



Italian Maritime Economy

Nuove rotte per la crescita

1° Rapporto Annuale **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
Alessandro Panaro

Il nuovo Osservatorio permanente sul trasporto marittimo di SRM:

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



search...

maritime indicators

maritime finance

ports & shipping

annual report

mediterranean
observatory



A new observatory:
a permanent analysis
on ports and shipping

News

Perché un Osservatorio Permanente sulla Maritime Economy?

Siamo partiti dal «*valore*» del mare che vuol dire:

- attivazione di grandi **flussi di merci**
- sostegno all'**internazionalizzazione** delle imprese e quindi alla scoperta di nuovi mercati
- attivazione di importanti **risorse finanziarie pubbliche e private**
- generazione di un elevato **impatto economico** sul territorio
- coinvolgimento di una **filiera dinamica** di operatori marittimi e logistici

Siamo arrivati a definire il Portale e le aree di ricerca

MARITIME
INDICATORS

La recente congiuntura marittima con gli indicatori più importanti

MARITIME
FINANCE

Analisi e studi sugli aspetti di *public e private finance*

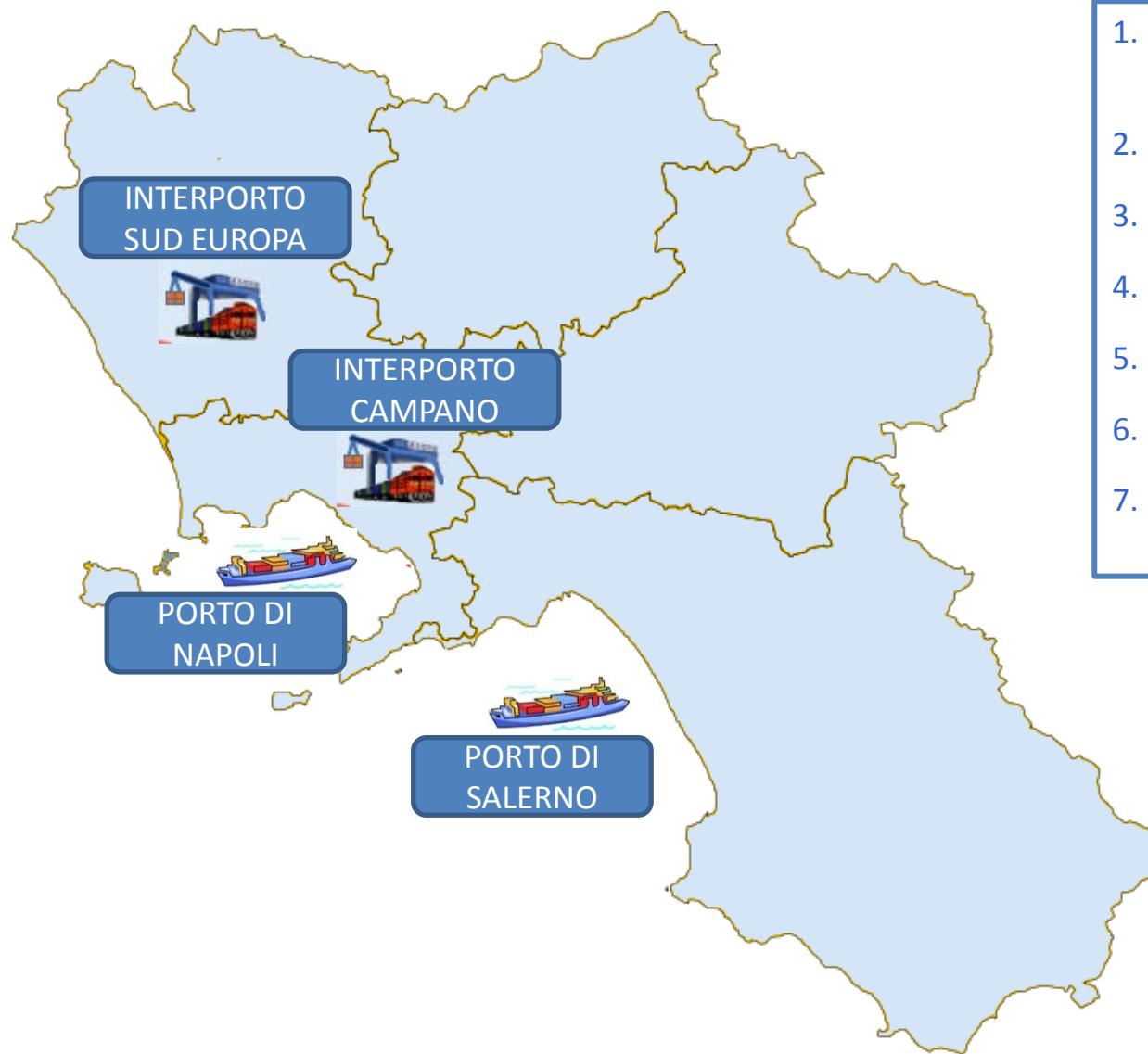
PORTS &
SHIPPING

Approfondimenti sui settori imprenditoriali e infrastrutturali, interviste ai protagonisti del settore, short report, le *european calls*

ANNUAL
REPORT

Il Rapporto Annuale

Ulteriore linea di ricerca di SRM: focus sull'economia marittima regionale



1. Interporto Campano e Interporto Sud Europa
2. Porto di Napoli: 477.020 teu
3. Porto di Salerno: 263.406 teu
4. Il POR Campania
5. Fatturato logistico: 2,7 mld€
6. La Legge Obiettivo
7. Interscambio marittimo campano: 9 mld€

Il Rapporto Annuale si è avvalso di collaborazioni...

....scientifiche....

- CERTeT – Centro di Economia regionale, dei trasporti e del turismo
- Università degli Studi di Napoli **Federico II**
- OECD – The Organisation for Economic Co-operation and Development

....e del mondo operativo....

- Contship Italia
- Grimaldi Group
- Maersk Italia
- Tanger Med
- Autorità Portuale
- Assoporti
- IPE - Istituto per ricerche ed attività educative
- Mediocredito Italiano

La struttura del 1° Rapporto



1) Analisi congiunturale

- Lo scenario della Maritime Economy
- Il contesto competitivo
- Le relazioni commerciali via mare dell'Italia
- *Case studies*
- Analisi finanziaria dello shipping

