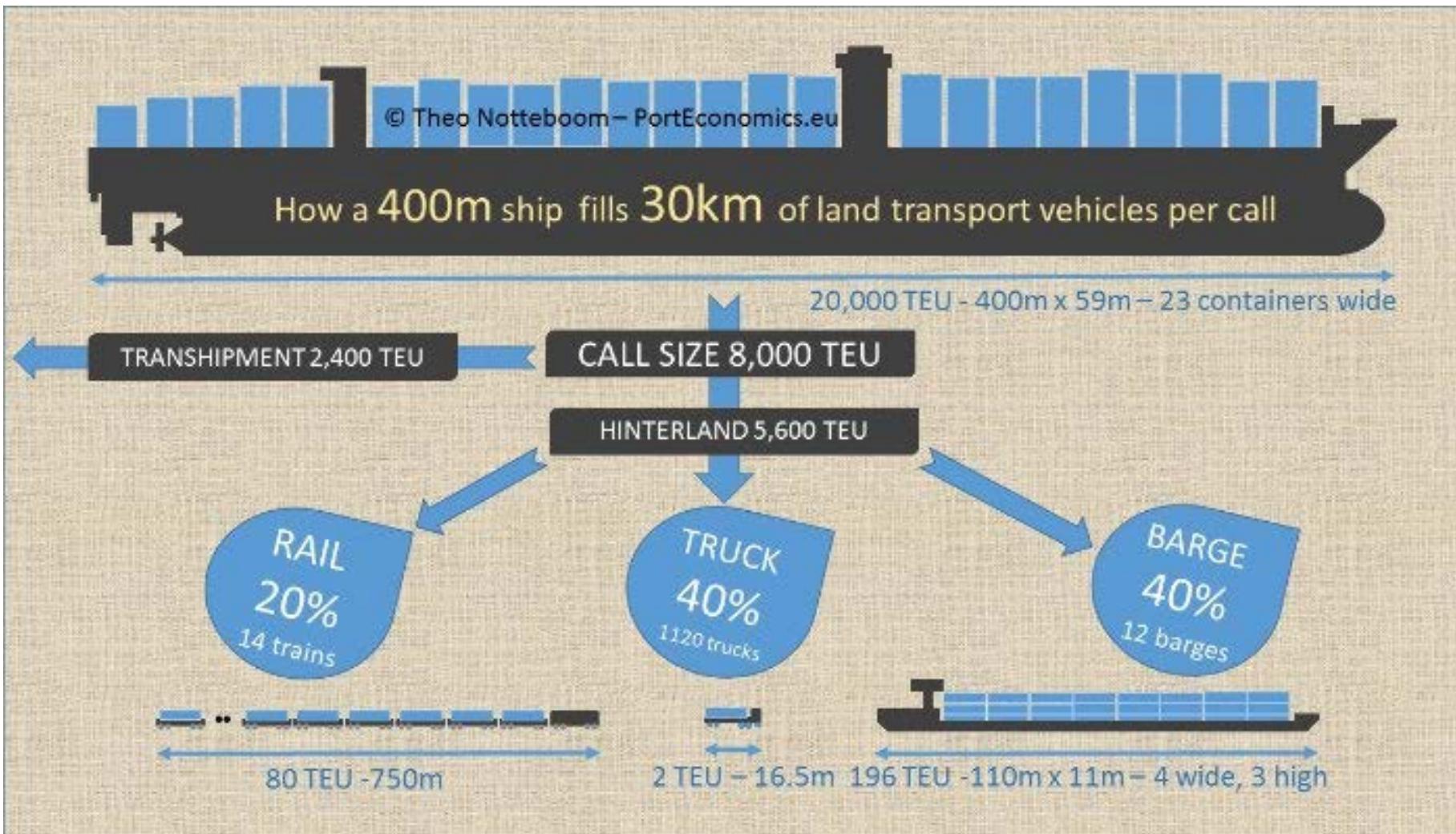
# TOP10 PORTI MEDITERRANEO PER MOVIMENTAZIONE CONTAINER 1995-2013



# I driver della competizione

- L'intermodalità
- Le Free Zones come sostegno all'internazionalizzazione
- Gli investimenti

