



BANCA
CR FIRENZE



Economia del mare Opportunità concreta per il territorio

Pierluigi Monceri

*Direttore Regionale
Toscana, Umbria, Lazio e Sardegna – Intesa Sanpaolo*

Livorno, 1 dicembre 2016

1

Il porto di Livorno e la proiezione internazionale del Sistema marittimo della Toscana

2

Il sostegno all'economia del turismo

3

Potenziali prospettive di crescita

Il posizionamento di Livorno nel contesto nazionale

□ Alcuni primati del porto:

- 1° per movimentazione merci in Ro-Ro (11,4 mln di tonnellate)
- 4° per merci complessivamente movimentate (32,7 mln tonn.)
- 4° per container (781 mila TEU)
- 4° per merci varie (2,6 mln di tonnellate)
- 6° per traffico crocieristico (698 mila passeggeri)

□ Settori di prospettiva:

- **Ro-Ro**, che continua a registrare ottime performance (+13,3% sui primi 9 mesi del 2015).
- **Container.** Con la realizzazione del nuovo terminal il porto si propone di incrementare le quote di traffico nel settore (+5,8% sui primi 9 mesi del 2015).

L'impatto della Maritime Economy in Toscana

❑ Valore Aggiunto dell'Economia del Mare:

- Nella **provincia di Livorno** l'economia del mare ha prodotto nel 2015 un **valore aggiunto** pari a **970 mln€** (9° in Italia). Essa ha un peso del 12,5% sul totale dell'economia locale
- In termini di **occupazione**, la blue economy conta a Livorno **18.600 addetti** (8° provincia in Italia)

❑ Import-Export:

- La quota di **import-export via mare** della regione è il **37,5%** (in Italia è pari al 37%)

❑ Il cluster marittimo:

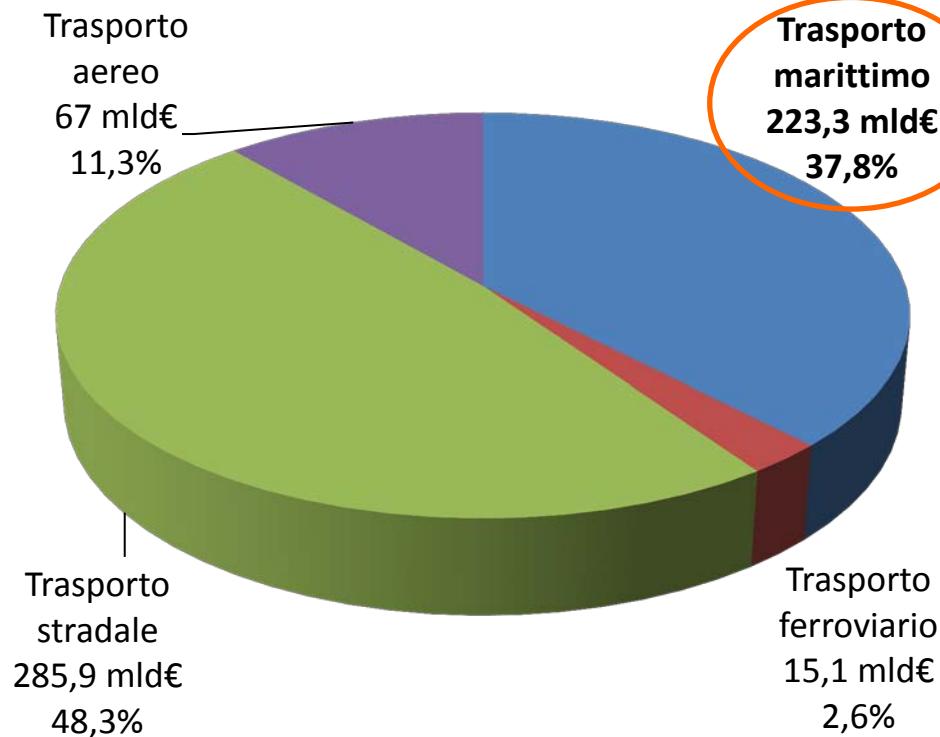
- La **Toscana**, con **1.117 imprese** del cluster marittimo, è la **2° regione** per numero di unità (12,1% del totale Italia). L'89% è attivo nella cantieristica (costruzione e riparazione di navi)

❑ La nautica da diporto:

