



ECONOMIA DEL MARE

Opportunità concreta per il territorio

Massimo DEANDREIS

Direttore Generale

Palermo, 14 Marzo 2017

L'Osservatorio permanente sulla Maritime Economy

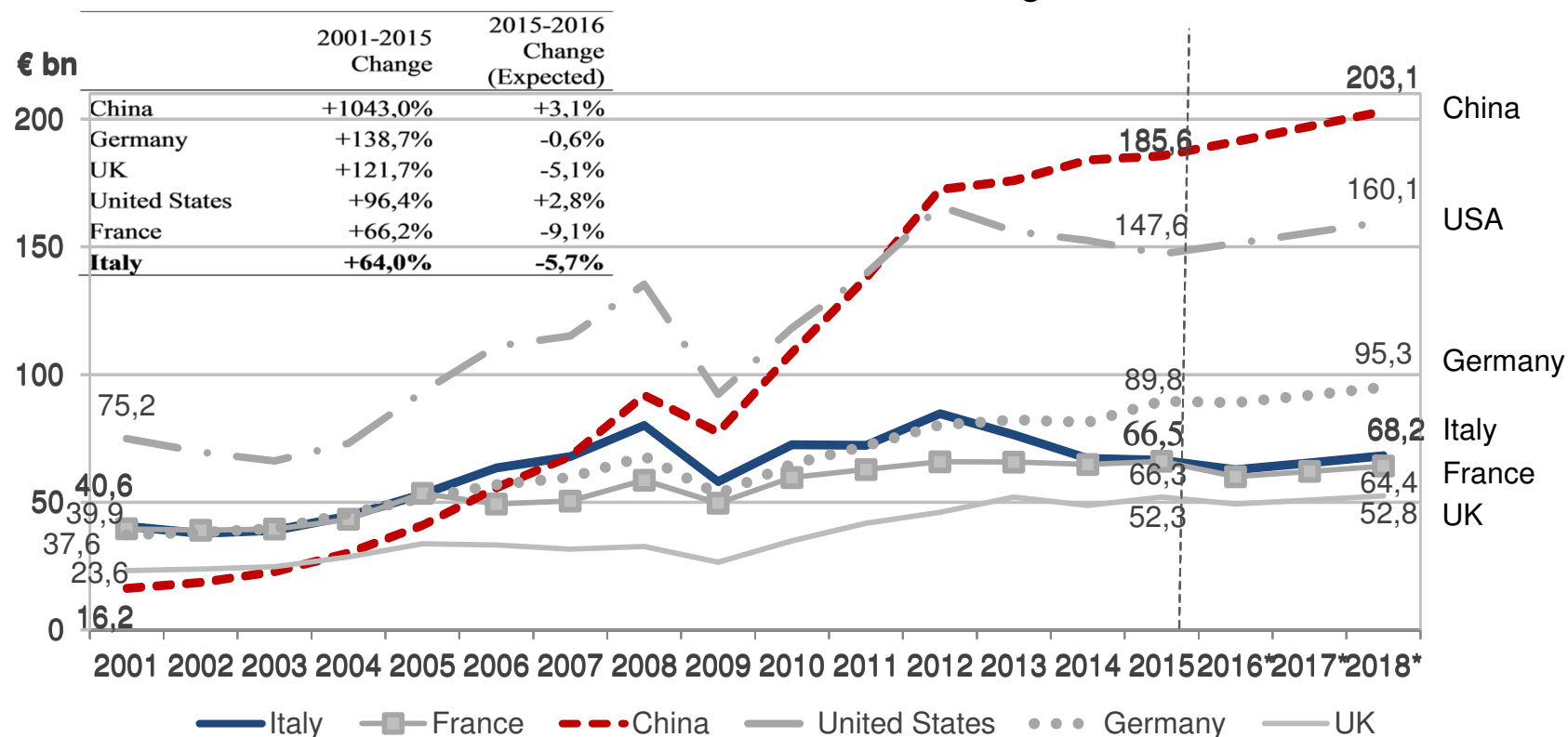


Agenda

- ➡ Il Mediterraneo consolida la sua centralità
- ➡ I cambiamenti in atto nello scenario globale
- ➡ Il settore Ro-Ro e crocieristico
- ➡ Il ruolo dell'Italia

Il Mediterraneo assume un ruolo sempre più centrale

- **Gli scambi tra l'Italia e l'area Mena** hanno toccato i **66,5 mld€** (+64% sul 2001). Si stima che al 2018 raggiungeranno i **68,2 miliardi di euro**.
- La gran parte di questi scambi avviene **via mare (76,2%)**. Nei primi 10 mesi del 2016 **l'Italia con circa 43 mld€ è prima per import-export via mare** con i Paesi Mena davanti alla Germania (37,3 mld€).
- Nel Mediterraneo **transita il 20% del traffico marittimo mondiale**; nel 2005 era il 15%; diventa **30%** se consideriamo solo il traffico energetico.