# L'intermodalità: l'impatto delle Megaships

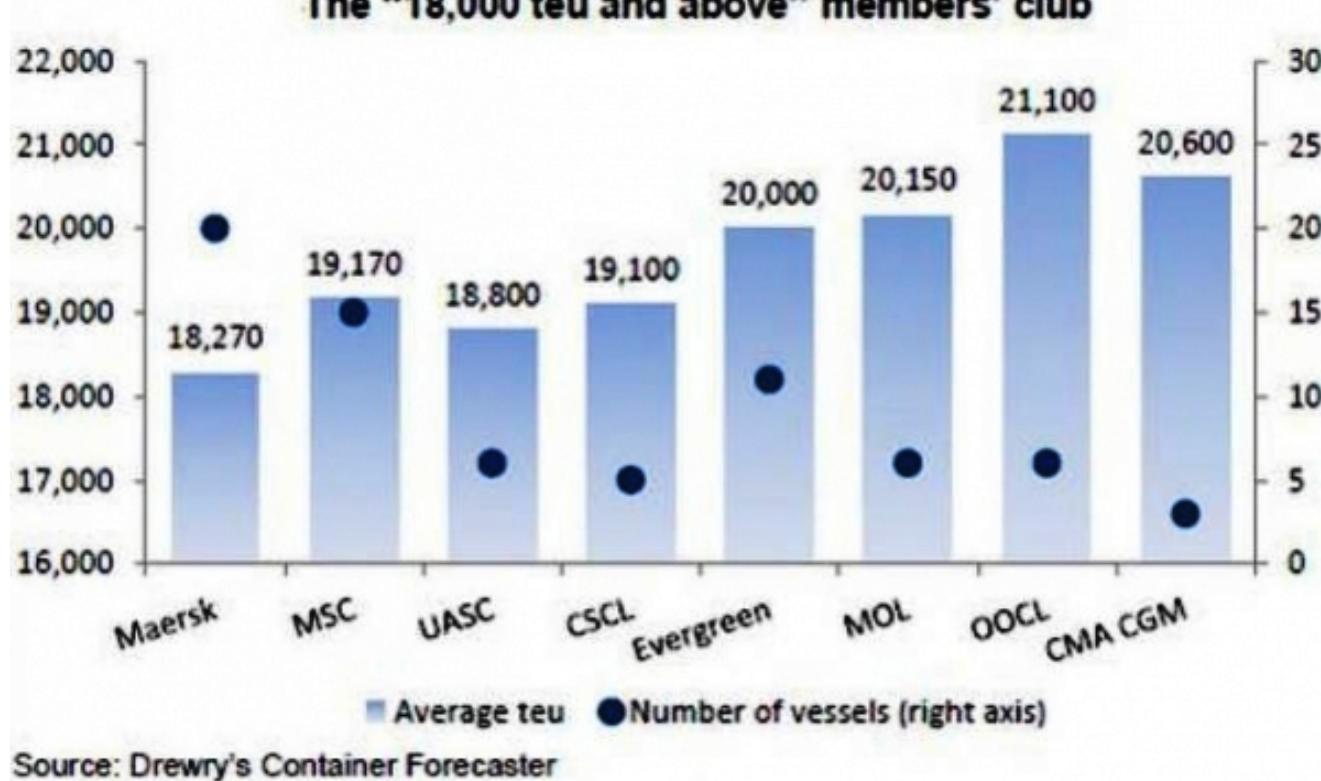


# L'intermodalità – Il porto di Amburgo

→ 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