Focus OECD

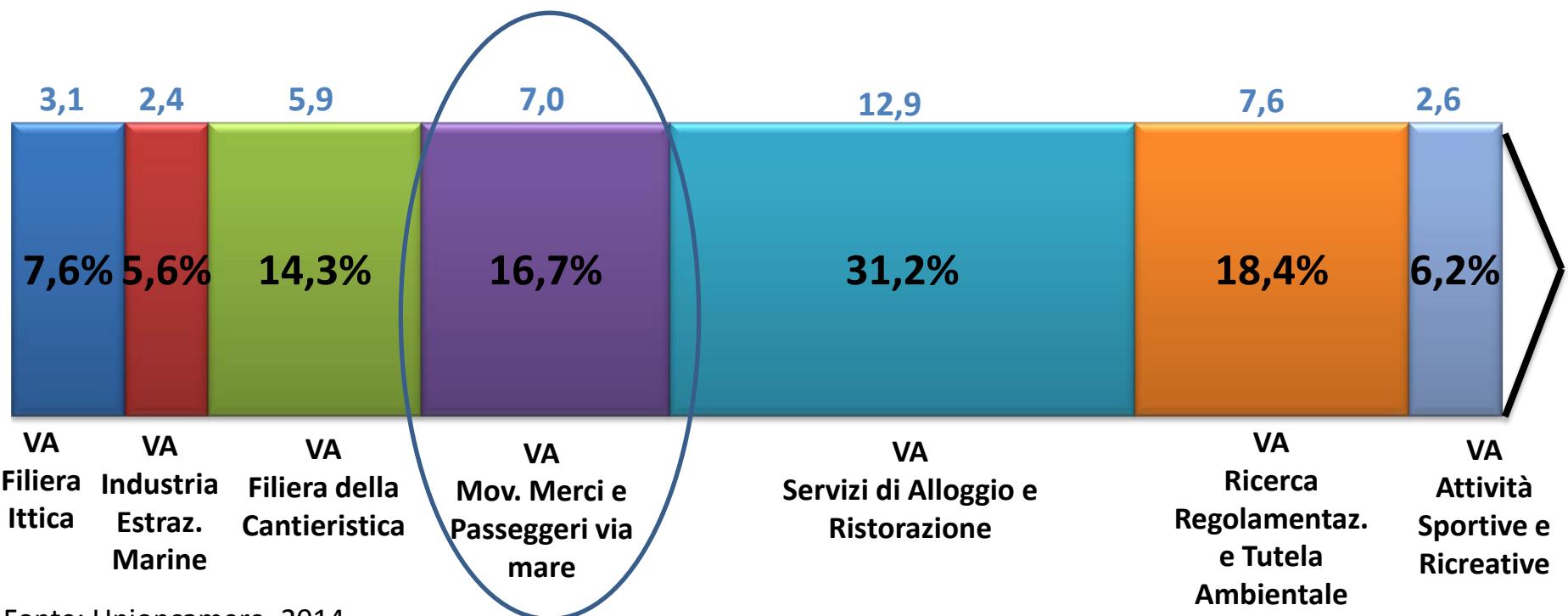
Global ports and urban development

2) Monografie

- Il “gigantismo” e le alleanze navali
- Lo Short Sea Shipping

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

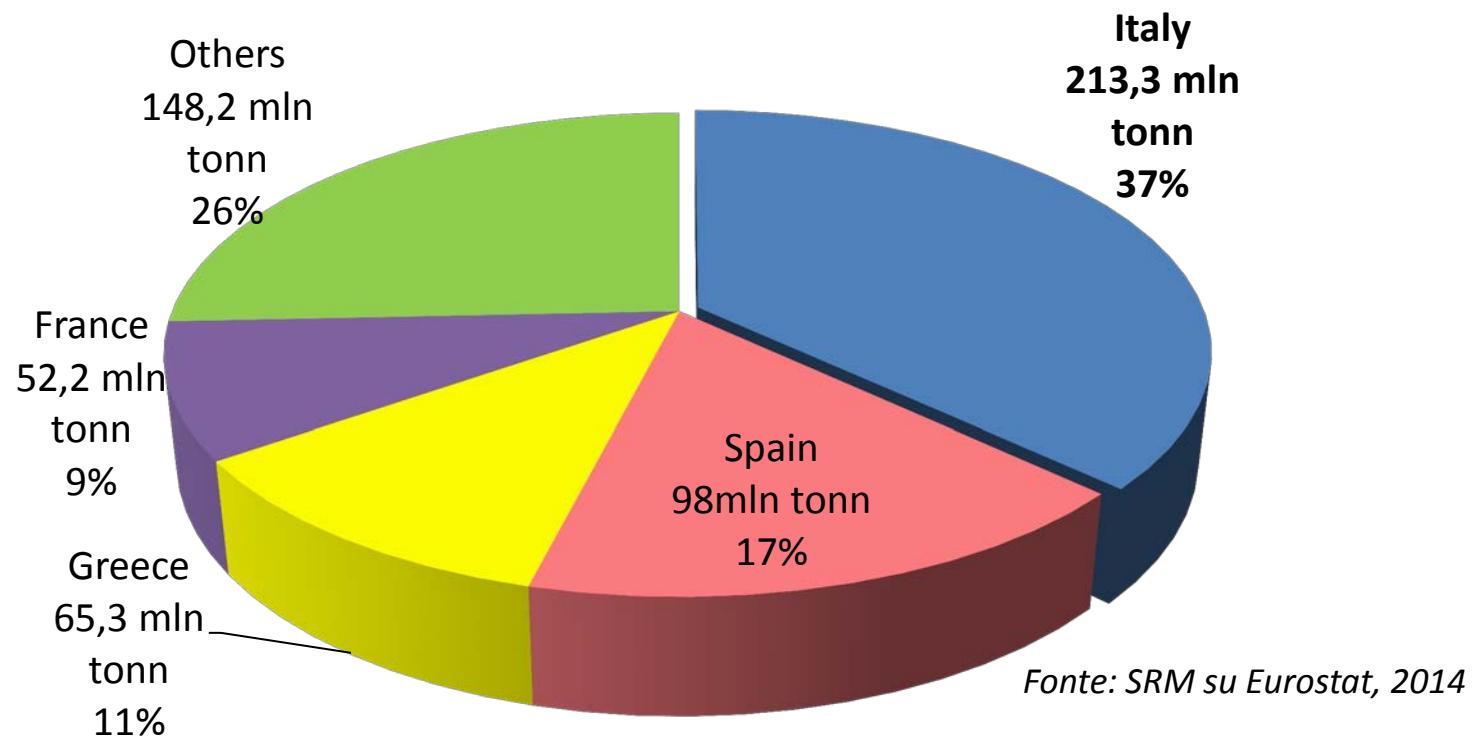
- Il **30,5%** dell'interscambio commerciale dell'Italia **viaggia su nave** per un valore di **230 mld€**
- **circa 7.000** sono le **imprese** del cluster marittimo in Italia; quelle localizzate nel Mezzogiorno sono 2.700, ovvero il 38,5% del totale nazionale

■ 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**

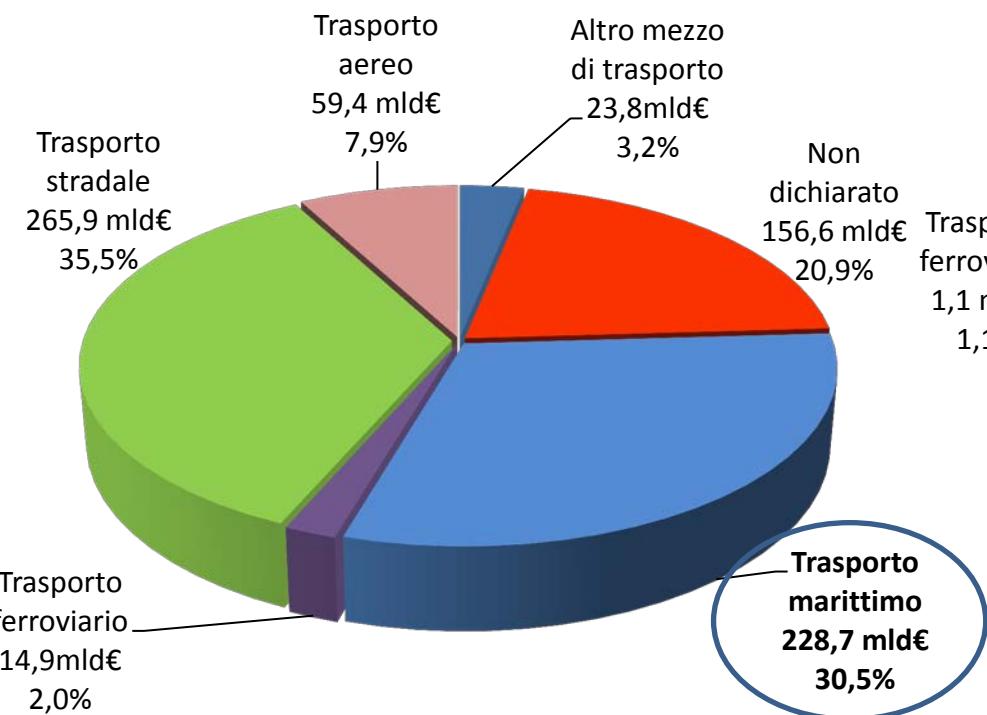
Un primato italiano: lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo



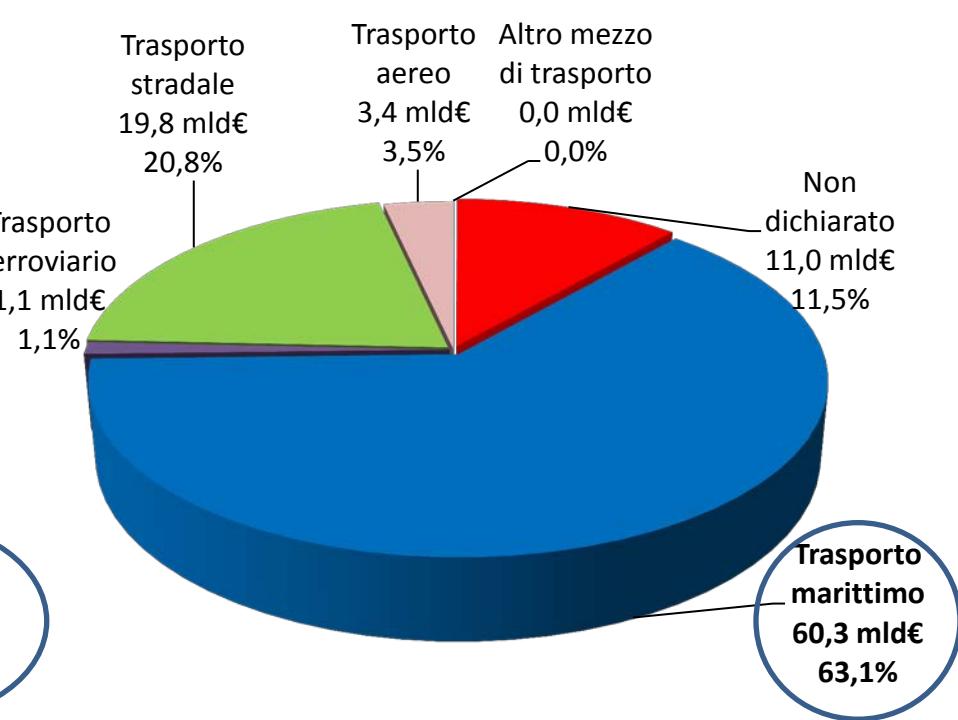
- Lo Short Sea Shipping, **con 1,8 mld di tonnellate**, rappresenta il 60% del trasporto marittimo dell'UE 28; il Mediterraneo è l'area in cui prevalentemente si concentra tale modalità (29%)
- **L'Italia è leader** in UE 28 per merci movimentate in SSS **nel Med** con 213,3 mln di tonnellate.