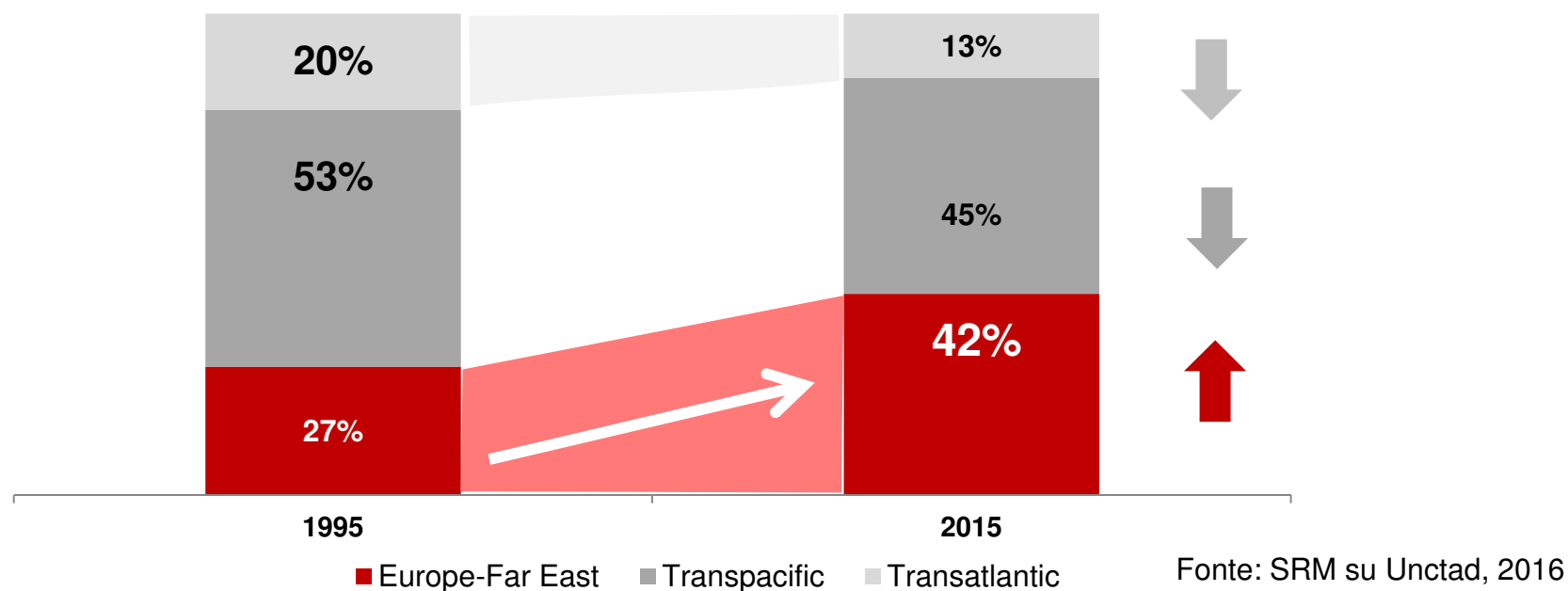


Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad

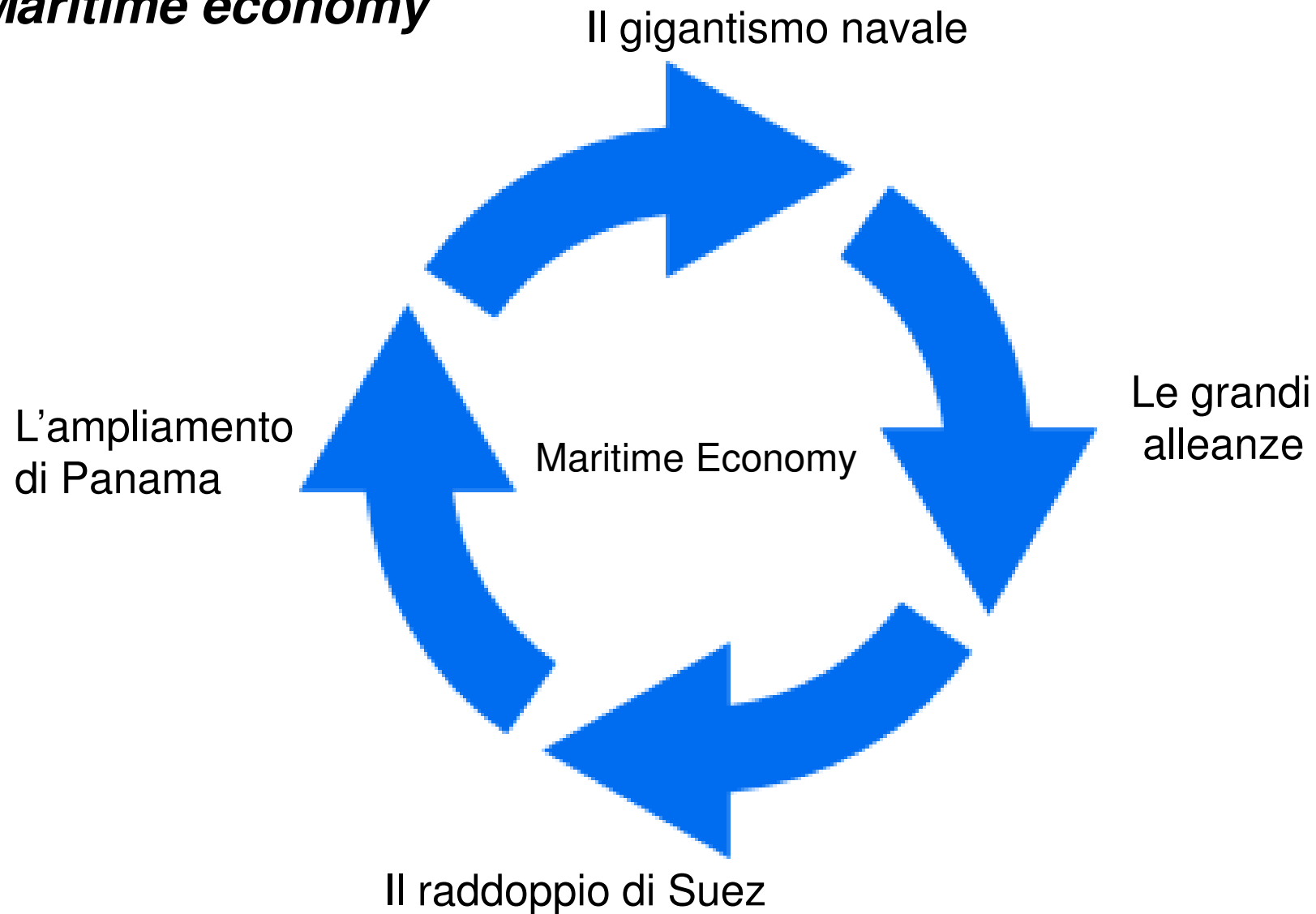
La nuova centralità del Mediterraneo: le nuove rotte

- All'interno delle tre principali rotte Est-Ovest i **servizi di trasporto Europa-Estremo Oriente stanno guadagnando traffico** aumentando la quota dal 27% nel 1995 al 42% nel 2015.
- L'Europe-Far East e la Transpacific sono state le principali rotte marittime, rispettivamente con **22 e 24 mln TEU di traffico**. Come esito di questa crescita, il Mediterraneo e i suoi porti hanno ritrovato la loro “centralità”, grazie al transito delle grandi navi via Suez.
- La **Europe-Far East** è la rotta attraverso cui i prodotti cinesi entrano in Europa.
- La **Transpacific** potrebbe avere un impulso di crescita significativo a seguito dell'allargamento del Canale di Panama.