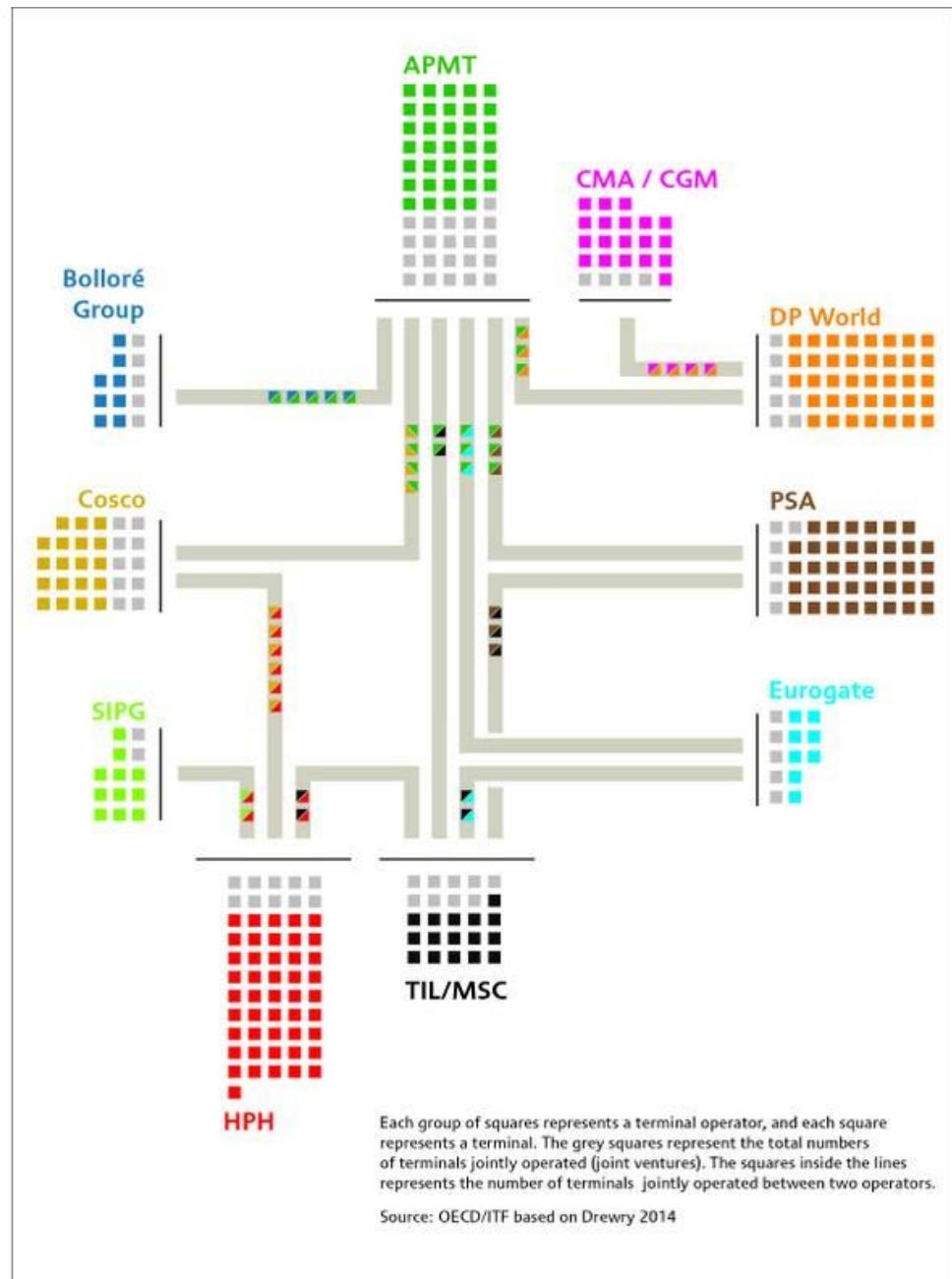
# Club Megaships e l'orderbook



- La crescita media della **fлотта 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 facilitatori di sistema. Dati di impatto economico