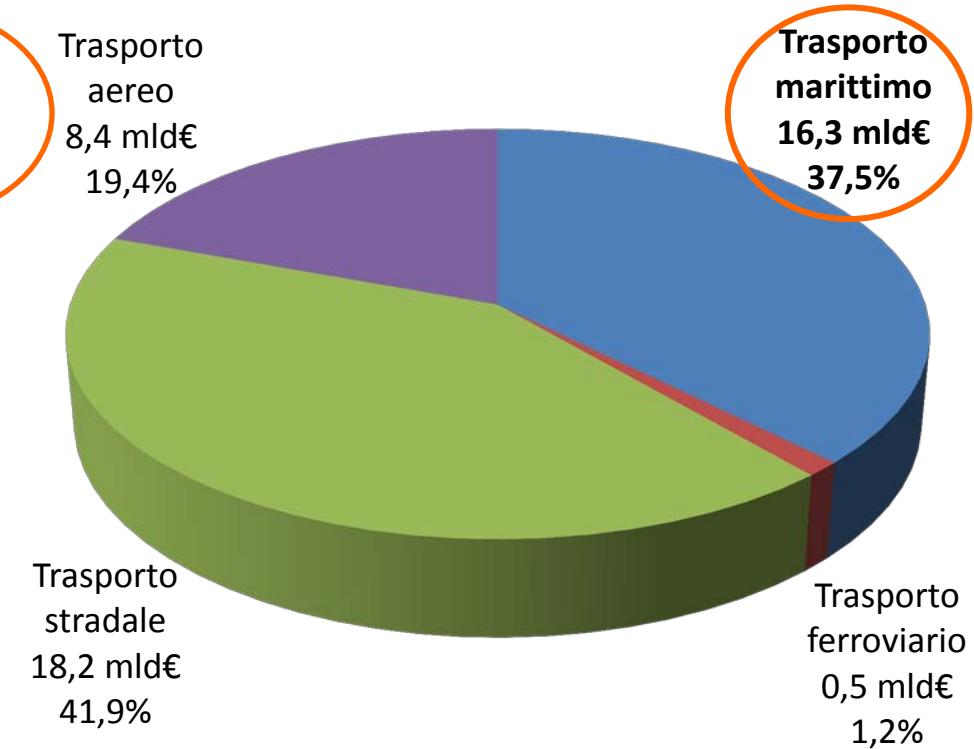
- La **Toscana** è la **3° regione** italiana per **numero di posti barca** (18.770) ed è **4°** per infrastrutture destinate ad accogliere navi oltre i 24 m di lunghezza (298)

Il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese

Interscambio commerciale Italia



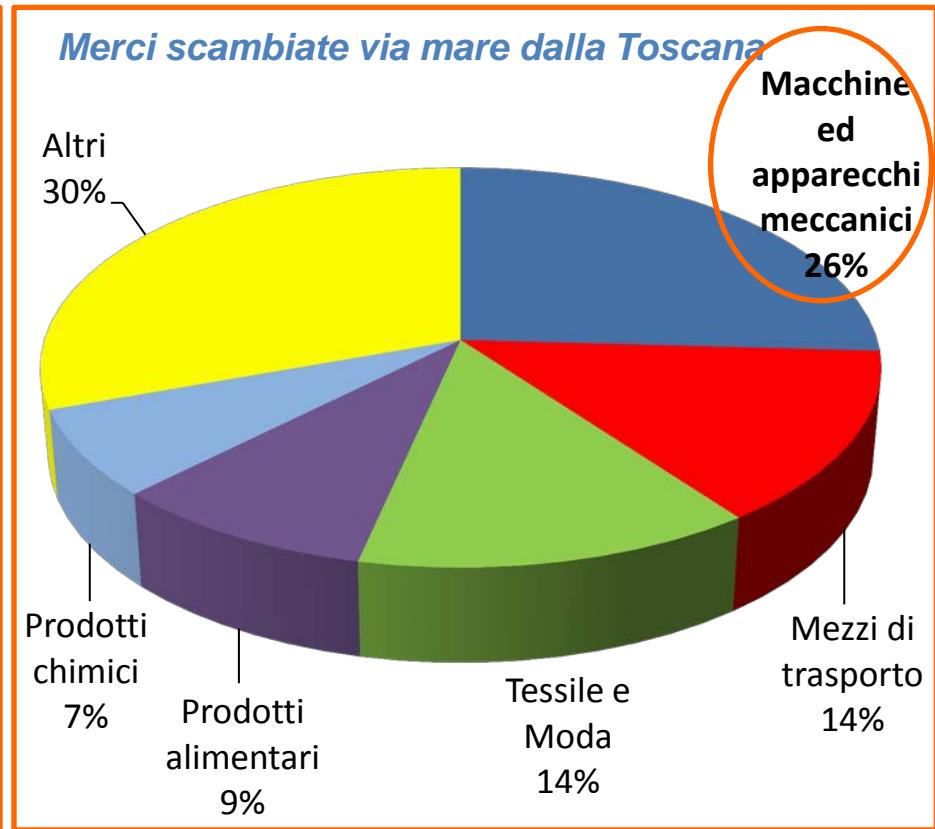
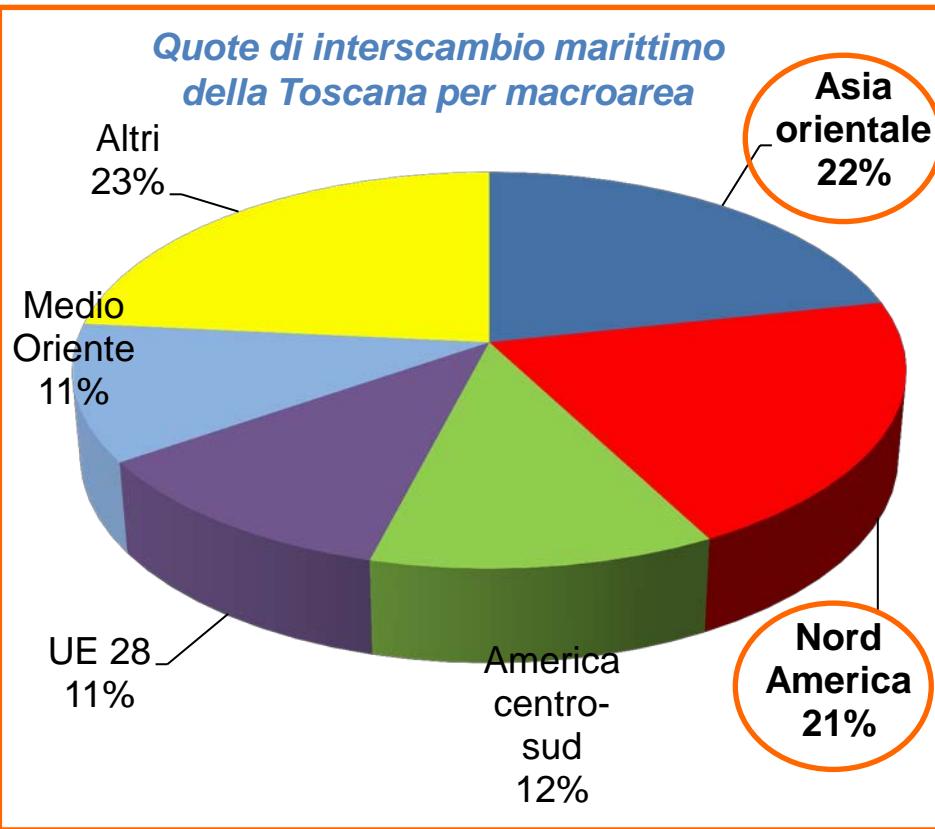
Interscambio commerciale Toscana