Flussi cargo sulle rotte container Est – Ovest (quota % calcolata sui TEU)

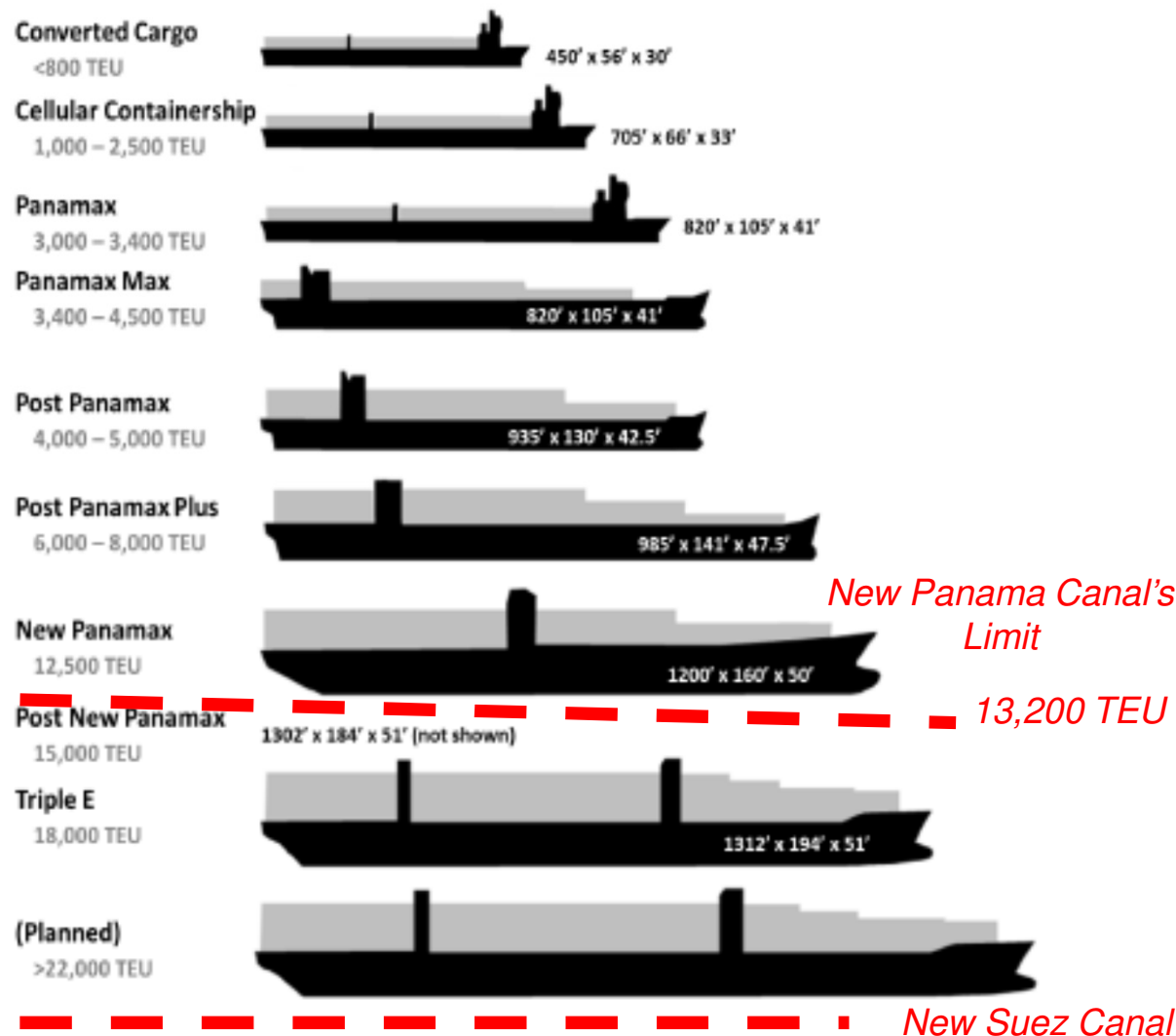


I «quattro» fenomeni di contesto che influenzeranno la *Maritime economy*

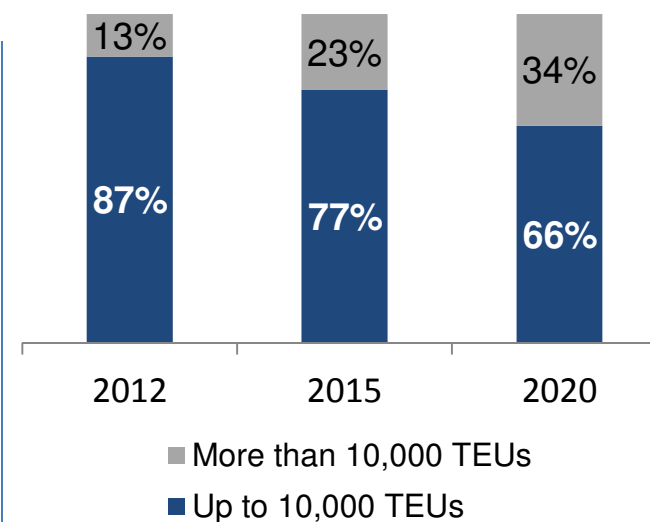