15

Le **Free Zones (SEZ)** europee che sono tra le prime 50 al mondo per impatto economico fornito al territorio (1 in Lituania, 2 inglesi, 2 in Lettonia, 10 in Polonia)

65 milioni

è l'occupazione **diretta** generata dalle Free Zones nel mondo (40 milioni solo in Cina)

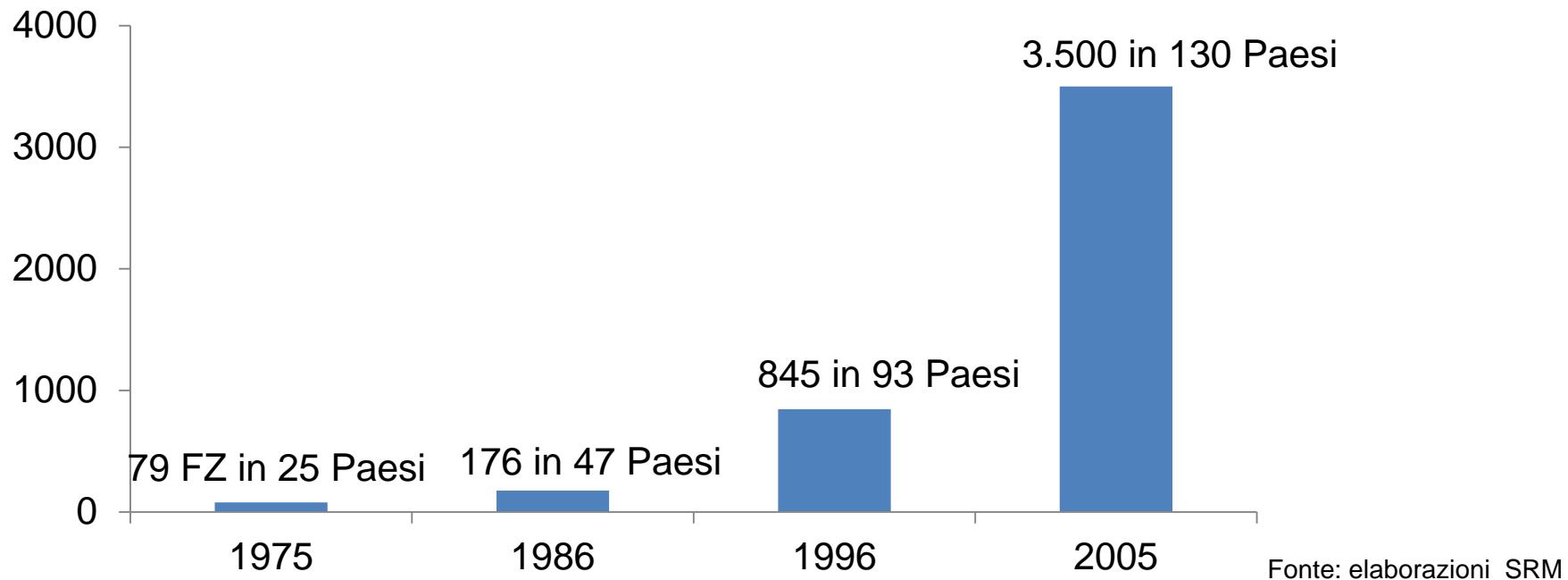
60% del  
totale

Il **peso** (in media) delle Free Zones sull'export totale di un Paese

Un concetto importante su cui porre l'attenzione:  
**le Free Zones più importanti sono in prossimità di porti**

# Le Free Zones nel mondo. Dati di impatto economico

## La crescita mondiale delle Free Zones negli anni



- **Delle 3.500 esistenti, 2.301** Free Zones sono nate in Paesi in via di sviluppo e in transizione di queste **il 60% gestite da privati**, da società nate *ad hoc*
- In Europa ce ne sono **50** (prevalentemente nell'area Centrale e Orientale)