Fonte: SRM su Coeweb. Dati al 31/12/2015

- Nella regione vengono trasportati via mare **oltre 16 miliardi di euro di merci**.
- Al **1° sem. 2016** l'import-export via mare della Toscana è **stato di 7,5 mld€**, registrando un calo del **5,4%** (in Italia la riduzione è stata del 7,2%)

Il commercio marittimo della Toscana: le Aree e i Mercati

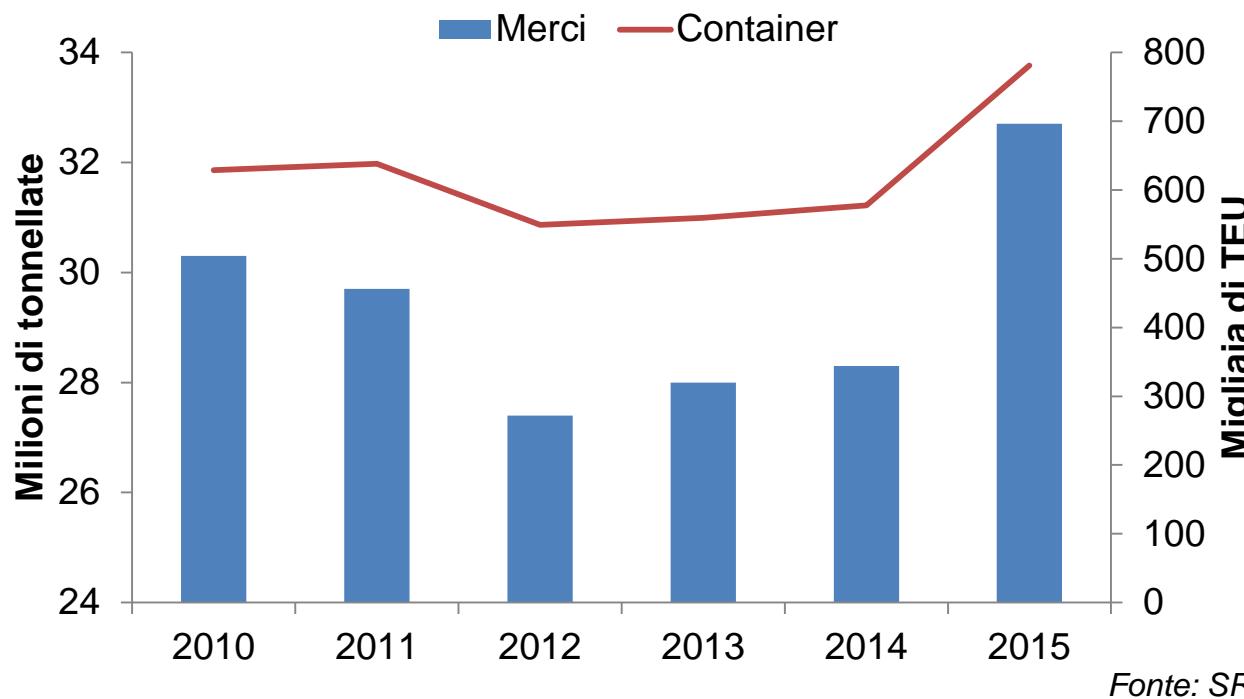


Fonte: SRM su Coeweb. Dati al 31/12/2015

- L'**Asia orientale** e il **Nord America** sono principali Aree di riferimento per il commercio estero della Toscana: **pesano insieme per il 43%**.
- Le **macchine e apparecchi meccanici** costituiscono la tipologie di merci maggiormente scambiate via mare con il **26% del totale**.

Il porto di Livorno: il traffico container

- Il traffico container pesa per il 27% sul totale delle merci gestite dal porto. Con quasi **781 mila TEU** movimentati nel 2015 è il **4° scalo italiano** (nel 1995 i TEU movimentati erano 198 mila: in questo arco di tempo questo tipo di traffico è dunque aumentato di 4 volte).
- Dei container movimentati, **la quota di transhipment è del 25,2%**.