Il fenomeno del gigantismo navale: la flotta mondiale del futuro

EVOLUTION OF CONTAINERSHIP SIZE



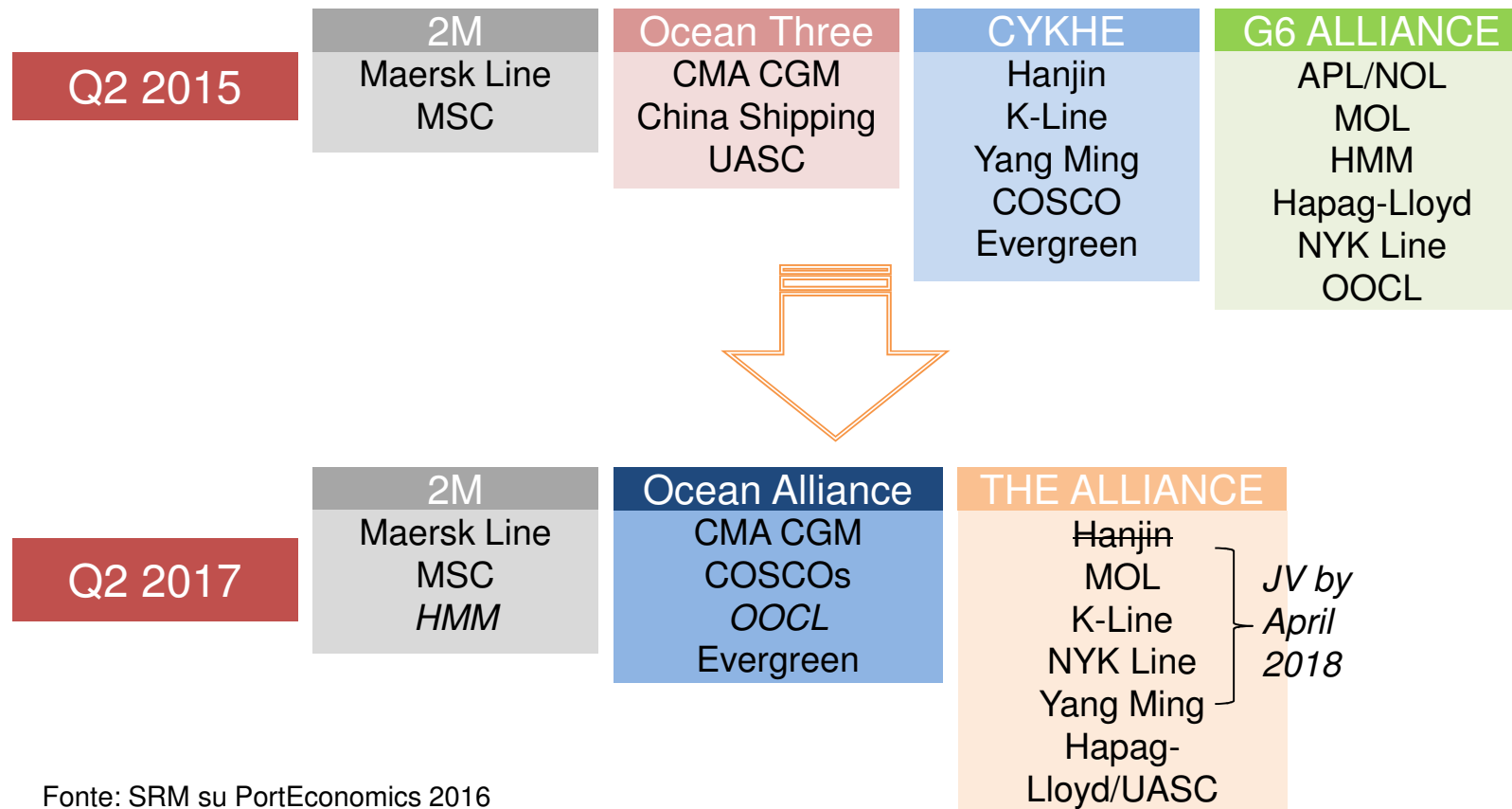
Containership fleet capacity



173 saranno immesse sul mercato tra il 2017 e il 2019 nella classe 10-21.000 TEU (di cui 58 in 18-21.000 TEU).