# Le Free Zones come sostegno all'internazionalizzazione

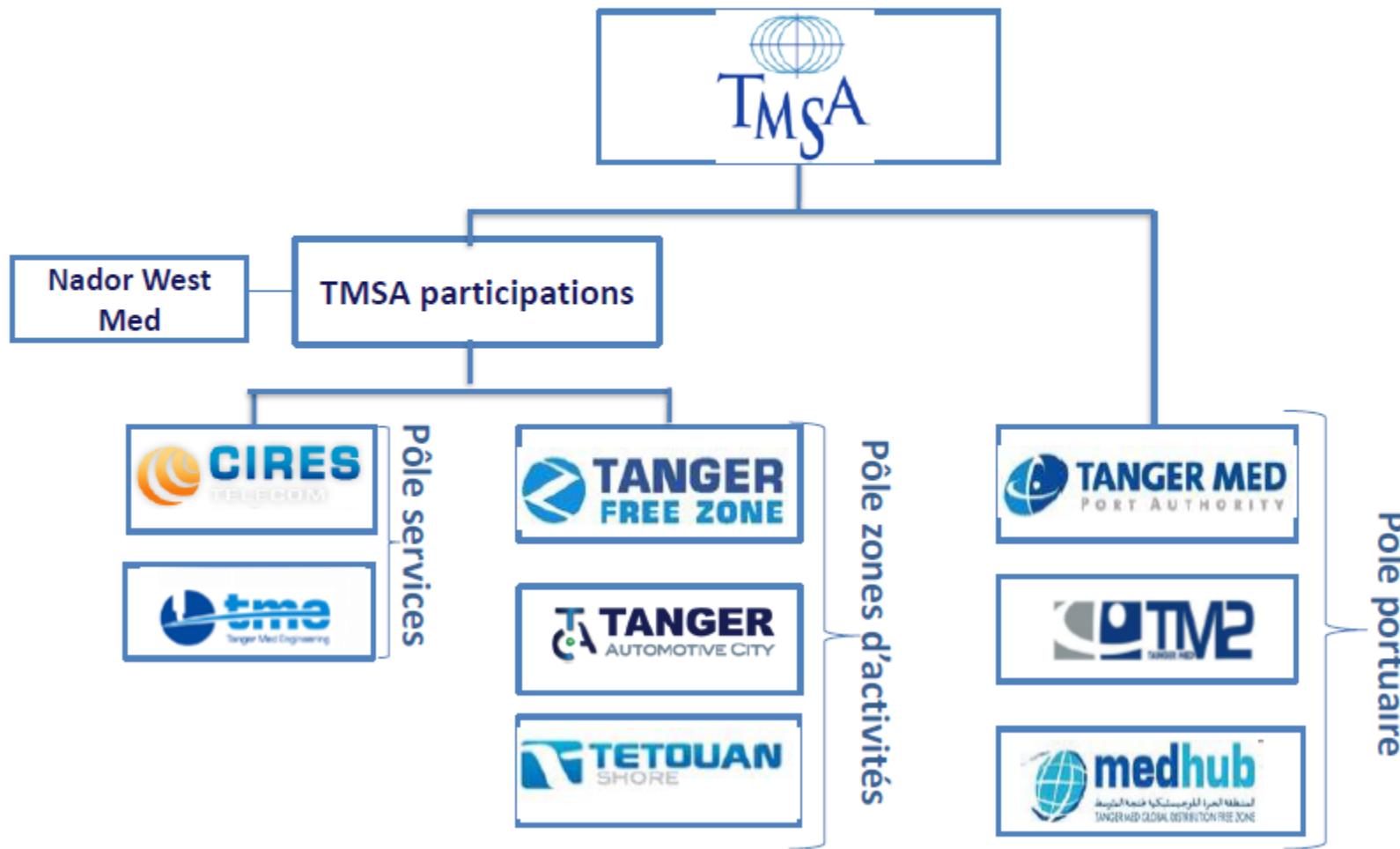
## Tanger Med