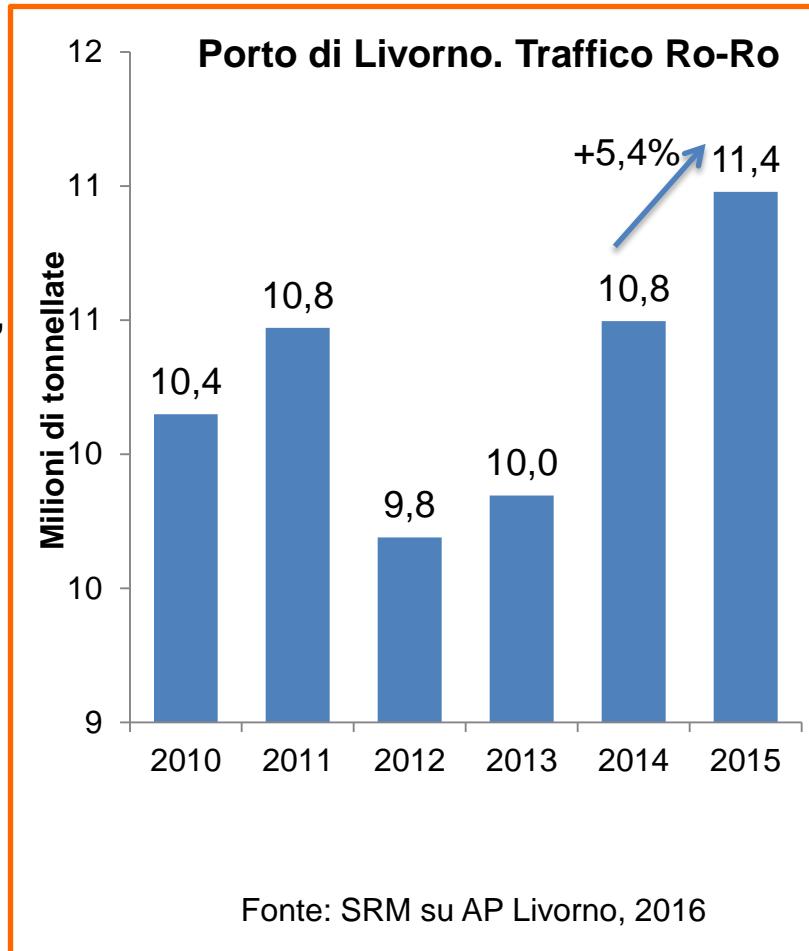
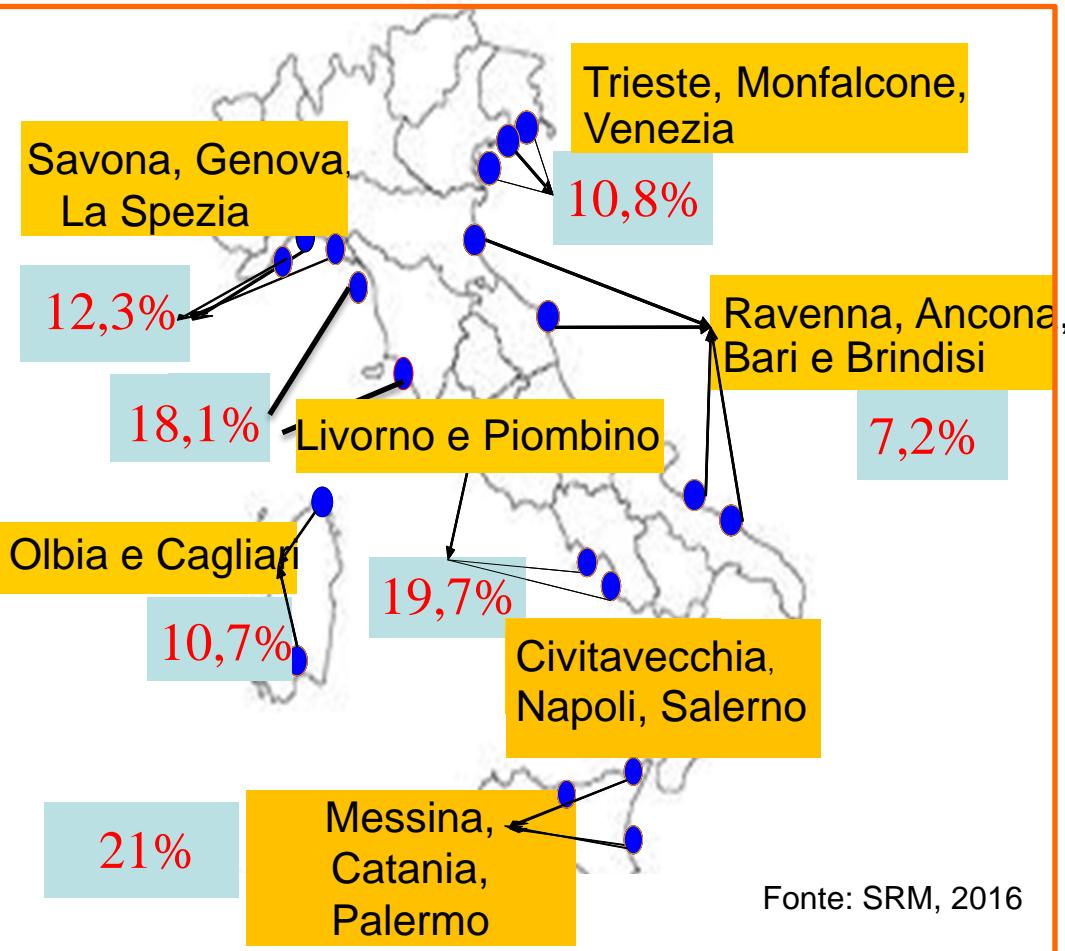