Fonte: Alphaliner, Panama Canal Authority

Le alleanze tra i carrier: uno scenario in continua evoluzione

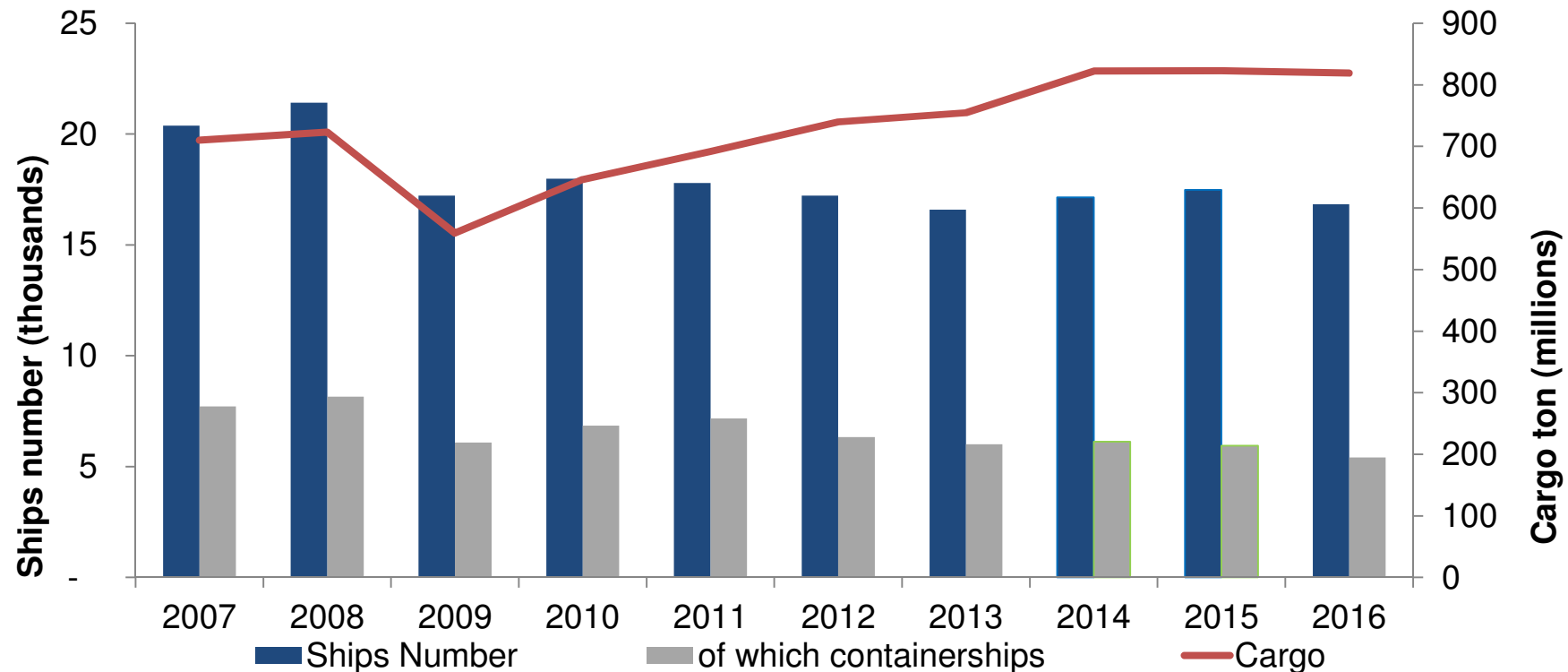


Fonte: SRM su PortEconomics 2016

- **Nel 2018, le prime sette compagnie container del mondo** (Maersk line e MSC, CMA CGM, Cosco shipping, Evergreen, le tre Giapponesi e Hapag-Lloyd) - riunite in tre grandi alleanze - **controlleranno il 65% del mercato.**
- Ci si attende che il divario con il resto del mercato aumenterà. Probabilmente le compagnie minori - cui è lasciato un 2-3% del mercato - cercheranno nuovi partner.

Il traffico del canale di Suez: Navi e Merci

- Circa il 75% del traffico che transita attraverso Suez è riconducibile alle rotte Far East-Europe.
- Suez ha rafforzato la sua posizione di **pivot del traffico mondiale da/per l'Asia**. È diventato la porta di accesso dei prodotti cinesi in Europa.
- Attraverso Suez al 2016 sono transitate 819 milioni di tonnellate di merci pari all'8-10% del traffico mondiale pari a circa 16.800 navi l'anno (-0,5%).



Source: SRM on Suez Canal Authority, 2016

Il Nuovo Panama e gli impatti sui traffici e sui transiti

Il Nuovo Canale è stato inaugurato il 26 giugno 2016

L'espansione ha tre principali effetti:

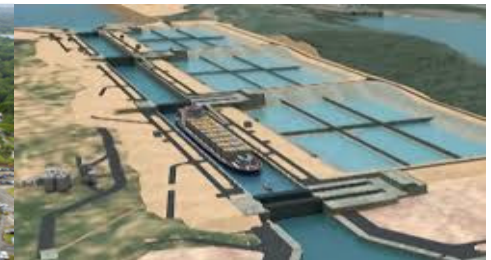
- **Passaggio di navi più grandi:** portacontainer fino a 13.000-14.000 TEU; il limite preesistente era di 4.500-5.000 TEU.
- **Nuova tipologia di navi:** un nuovo segmento di mercato amplierà l'offerta quello dell'LNG e LPG.
- **Aumento dei transiti nel m/l termine:** il passaggio aumenterà i transiti da 38 ad un potenziale di 50 (quindi anche aumento degli introiti).