Dal mare passa l'internazionalizzazione dell'economia italiana

Interscambio commerciale
Italia



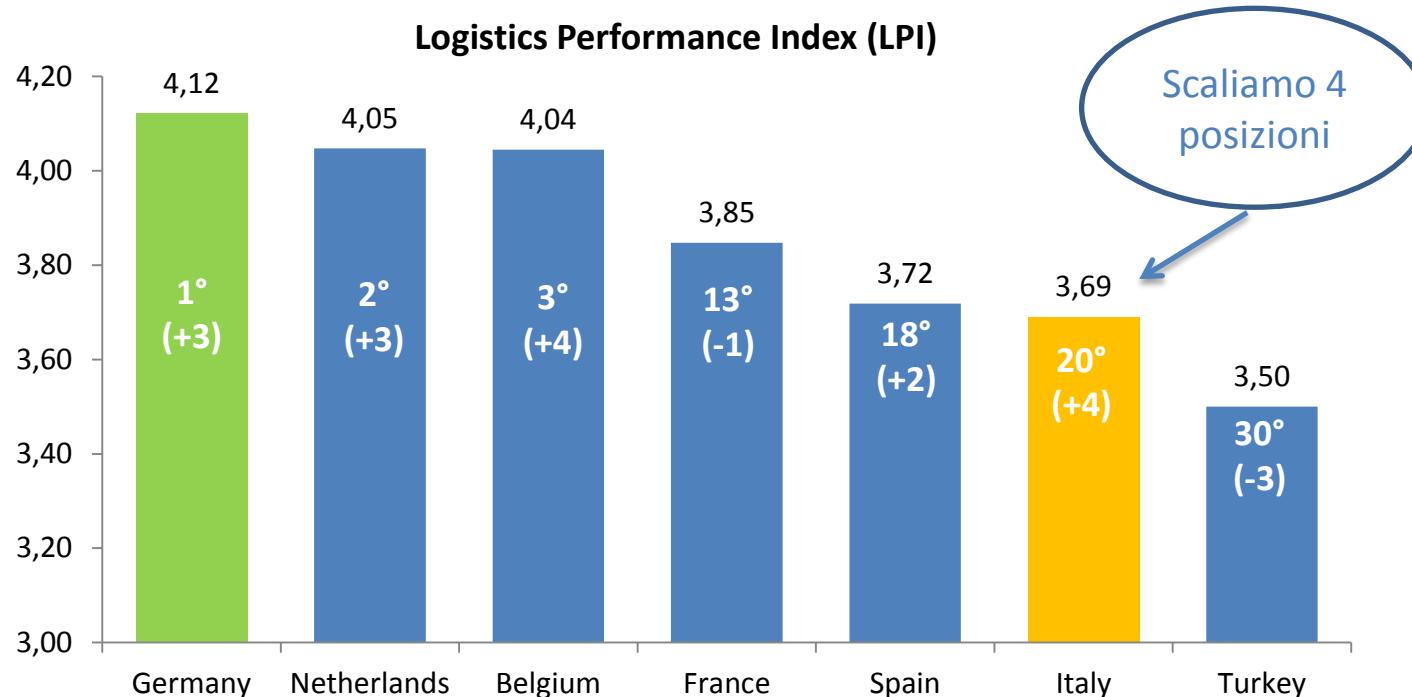
Interscambio commerciale
Mezzogiorno



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**.

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).