Fonte: SRM su AP Livorno

- Nei primi **9 mesi del 2016** sono stati movimentati **616 mila TEU**, +5,8% sullo stesso periodo del 2015.

Il porto di Livorno: il traffico Ro-Ro

- Il Ro-Ro con 11,4 milioni di tonnellate è la principale tipologia di merce gestita. Livorno è il 1° porto italiano per questo tipo di traffico
- I porti toscani concentrano il 18,1% del Ro-Ro nazionale
- Con 9,2 milioni di tonnellate nei primi 9 mesi del 2016, Livorno registra un incremento del 13.3%.



1. Piattaforma Europa

- 1° fase - Terminal container (dotato di raccordo ferroviario con binari lunghi 750 m)
- 2° fase - Terminal Ro-Ro

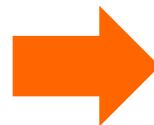
Costo della 1° fase: 866 mln€



540 mln€ sono capitali pubblici (177,76 nel Project Financing e 362 in interventi vari)

326,7 mln€ saranno da investitori privati

Project Financing



Il bando europeo (da 504,46 mln€ è stato pubblicato nel gennaio 2016

2. Finanziamento BEI

- Lo scorso 18 marzo la BEI ha annunciato un **prestito di 90 mln€** e una durata di **20 anni** per il porto di Livorno per finanziare gli interventi già inseriti nel programma triennale 2016/2018.

2

Il sostegno all'economia del turismo

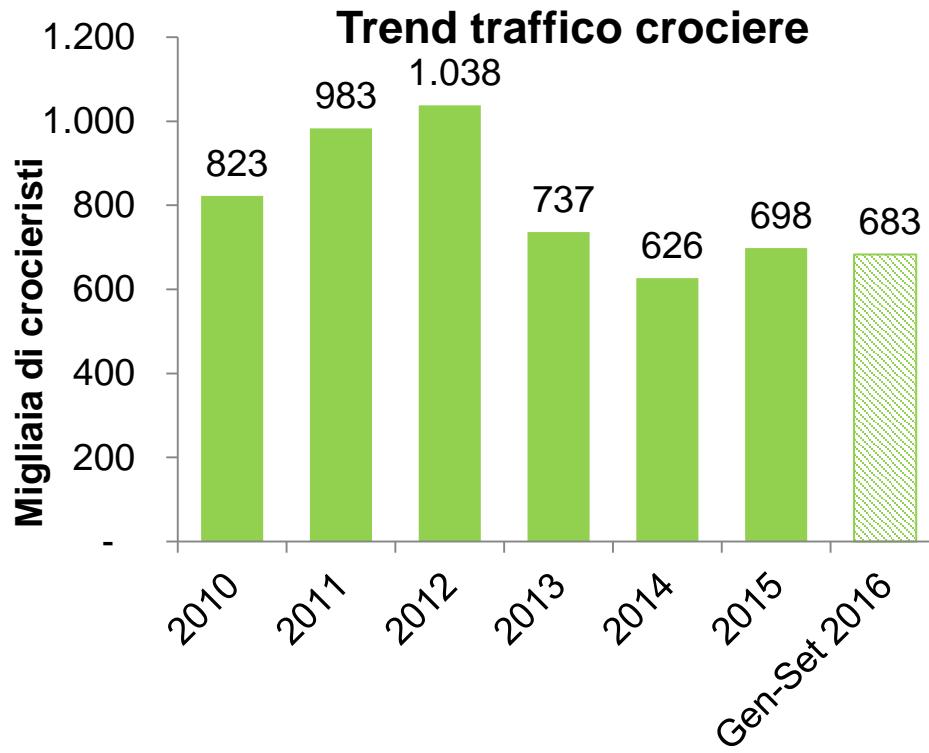
I porti toscani ed il turismo: il traffico passeggeri