+Dimensione
containership



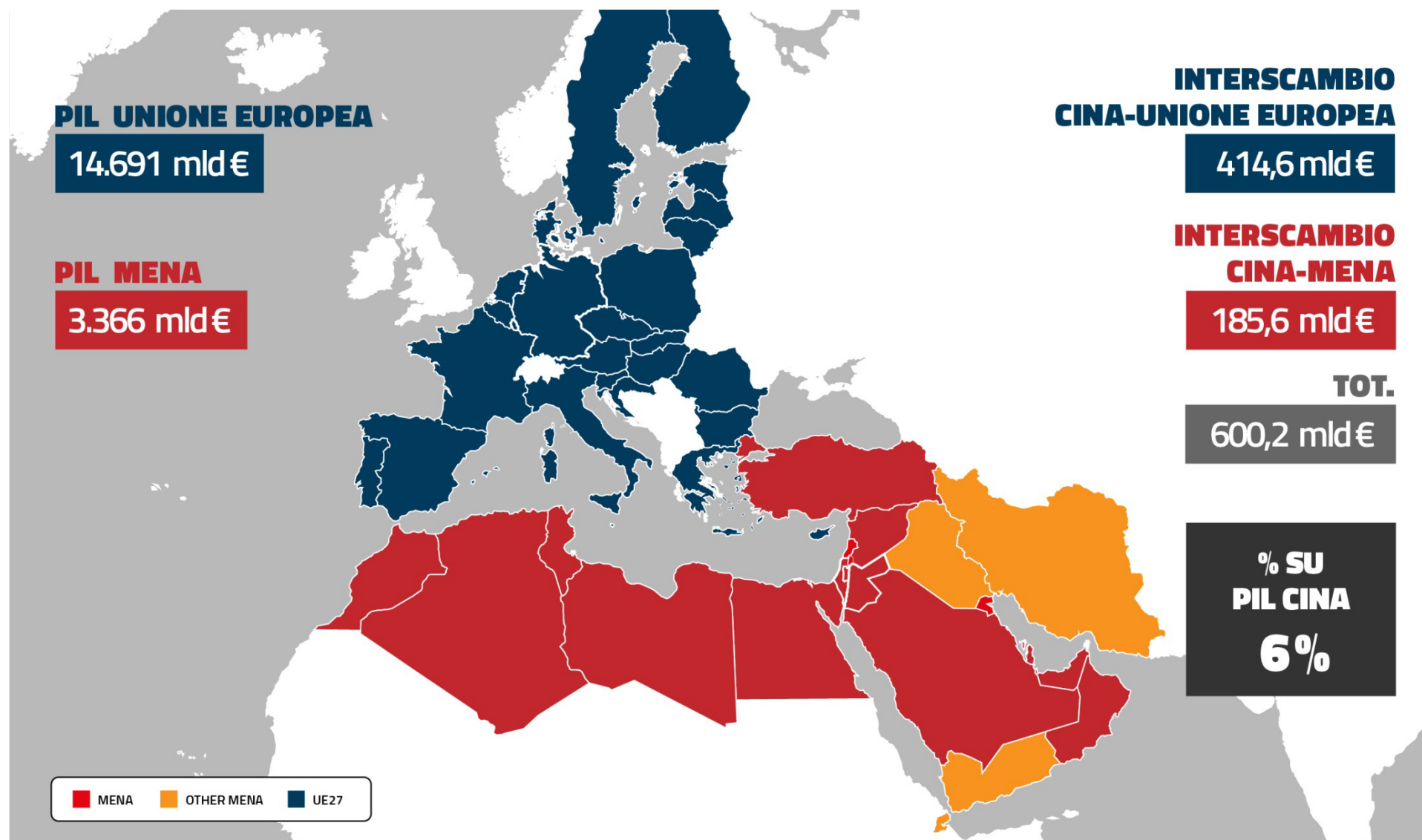
Nuovo traffico



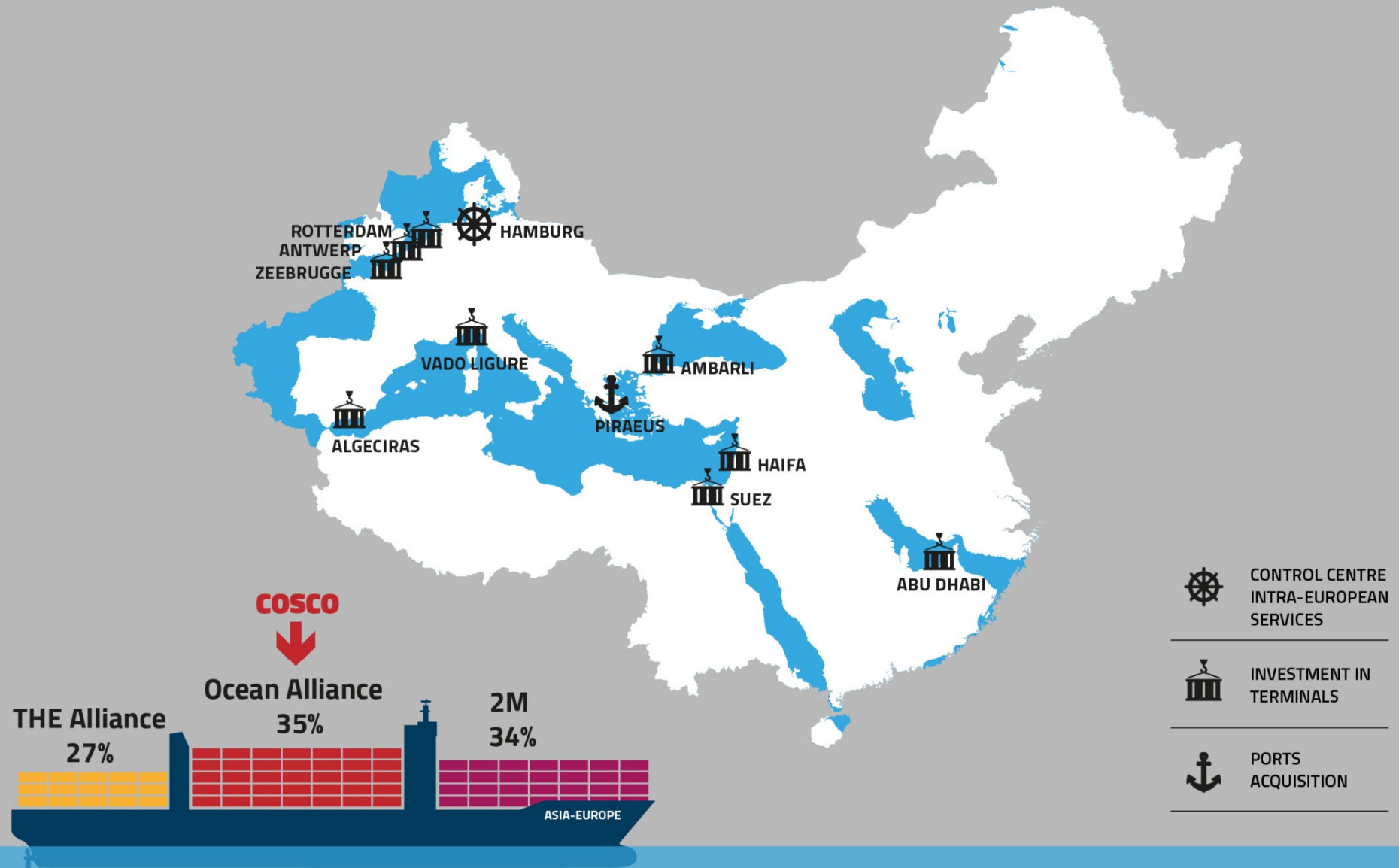
Aumento dei
transiti

riduzione dei costi per unità di carico+nuovi traffici+nuovi transiti=
ECONOMIE DI SCALA