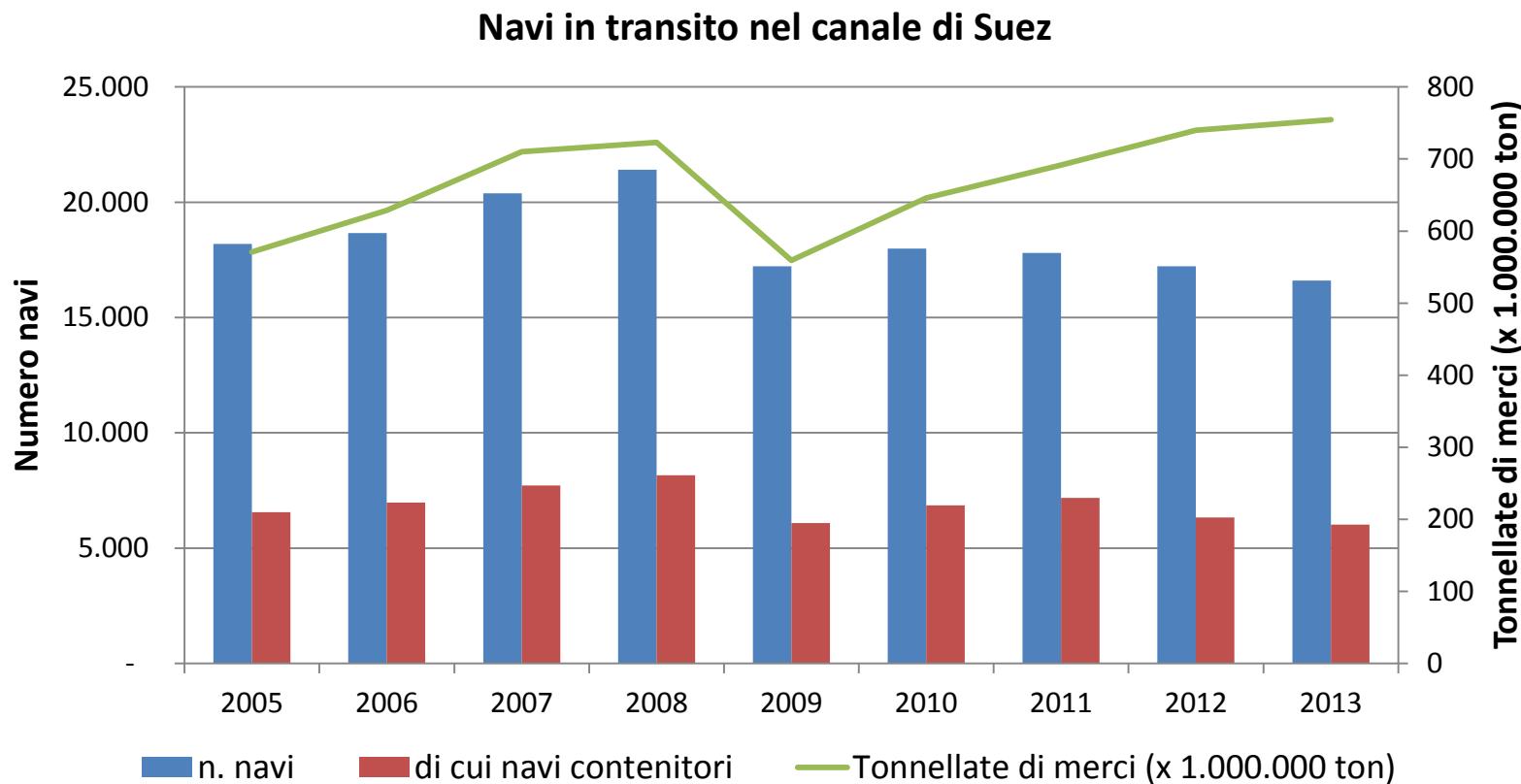


Perdita di competitività delle imprese che esportano

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

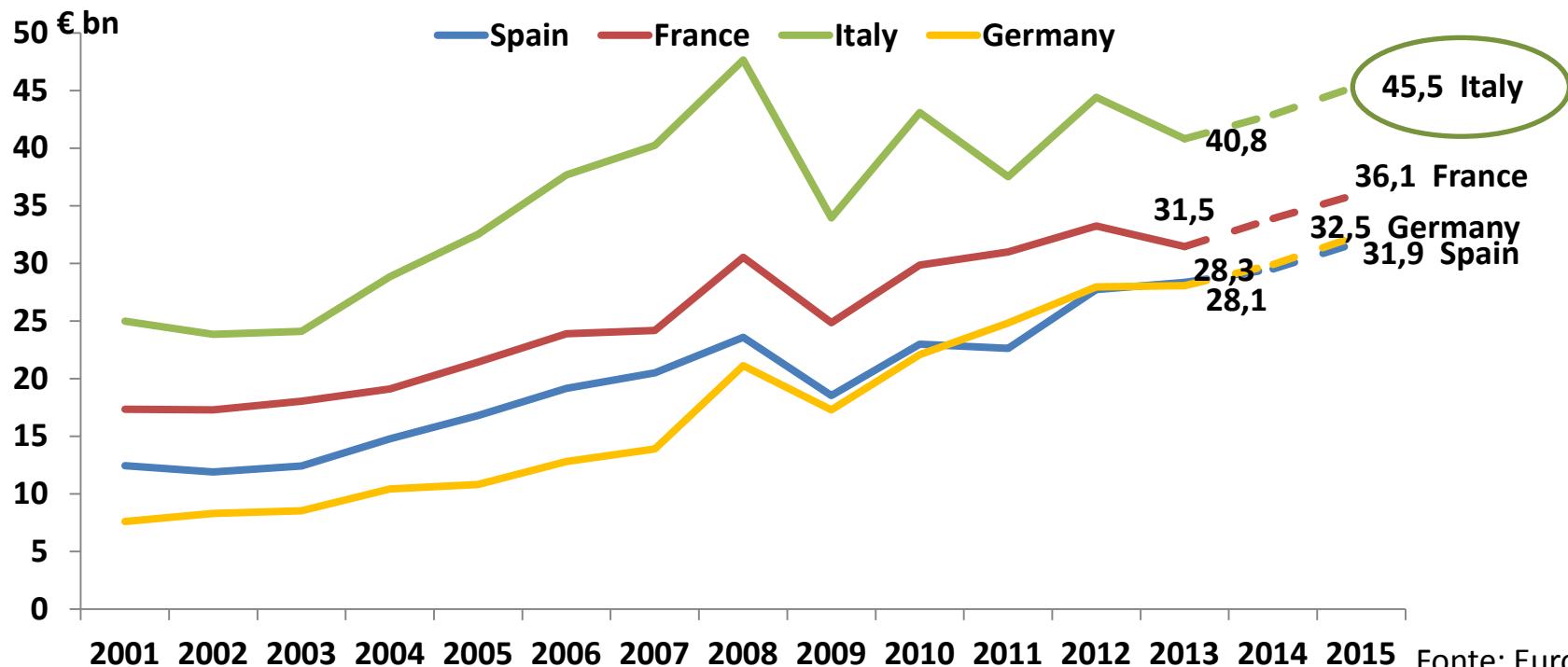


Fonte: SRM su Canal Suez Authority, 2014

- 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

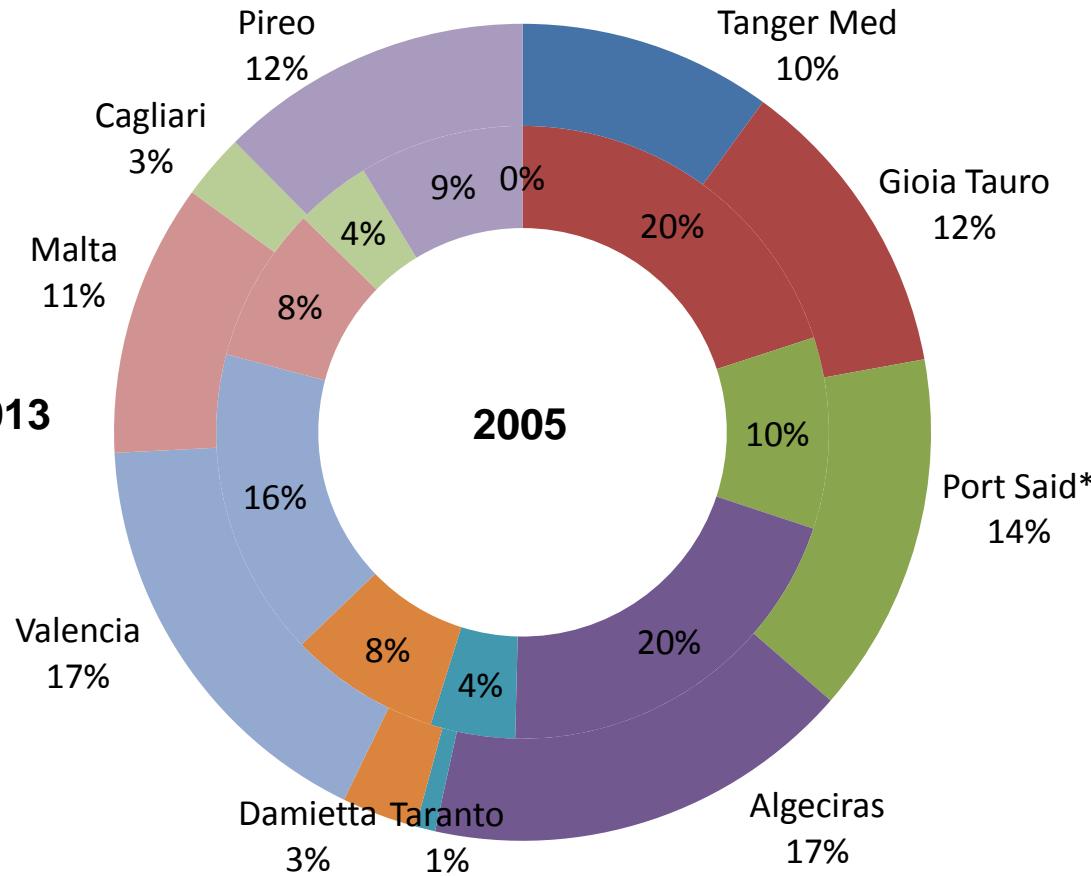
- Il trend di Suez dimostra che il traffico marittimo nel Mediterraneo sta aumentando nonostante le tensioni politiche dell'area (**+105%** delle merci in transito **dal 2000 al 2013**)
- Nel Mediterraneo transita il **19%** del traffico marittimo mondiale; nel 2005 era il **15%**.
- Cresce l'import-export 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**.



Uno sguardo ai competitor portuali nel Mediterraneo

Leadership
dei porti
spagnoli

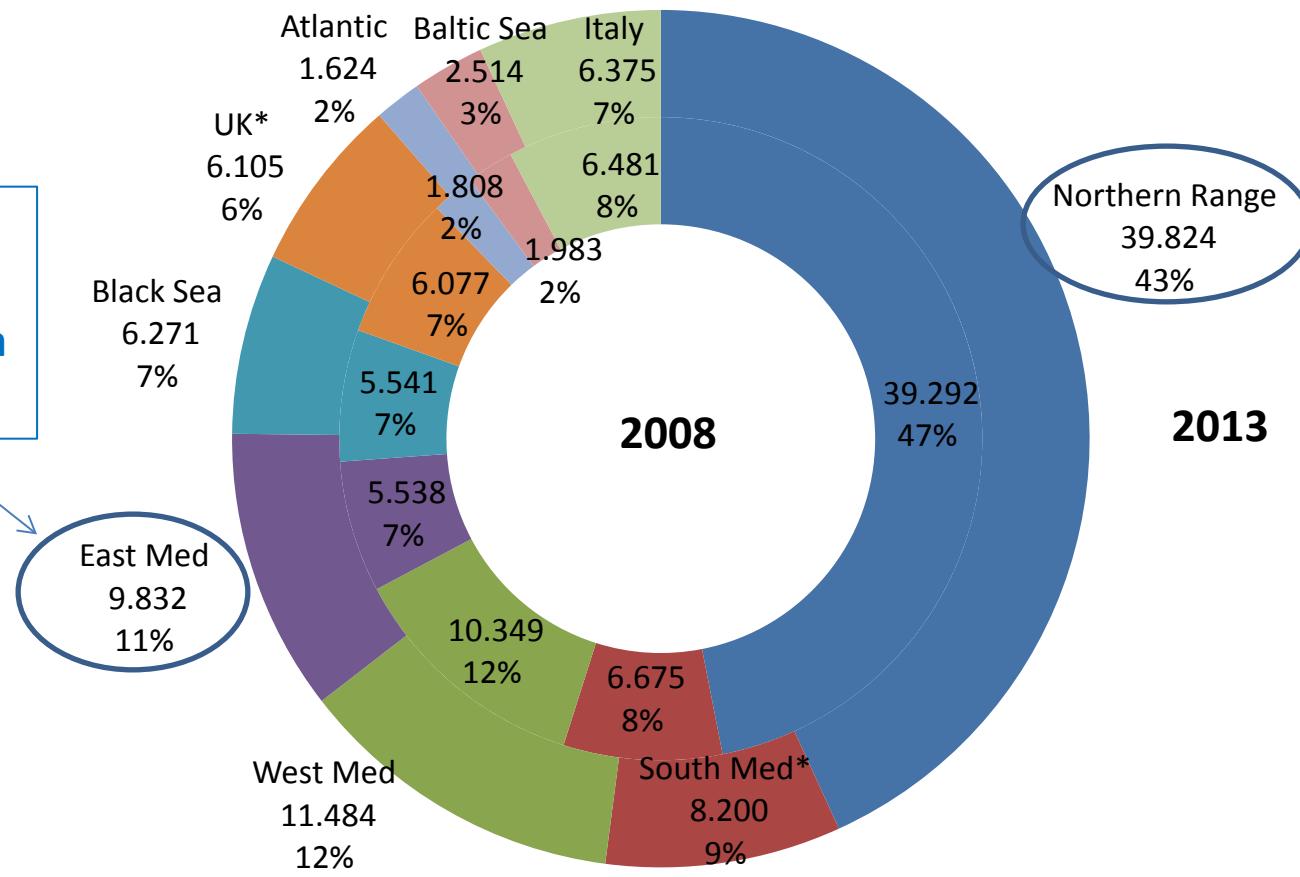
2013



- 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

Un altro competitor:
la portualità turca



- 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

POLITICHE ATTIVE DI
SETTORE
ITALIA

Acquisizione e
lavorazione dei
440 mila TEU

1 mld€ di
fatturato

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%**

Conclusioni

- L'economia del Mezzogiorno ha forti interdipendenze con il resto del Paese; lo dimostrano anche recenti analisi di SRM
- Abbiamo 1/3 del nostro interscambio commerciale che viaggia via mare e se consideriamo il Mezzogiorno questo dato sale a 2/3
- Le inefficienze logistiche e infrastrutturali dunque pesano per 1/3 sulle imprese e sull'economia italiana mentre pesano i 2/3 sul territorio meridionale
- E' 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

Focus

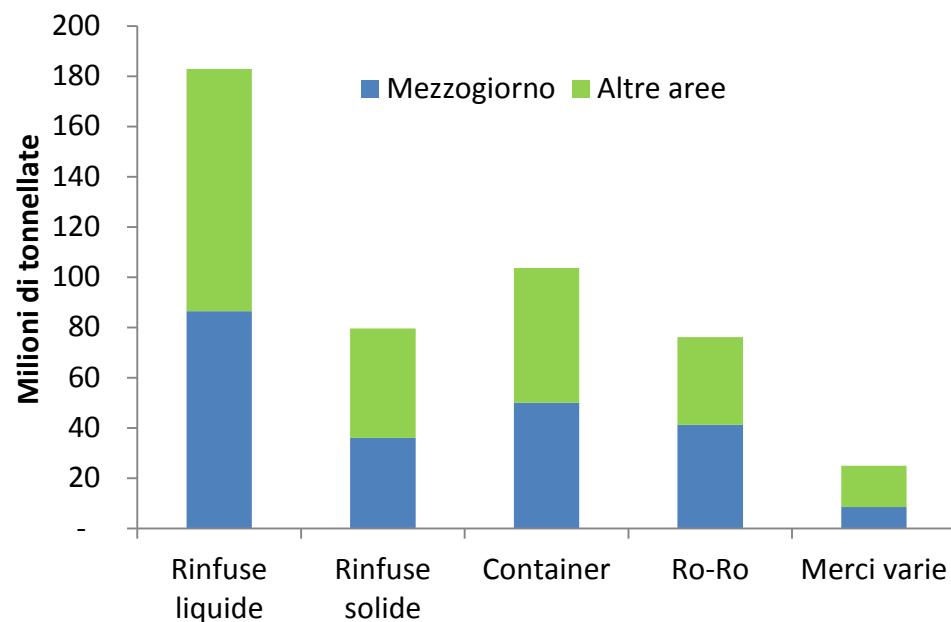
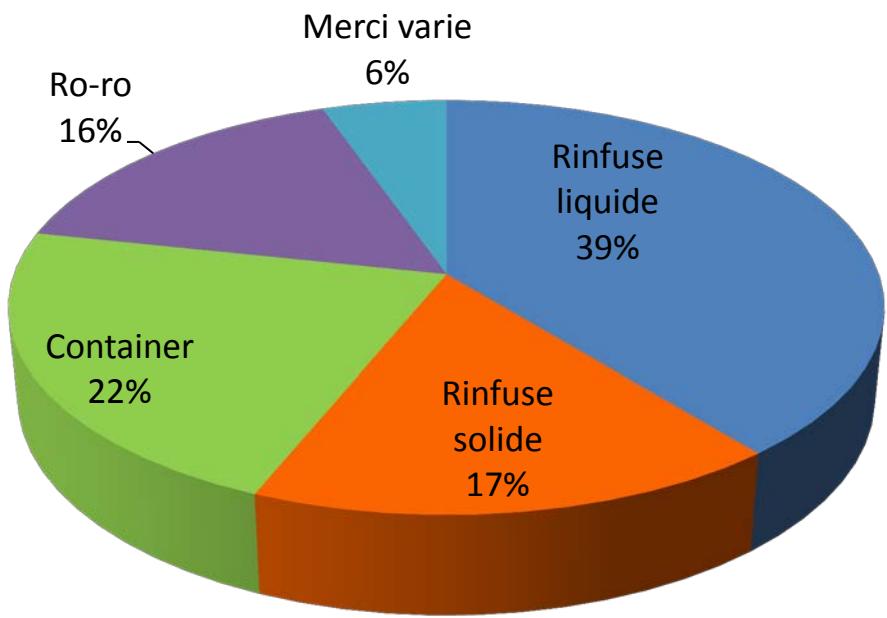
La competitività delle infrastrutture e le grandi alleanze