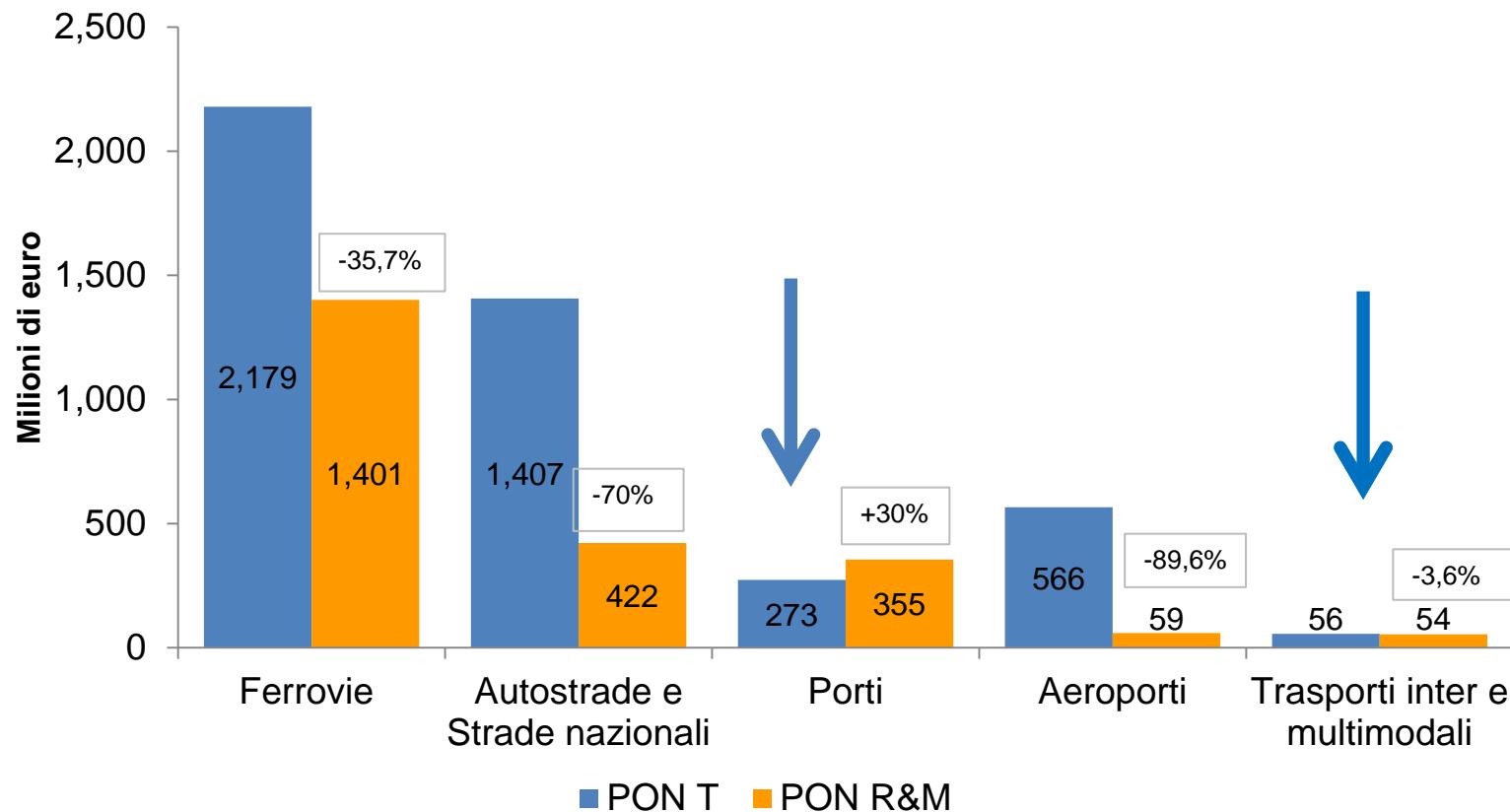
# Il porto di Tanger Med

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