Trend traffico passeggeri



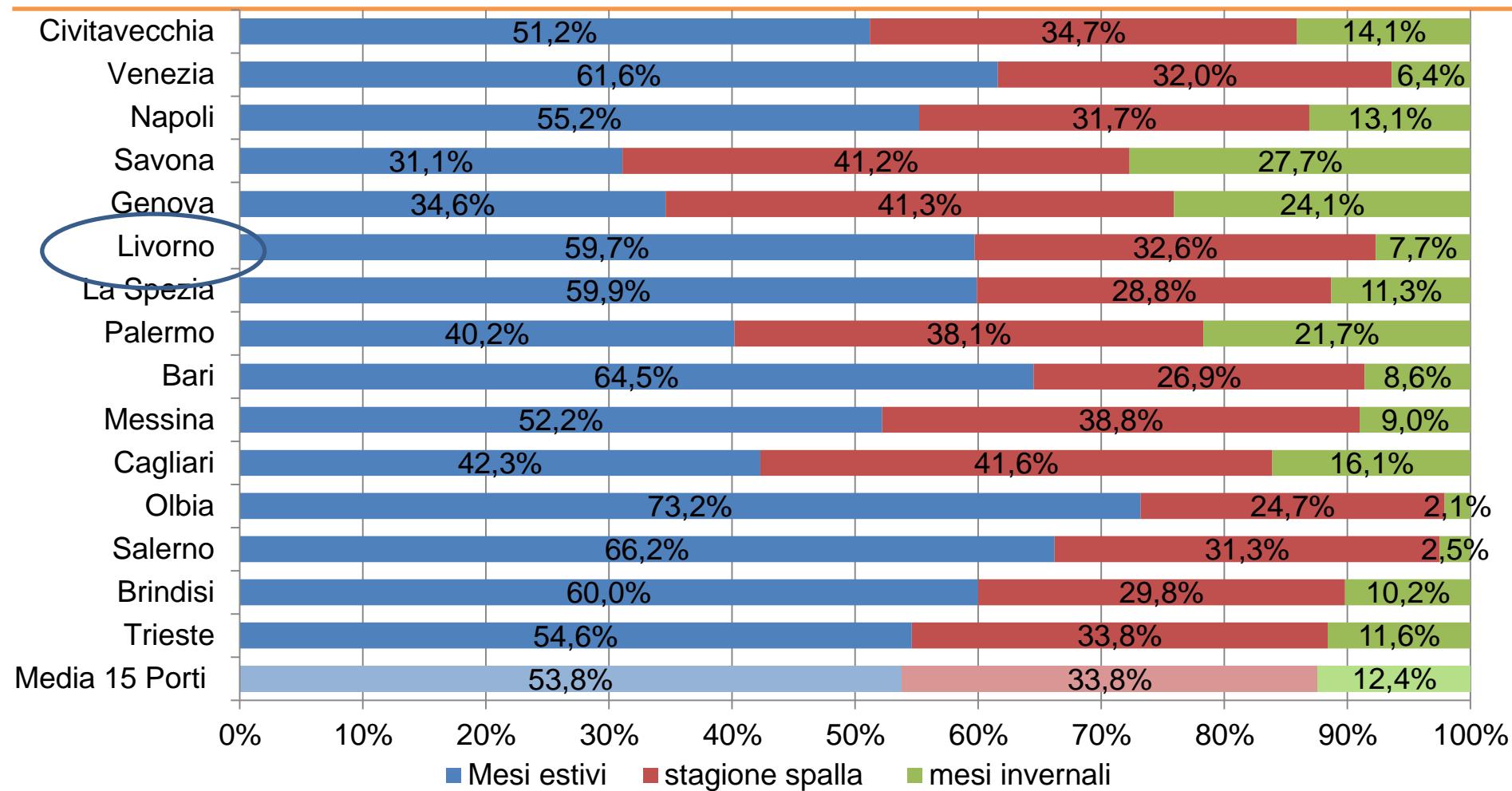
Fonte: SRM su AP Livorno

Trend traffico crociere



- **Livorno ha registrato nel 2015 2,7 milioni di passeggeri.** Nei primi 9 mesi del 2016 sono transitati per lo scalo oltre 2,9 milioni di passeggeri (+26% per i traghetti).
- Con quasi **700 mila passeggeri è il 6° porto crocieristico italiano.** Nei primi 9 mesi del 2016 i crocieristi sono ammontati complessivamente a 683 mila unità (+18,6% sui primi 9 mesi del 2015).

Il Porto ed il turismo: la distribuzione stagionale dei crocieristi



Fonte: SRM su Risposte Turismo

- Le crociere a Livorno garantiscono passeggeri in tutto l'anno: **nei mesi NON estivi arriva il 40,3% dei crocieristi.** Il dato è positivo poiché indica un progressivo processo di destagionalizzazione del settore