Alessandro Panaro
Responsabile Area Infrastrutture SRM

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

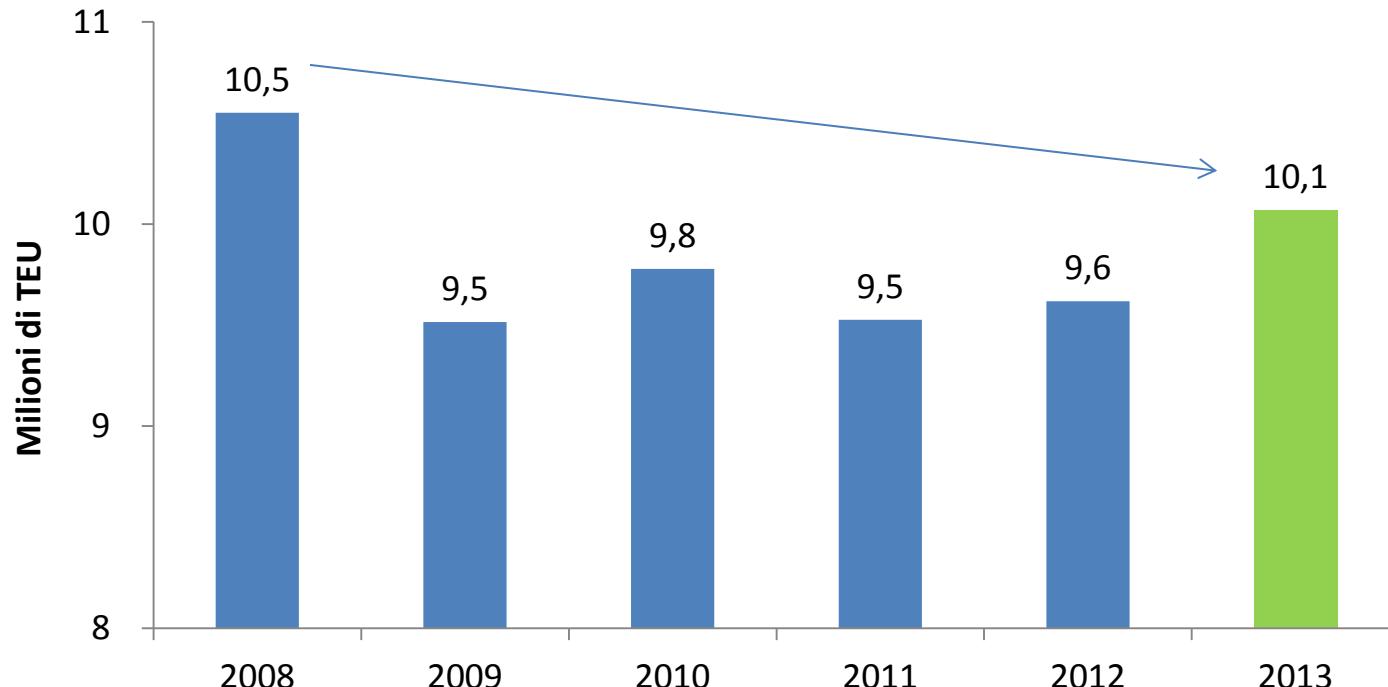
Short analysis della portualità italiana e del Mezzogiorno



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)

Il segmento dei container. Trend



Fonte: SRM su Autorità Portuali

- Nel 2013 il sistema portuale italiano ha di nuovo superato la soglia dei 10 mln di TEU.
- Gli **scali del Mezzogiorno** incidono per il **48%** sul totale dei container movimentati dai porti italiani (nel Sud sono localizzati i 3 hub).

Confronto con i competitor sulla programmazione portuale

Con modalità differenti tali strumenti hanno in comune l'identificazione degli obiettivi, i tempi richiesti e i finanziamenti disponibili

Rotterdam

- *Mission statement* della Havenbedrijf Rotterdam NV

Antwerp

- *Business Plan 2014-2018*

GERMANIA

- Terzo **Rapporto del Governo Federale** sullo sviluppo e le prospettive future del settore marittimo in Germania (feb 2013).
- Piano Quadro pluriennale per gli investimenti 2011-2015

FRANCIA

- Strategia Nazionale di rilancio portuale (may 2013).

SPAGNA

- *Ley de Puertos* (2010)

MAROCCO

- La strategia portuale nazionale al 2030

TUNISIA

- XII° Piano regolatore quinquennale 2010-2014

Come si muovono i nostri competitor: Tanger Med

Nel 2013 ha registrato una crescita di quasi il 40% nel segmento dei container

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI:

COMPLETATI:

- Terminal dedicato alla Renault
- Terminal per i veicoli
- Terminal per gli idrocarburi

IN FASE DI COMPLETAMENTO:

(*short term*):

- CTI (Business Center di 30 mila mq)
- Ampliamento di MedHub
- Zona di rifornimento di Findeq
- Infrastrutture stradali per l'accesso al porto
- Nuovo terminal per i passeggeri

(*medium term*):

- **Tanger Med 2** (capacità di 5 mln teu) entro il 2015

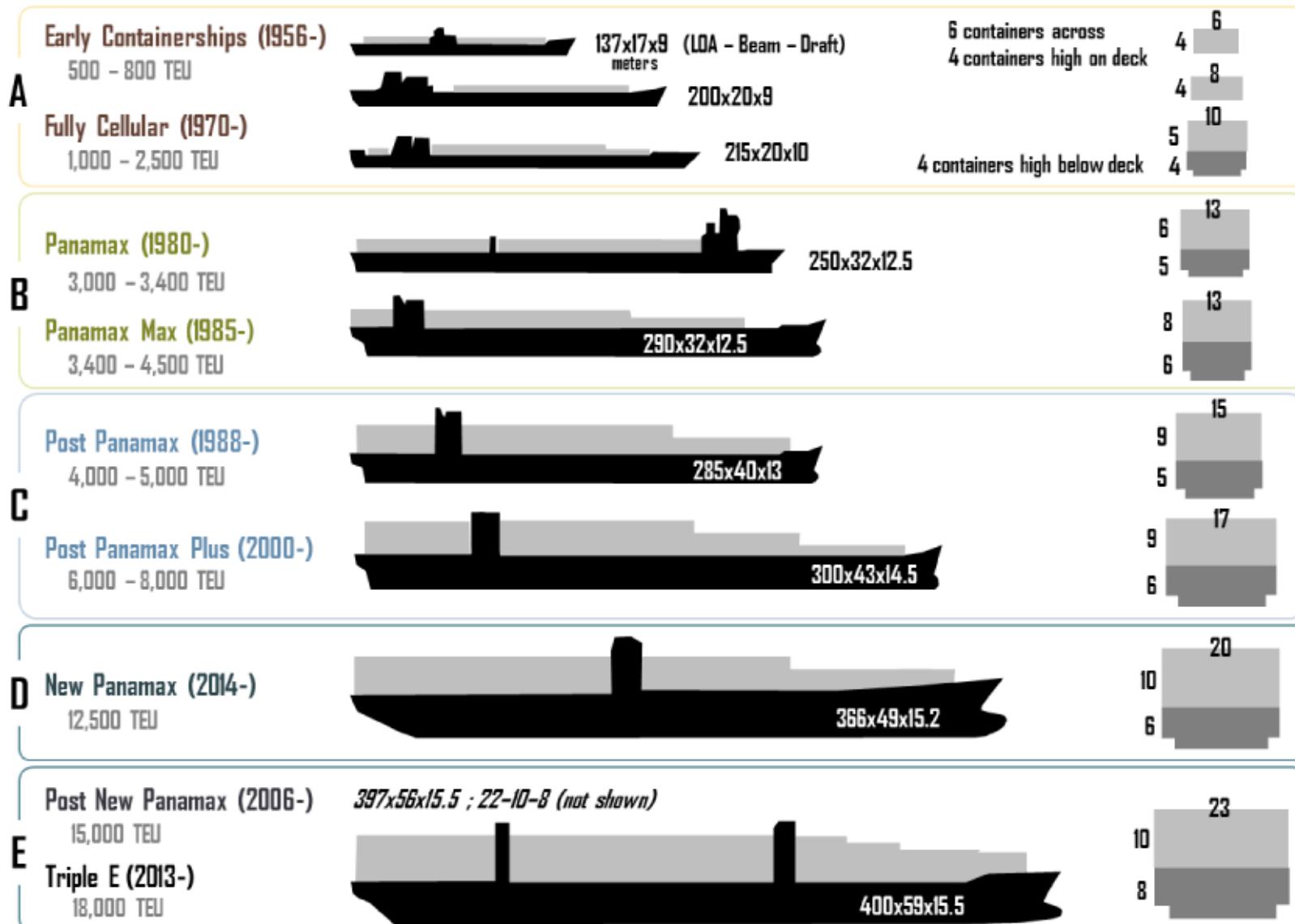
(*long term*):