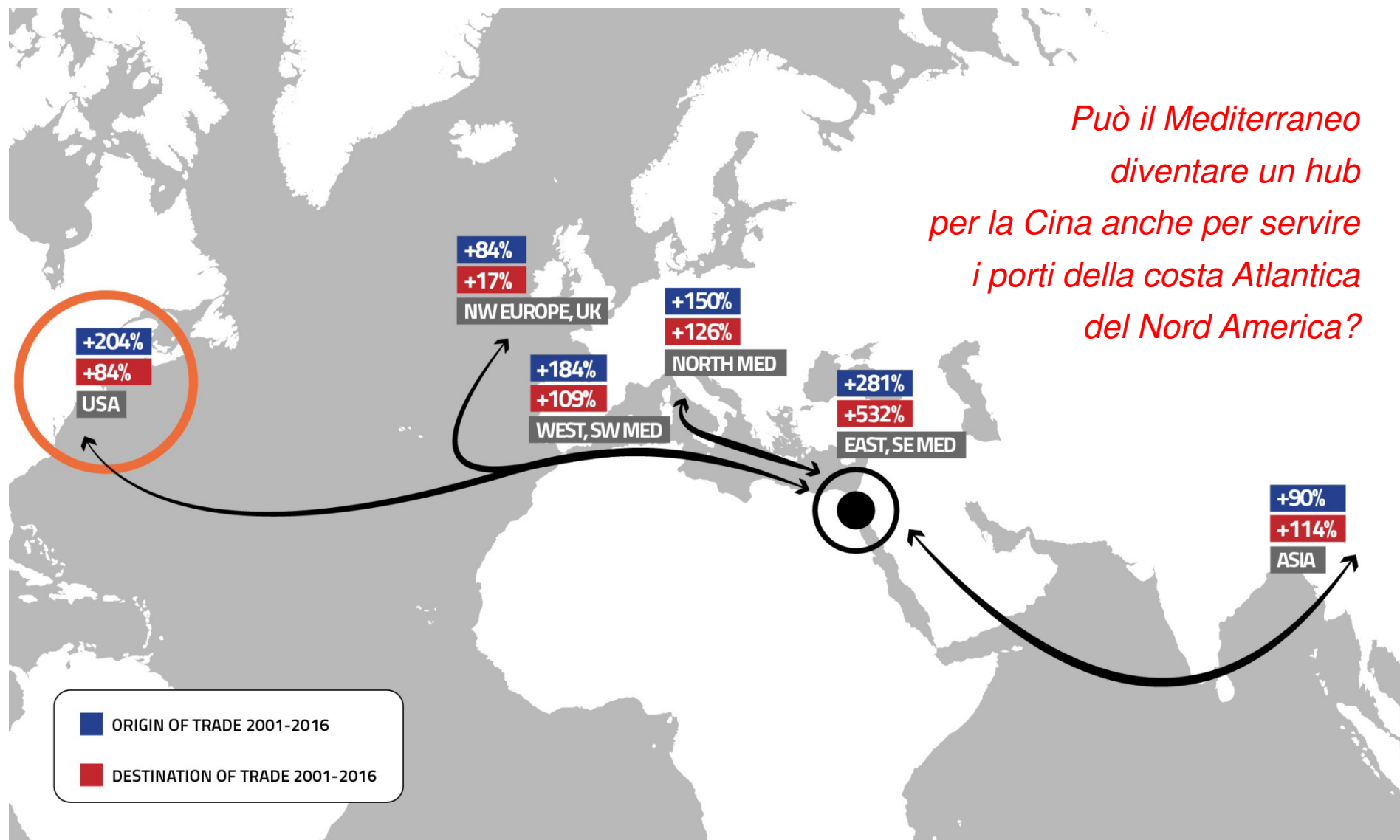
Le relazioni internazionali della Cina con UE e area MENA



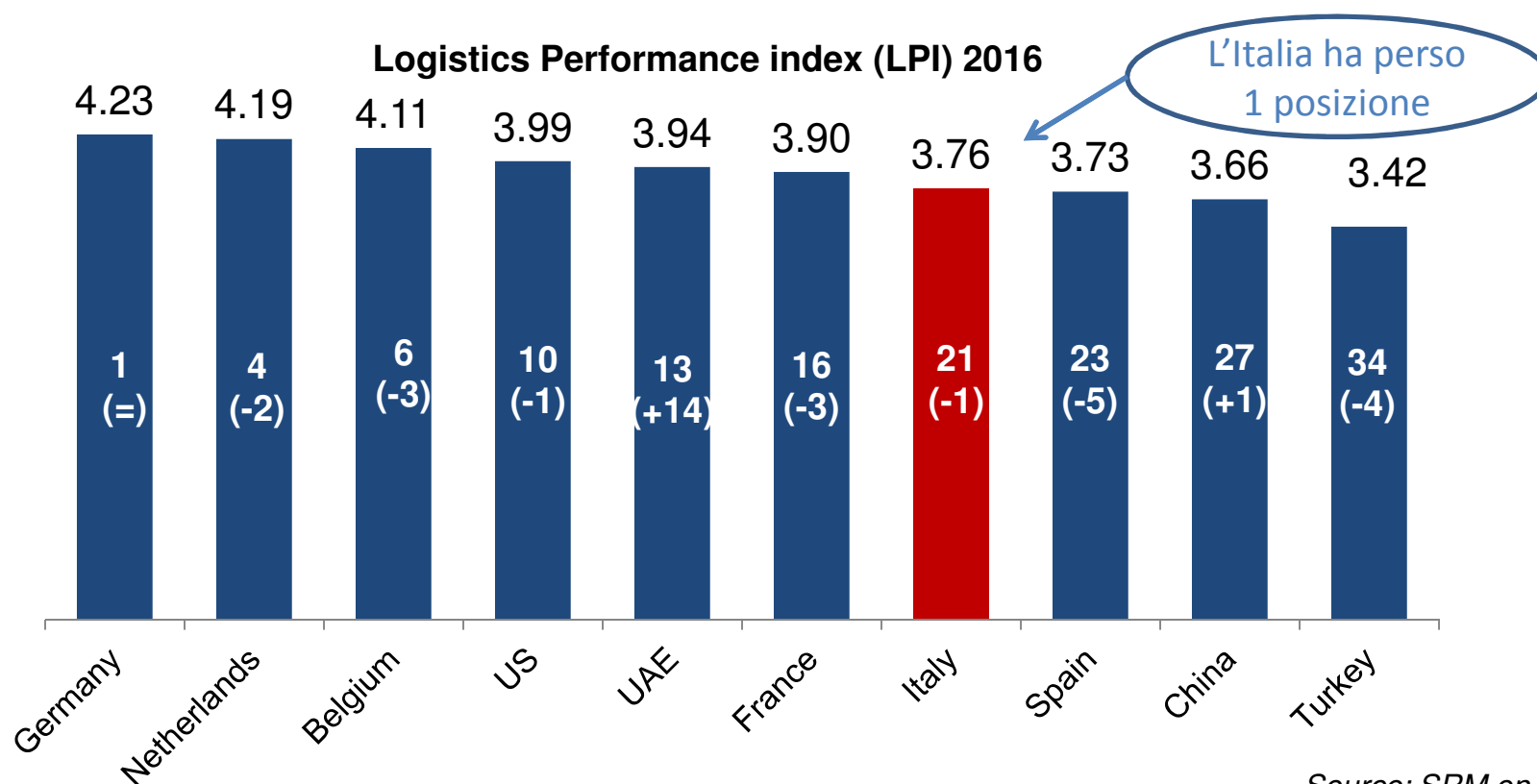
La presenza marittima e logistica della Cina nel Mediterraneo, nel Nord Europa e nel Golfo