L'impatto economico della crocieristica in Europa

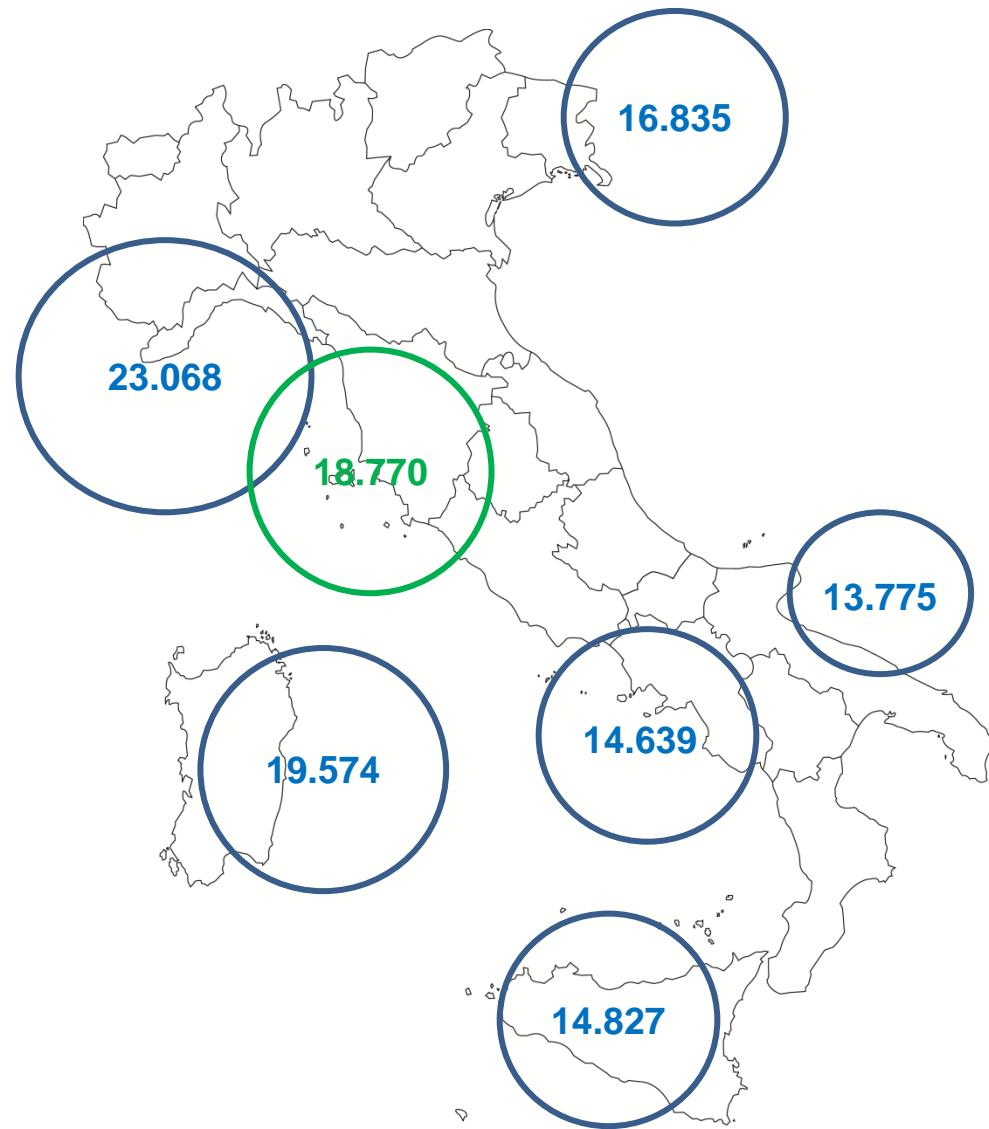
Paese	Impatto economico diretto (mln€)	Var. % 2015/2014	Occupati
Italia	4.554	-1,02%	103.010
UK	3.260	3,33%	73.919
Germania	2.946	-9,47%	45.673
Spagna	1.323	9,52%	28.576
Francia	1.238	10,83%	16.555
<i>Top 5</i>	13.321	0,10%	267.733
Altri Paesi EU	3.565	9,60%	92.838
Totale	16.886	1,50%	360.571

Fonte: SRM su Clia Europe

- Il **primato dell'Italia**, in termini di **impatto** e di **occupati**, si spiega con l'essere leader nella costruzione di navi da crociera, il paese europeo da cui si imbarcano più croceristi e la destinazione con maggiori passeggeri.
- Considerato il numero complessivo di croceristi nel 2015, l'**impatto economico diretto pro-capite in Italia** è stato **422,5€** in Spagna **156,8€**

La nautica da diporto: nuovi potenziali di sviluppo.

- La Toscana è 3° in Italia con 18.770 posti barca e offre una densità superiore alla media nazionale con 33,5 posti barca/Km di costa (dato Italia = 20,5), superiore alle unità da diporto iscritte (10.804). Questo dato mette in luce un assetto infrastrutturale destinato a soddisfare l'elevata domanda di posti barca per le imbarcazioni turistiche provenienti nei mesi estivi dall'estero o da altre Regioni.
- La Toscana è 4° in Italia per numero di posti barca destinati alle unità da diporto superiori a 24 m.
- Il business delle imbarcazioni da diporto è notevole se consideriamo che il 75% delle imbarcazioni da diporto di tutto il mondo si muove nel Mediterraneo.



* Nei cerchi sono indicati i posti barca
Fonte: SRM su MIT, 2016.

3

Potenziali prospettive di crescita

Potenziali prospettive di crescita

- Il trasporto merci Ro-Ro
- La movimentazione dei container
- Le crociere
- Il diporto
- Una riflessione sulle Free Zones

Livorno: il 1° porto italiano per il Ro-Ro

■ Livorno si candida come porto a sostegno dell'automotive.

■ L'automotive è un settore molto rilevante nella produzione manifatturiera italiana.

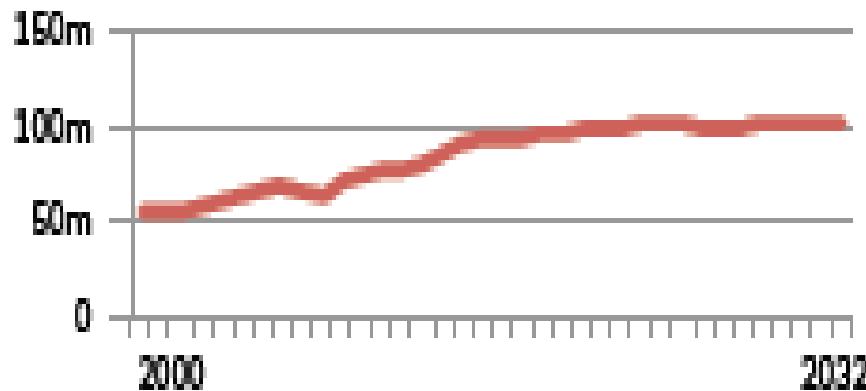
L'export automotive è cresciuto dai 22,7 mld€ del 2010 ai 32,9 mld€ nel 2015.