- Ampliamento della Zona Franca (dagli attuali 1000 ettari ai 2000)

Renault, Operatori logistici, Marsa Maroc, ONCF

ACCORDI E SINERGIE:

I nuovi driver della maritime economy: il gigantismo navale

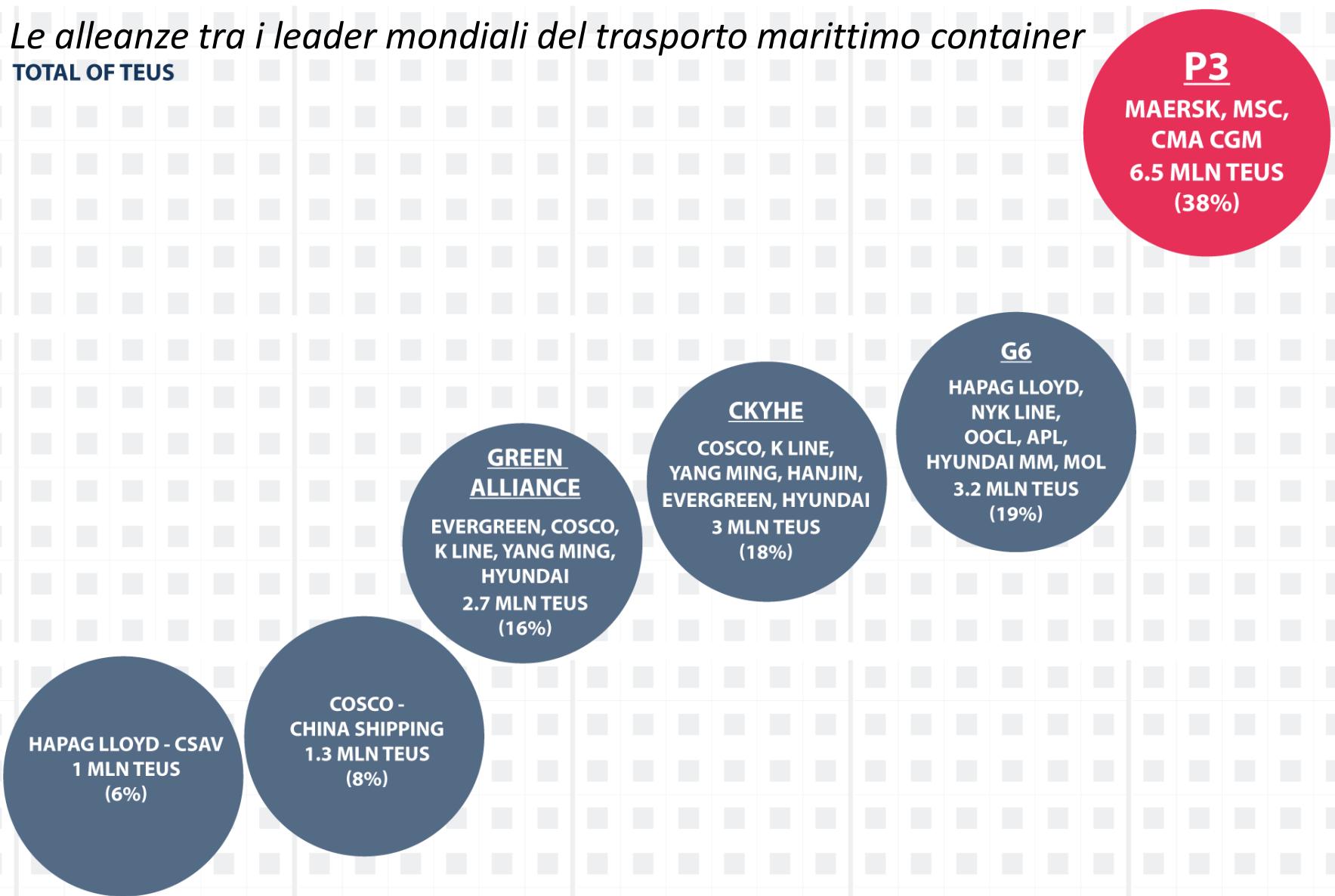


Source: Ashar and Rodrigue, 2012

I nuovi driver della maritime economy

Le alleanze tra i leader mondiali del trasporto marittimo container

TOTAL OF TEUS



Le alleanze: la P3 Network



MAERSK



38% della flotta mondiale

- 255 portacontainer
- 2,6 milioni di teu
- 5 principali rotte di traffico lungo le direttive Asia-Europe, transatlantica e transpacifica

Porti italiani coinvolti nella P3 (5 tratte su 27)

Servizi Asia - Mediterraneo/Mar Nero

Route Dragon: Genova, Gioia Tauro, La Spezia

Route Jade: Gioia Tauro, La Spezia

Route Phoenix: Trieste

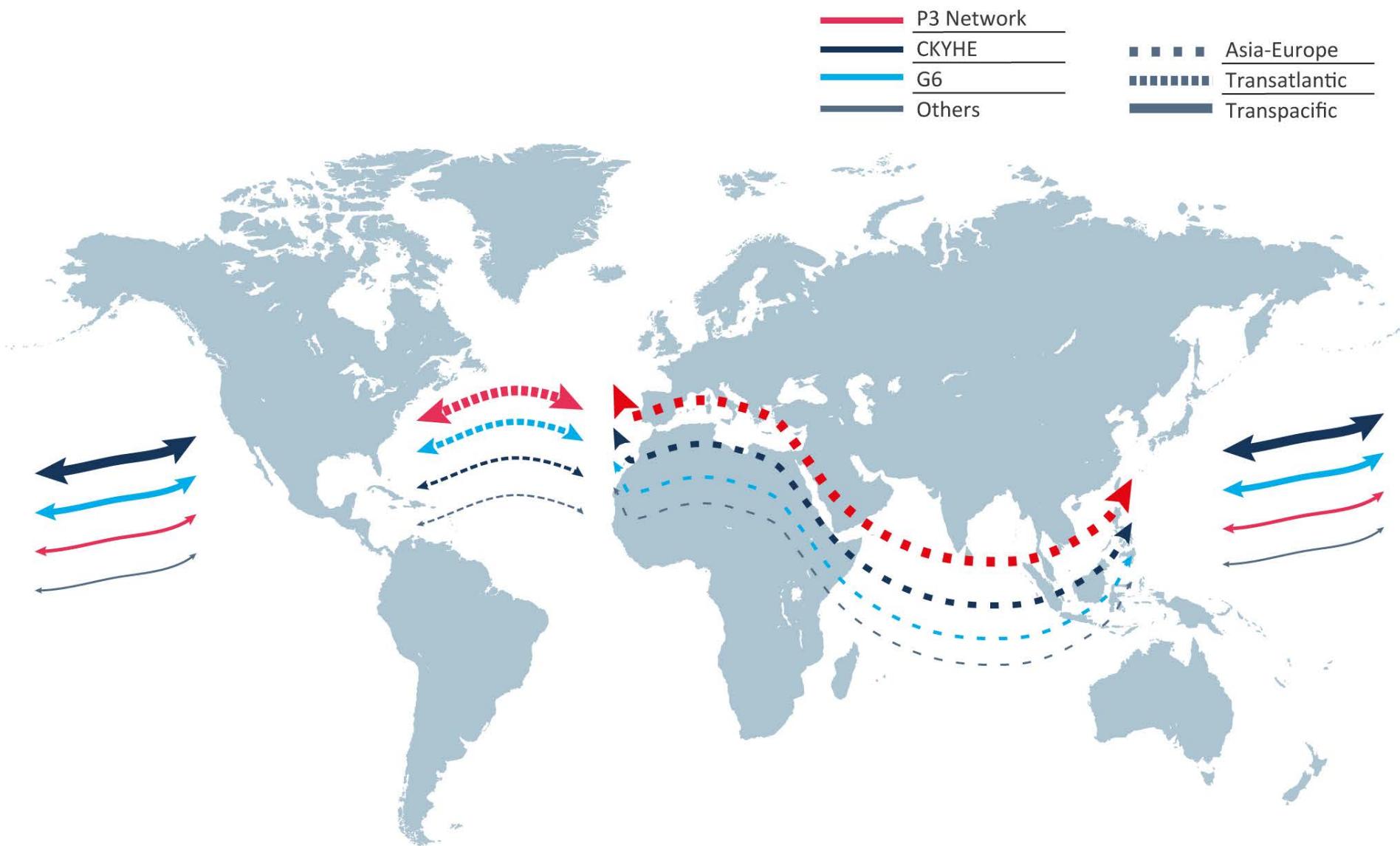
Servizi transatlantici

Route Medusa: Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Napoli

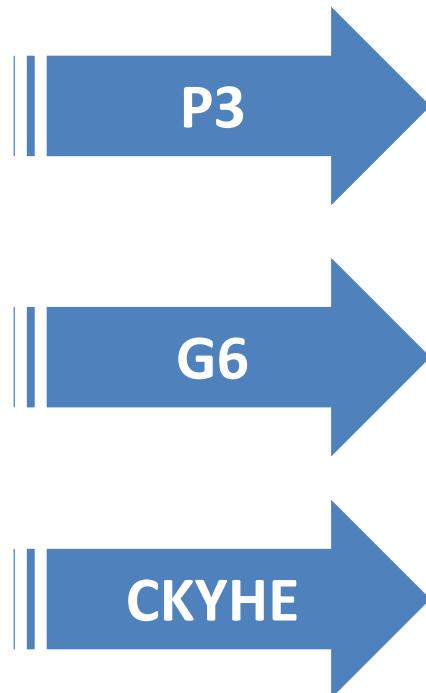
Route Medgulf: Genova, Gioia Tauro, La Spezia