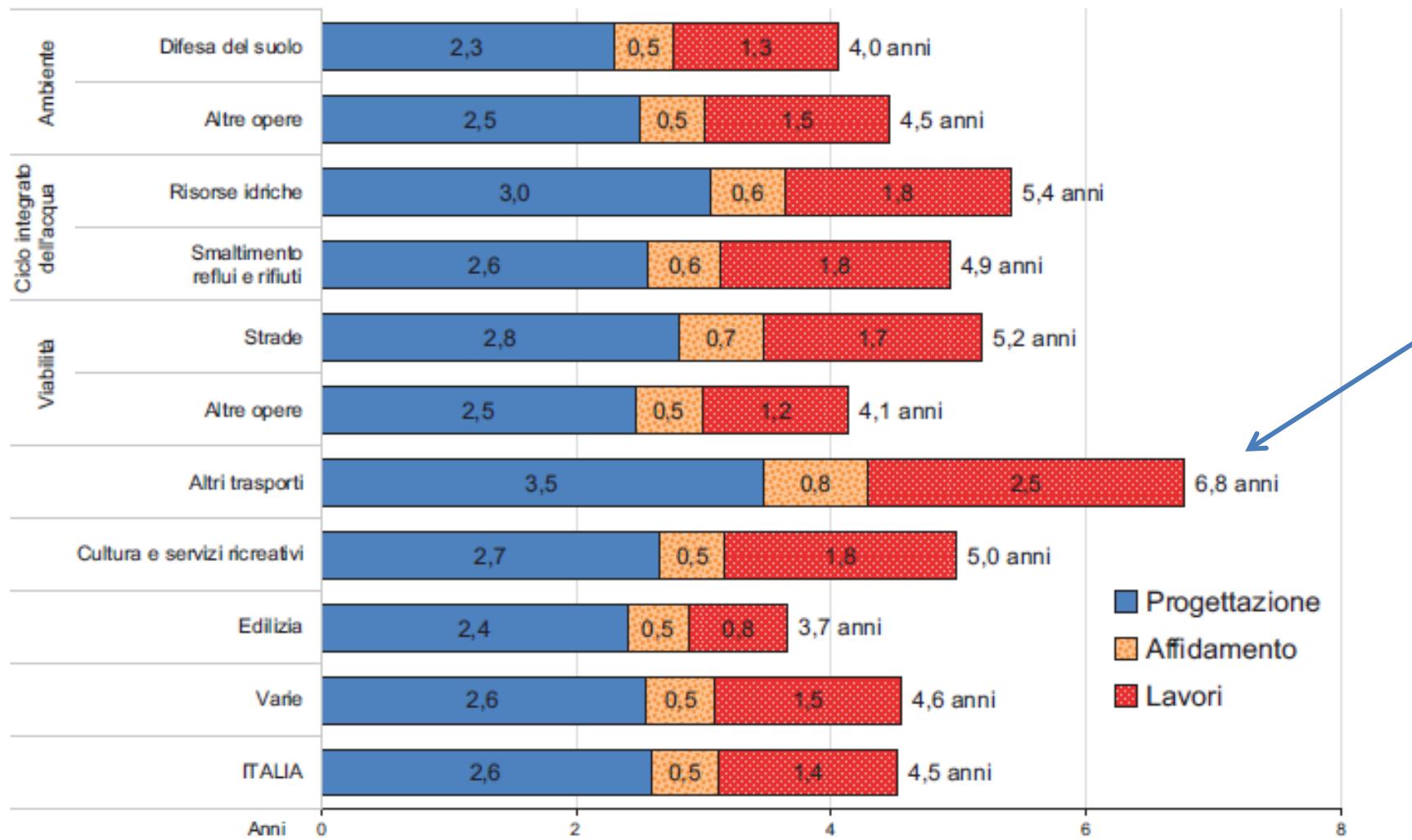
- Le risorse assegnate ai **Porti** sono il **13,8%** del totale PON R&M