Il peso dell'automotive italiano nel manifatturiero

Dato	Italia	Peso su manifatturiero
Addetti n.	158.436,0	4,30%
Unità locali n.	3.064,0	0,70%
Export mln	32.851,6	8,30%
VA mln	10.658,0	4,70%
Produzione mln	51.676,1	5,80%

Fonte: SRM su Istat

Previsioni di vendita di nuovi veicoli nel Mondo



Fonte: IHS Automotive

■ Dal 2000 al 2032 si assiste ad un graduale raddoppio della vendita di nuovi veicoli nel Mondo, più lenta nell'ultimo periodo. Ciò impone alle aziende di puntare **sull'efficienza logistica e sull'efficacia dei collegamenti**.

Nel mondo il traffico container passerà dagli attuali 634 milioni di teu

a 2,1 miliardi al 2050

(+243%, ovvero +6,6% annui)

Il mercato dunque continuerà ad avere evoluzione lenta ma positiva.



Livorno rientra nella nuova rete di rotte di tutte e tre le grandi alleanze:

- **OCEAN Alliance**
- **The Alliance**
- **2M**

Fonte: elaborazioni SRM su OCSE

Le opportunità connesse al traffico crocieristico

- Il mercato crocieristico conferma la solidità e l'appeal di sempre con un forte incremento a livello mondiale
- **L'Italia** resta la **prima destinazione europea** per il settore crocieristico
- Per il 2016 si prevedono quasi **11 milioni di passeggeri** movimentati (+0,4% rispetto al 2015) e 4.854 approdi (+3% rispetto al 2015).
- Il prezzo del bunker ai minimi storici e l'indebolimento dell'euro favoriscono l'afflusso di crocieristi da Stati Uniti e Gran Bretagna verso il nostro Paese
- Da sottolineare l'appeal di altre aree del mondo: le nuove stime sull'offerta di crociere nel **mercato cinese** riportano un **aumento del 220% nei prossimi 5 anni**, da 1,3 milioni di passeggeri nel 2015 a 4,1 milioni nel 2020.

Il diporto nautico: prospettive di crescita nel Mediterraneo

- Nel **bacino del Mediterraneo**, il numero dei megayacht (**sopra i 30 metri di lunghezza**) in navigazione è in continuo aumento: nel periodo **invernale** l'area ospita il **56%** degli yacht, mentre durante la stagione **estiva la quota sale al 70%**.
- Nel 2020, secondo le previsioni, queste imbarcazioni arriveranno quasi a quota 6.000 nel mondo (nel 2015 sono oltre 5.300).
- La **spesa** di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata in **209 milioni di €** (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 €).

Fonte: Nautica Italiana e Associazione Italiana di Tecnica Navale

La proposta di una Zona franca per Livorno

- **Accordo di Programma** per il rilancio della competitività dell'area costiera livornese – maggio 2015
 - Prevede il **riconoscimento di una “Zona Franca Doganale”** a Livorno per consentire al porto, al retro-porto e all'interporto di potersi dotare di condizioni vantaggiose per attirare merci e capitali.
 - La “zona franca” consentirebbe agli operatori economici di avere a disposizione spazi aperti per la custodia delle merci, per la loro lavorazione e la loro trasformazione senza la immediata corresponsione dell'imposizione tributaria. Il versamento di Iva, accise e eventuali dazi sarà dovuto solo al momento dell'immissione al consumo.



Questo agevolerebbe l'economia del territorio favorendo lo sviluppo e la crescita del porto e rappresenterebbe uno strumento importante per il rilancio della economia della regione.

Attenzione alle criticità !!!

- Non perdiamo di vista che per realizzare un'infrastruttura il nostro Paese ha tempi piuttosto lunghi.



Fonte: Elaborazioni SRM su dati DPS 2016

- Per realizzare e rendere operativo **Maasvlakte 2** (costo 1,7 mld. euro) l'Olanda ha impiegato:

6 anni e 7 mesi

- Per realizzare tale opera in Italia, occorrerebbe un tempo pari a:

**9 anni e 7 mesi
(gap 3 anni)**

Considerazioni finali generali

- Il Porto può assurgere a ruolo di «pivot» di sviluppo di un'area se:
- È messo a sistema con l'economia locale e serve la base imprenditoriale attraverso una rete interna di logistica;
- Lavora nell'ottica di sinergia turistica e sviluppo del sistema croceristico senza ostacolare e compromettere lo sviluppo produttivo;
- Si definiscono adeguate strategie di spinta all'internazionalizzazione;
- Si combina con politiche di attrazione degli investimenti puntando alla realizzazione di free zone;
- Si superano i limiti burocratici nella gestione del porto e delle free zone favorendo le sinergie tra gli enti pubblici interessati, superando i conflitti.

Grazie dell'attenzione

www.intesasanpaolo.com