I nuovi driver della maritime economy

La quota dei network sulle principali rotte marittime mondiali

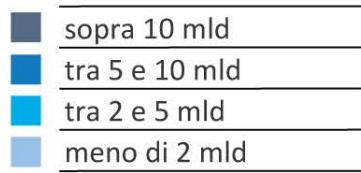


Le grandi alleanze: i porti italiani coinvolti

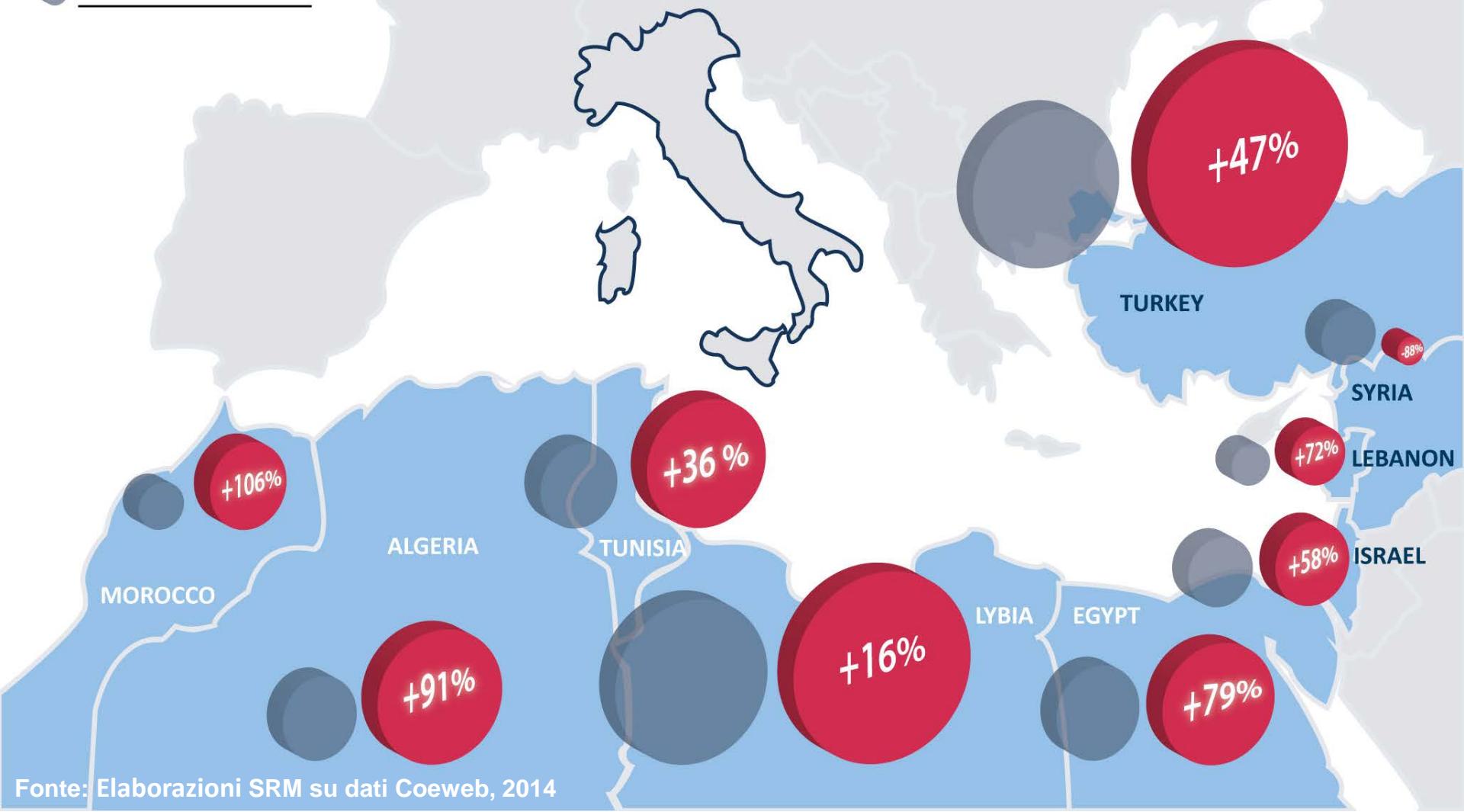


- Sono 8 sulla carta..... solo se «possono» accogliere le grandi navi

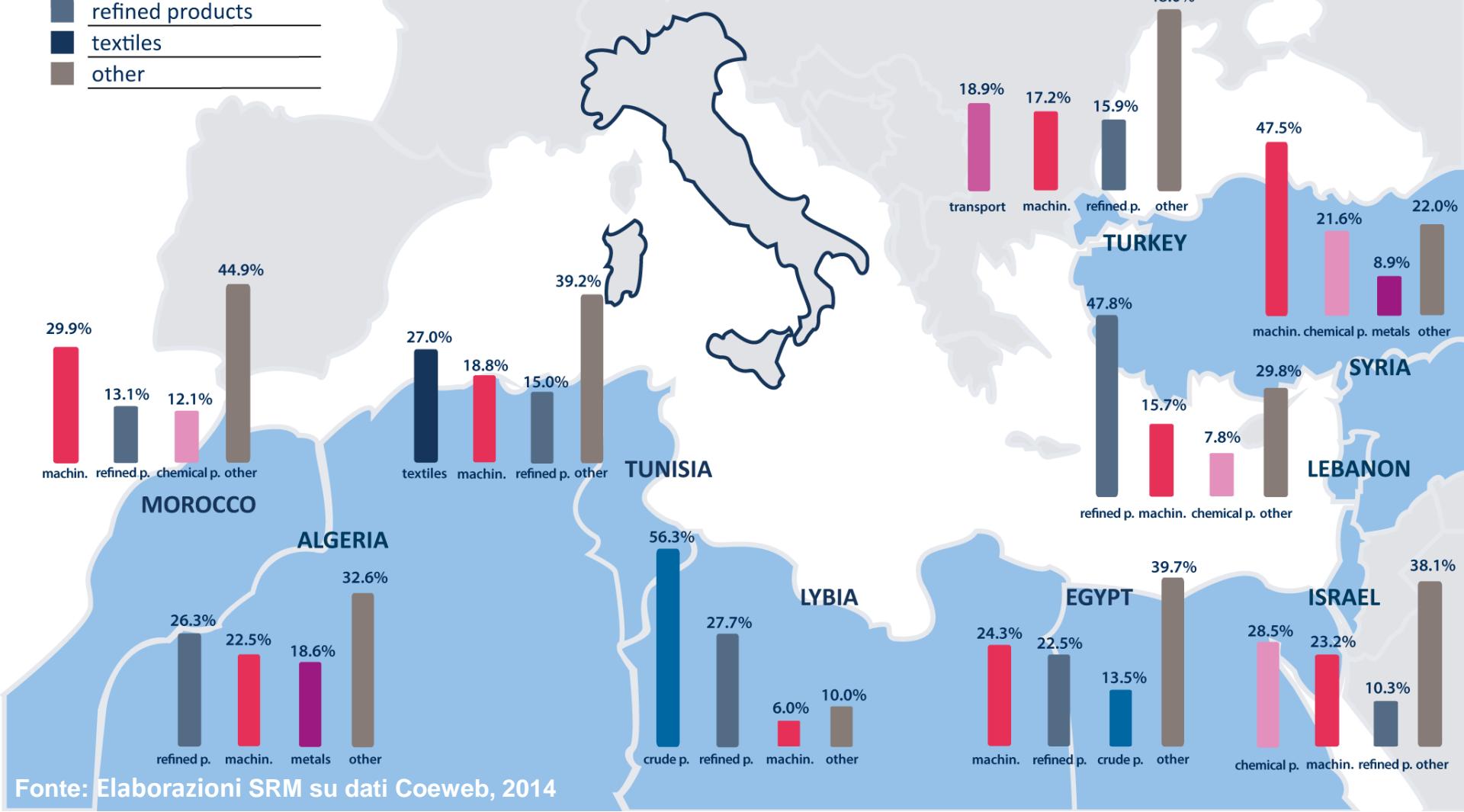
I nuovi orizzonti. L'interscambio marittimo verso l'Area MED: intensità dei traffici