# I Fondi comunitari. Il PON Infrastrutture 2014-2020

Asse prioritario	Fondo	Categoria di regioni	Obiettivo tematico	Sostegno dell'Unione	Contropartita nazionale	Finanziamento totale
Asse prioritario 1	Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	FESR	Meno sviluppate	7 821.217.132,35	273.739.044,12	1.094.956.176,47
Asse prioritario 2	Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale	FESR	Meno sviluppate	7 513.182.867,65	171.060.955,88	684.243.823,53
Asse prioritario 3	Assistenza Tecnica	FESR	Meno sviluppate	7 48.400.000,00	16.133.333,33	64.533.333,33
<b>Total</b>				<b>1.382.800.000,00</b>	<b>460.933.333,33</b>	<b>1.843.733.333,33</b>

# In Italia? Difficoltà di realizzazione delle opere

Tempi di attuazione degli interventi infrastrutturali per settore e fase



Fonte: Elaborazioni DPS-UVER su dati di monitoraggio al 31 dicembre 2013 da banche dati BDU e SGP

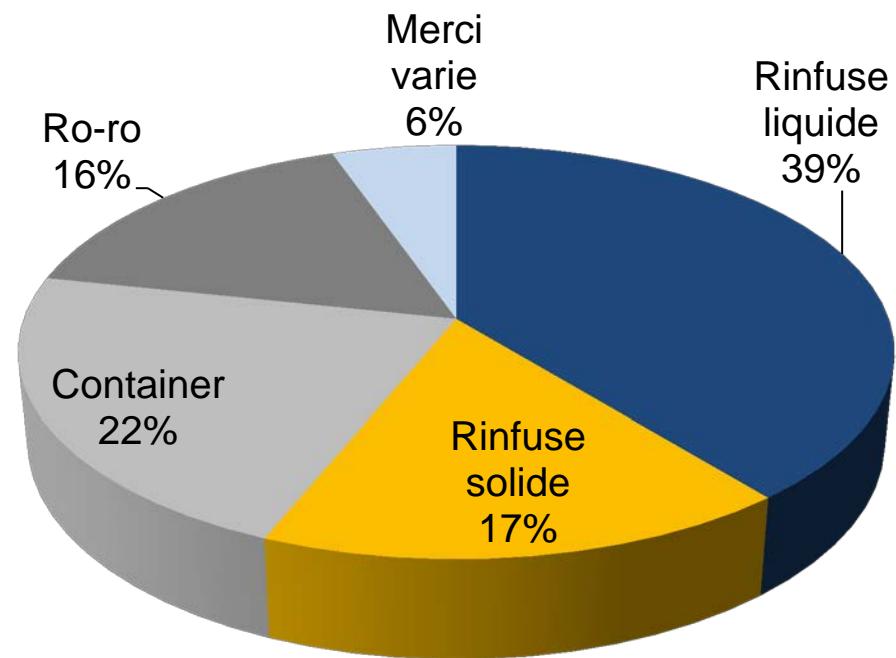
# La riforma/1: le esigenze portuali

- 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

## 8 AdSP: Autorità di Sistema Portuale

- **Nord Tirrenica** = Genova, La Spezia, Savona e Marina di Carrara;
- **Nord Adriatica** = Venezia, Trieste, Ravenna e Ancona;
- **Tirrenica Centrale** = Livorno, Piombino e Civitavecchia;
- **Sarda**: Cagliari-Sarroch e Olbia-Golfo Aranci;
- **Campana**: Napoli e Salerno;
- **Pugliese**: Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia;
- **Calabria e dello Stretto**: Gioia Tauro e Messina;
- **Siciliana**: Palermo, Catania ed Augusta.

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

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