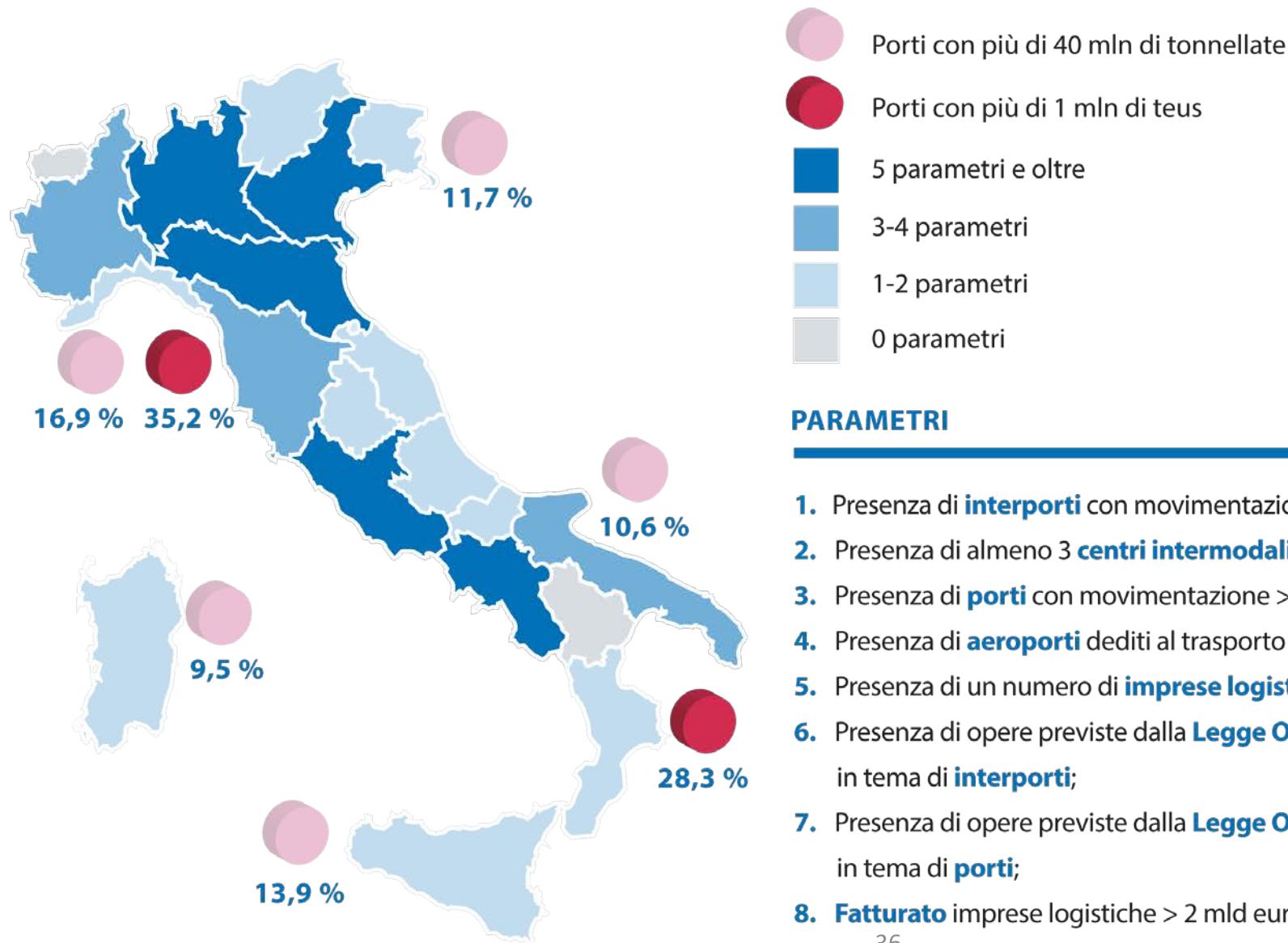
La variazione dell'interscambio marittimo con l'Area MED dal 2004



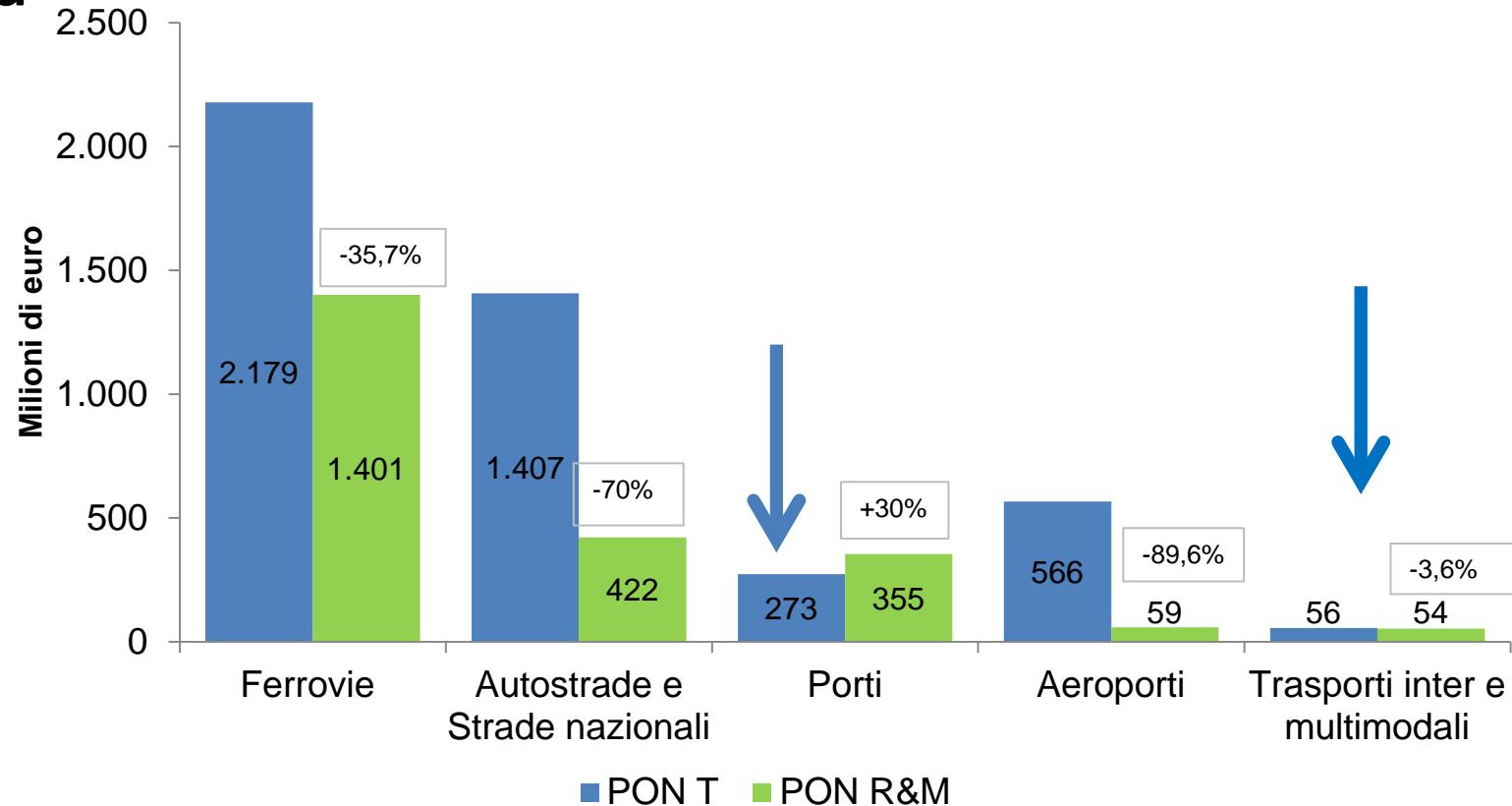
L'interscambio marittimo verso l'Area MED: le merci



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



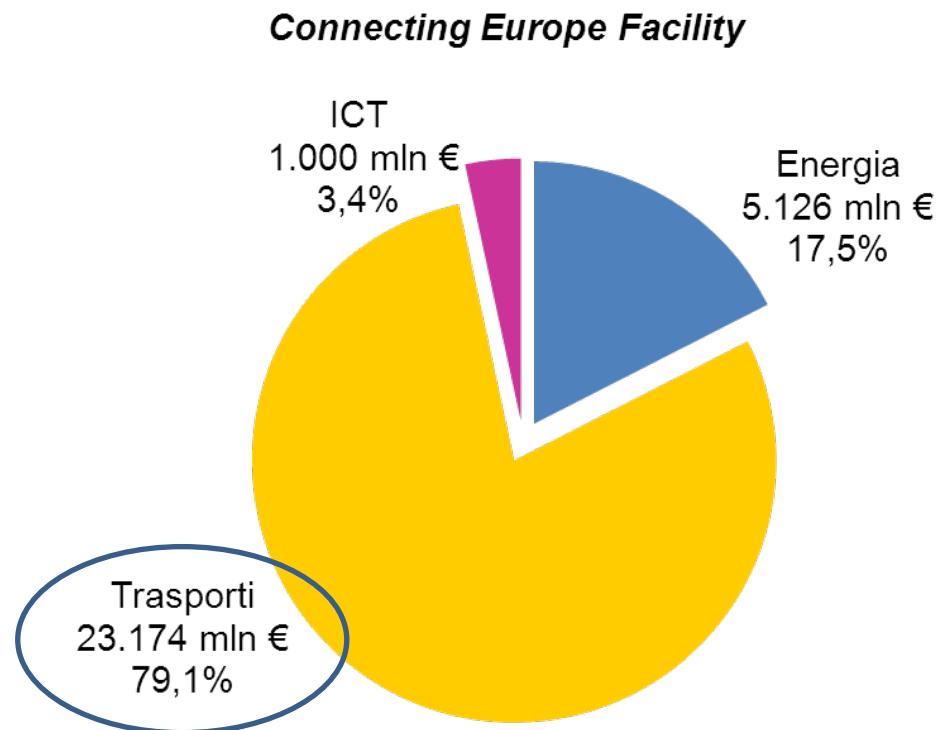
Fonte: SRM su dati Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, 2013

- 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

Cosa sta accadendo nel mondo

- ✓ Nel 2013 gli investimenti pubblici spagnoli nei porti nazionali sono ammontati a **400 mln€** e quelli privati hanno superato i **550 mln€**. Hutchison Port Holdings investirà altri **150 milioni di euro** nel porto di Barcellona.
- ✓ Nel **primo quadri mestre del 2014 i porti spagnoli hanno movimentato 148,6 milioni di tonnellate di merci**, con un incremento del +5,1% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno.
- ✓ Ad aprile il **traffico dei container** nei porti marittimi **cinesi** è cresciuto del **+7,2%**
- ✓ Nel primo trimestre di quest'anno i **porti turchi** hanno movimentato un traffico containerizzato pari complessivamente a 21,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del **+11,7%** (**Mersin +19.8%**)
- ✓ Nel 2014-2018 il **Marocco investirà 560 milioni di euro** per la realizzazione di una serie di grandi progetti infrastrutturali nei porti nazionali.
- ✓ L'agenzia governativa brasiliiana **Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP)** ha assegnato i primi terminal portuali al settore **privato** dopo la promulgazione della nuova legge sui porti n. 12.815 che è entrata in vigore lo scorso giugno. L'agenzia ha precisato che d'ora in poi la concessione di terminal sarà assegnata a ritmo continuo e che, secondo una stima del governo federale, gli attuali 59 progetti in fase di autorizzazione consentiranno di attrarre investimenti privati per altri 11,4 miliardi di real circa.

La riforma portuale

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'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