La Cina e le rotte commerciali strategiche via mare



Il posizionamento competitivo dell'Italia in logistica e trasporti

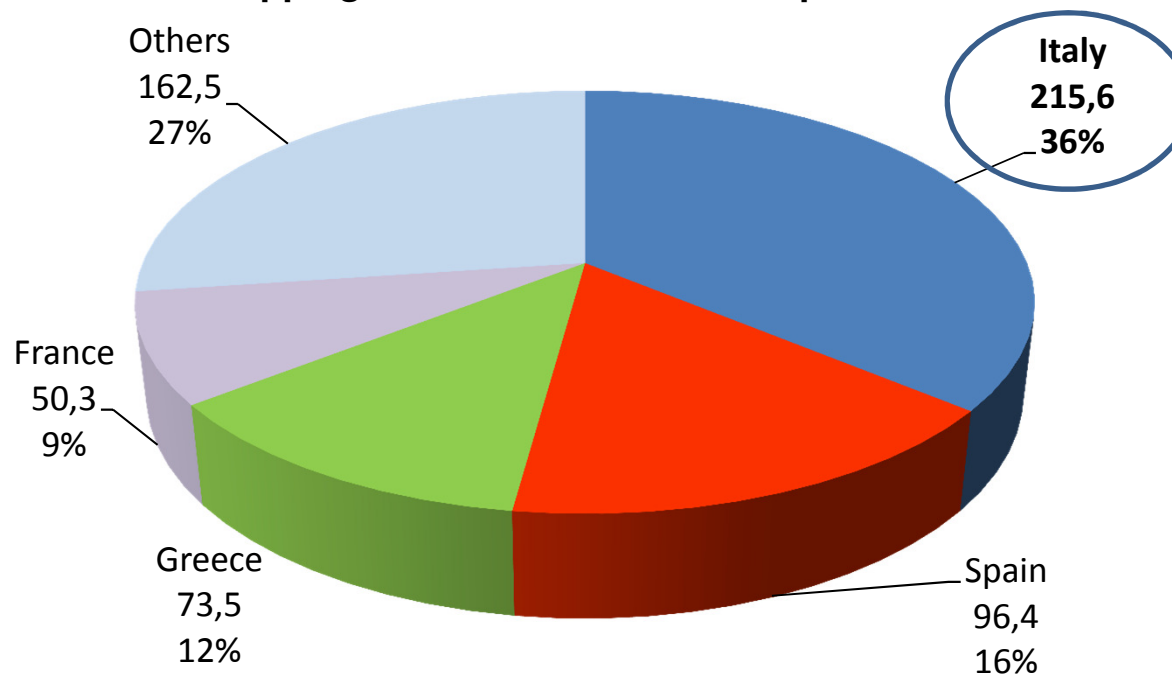


- Il Logistics Performance Index (LPI) indica il livello di competitività logistica di un paese. L'Italia è 21° nel ranking globale.
- Tra i principali competitor italiani ci sono Germania e Olanda, ma anche nuovi entranti come la Turchia. Gli UAE hanno mostrato un notevole incremento guadagnando 14 posizioni.

Il contesto competitivo del Ro-Ro: Italia leader nel Mediterraneo

- L'Italia con 272 milioni di tonnellate di merce è seconda nell'UE dopo l'Olanda per lo SSS (navigazione a corto raggio), in aumento sull'anno precedente (+1,46%)
- **L'Italia è prima nello SSS nel Mediterraneo** con 216 milioni di tonnellate di merce, pari al 36% del totale.
- Il nostro Paese conferma anche la propria **leadership mondiale per la flotta Ro-Ro** destinata a questo tipo di trasporto con oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Short Sea Shipping verso il Mediterraneo: il primato dell'Italia



Fonte: SRM on Eurostat, 2017

L'impatto economico della crocieristica in Europa

Paese	Impatto economico diretto (mln€)	Var. % 2015/2014	Lavoro
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
Top 5	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.

Il contesto competitivo nelle crociere

- Nel 2015 nel **Mediterraneo** sono transitati **27,4 milioni di crocieristi** (+6,2% sull'anno precedente);
- di questi **11 milioni circa** (oltre il 40%) sono transitati in un **porto italiano**;
- anche nel settore delle crociere sono in essere «**alleanze**» ed «**acquisizioni**», specialmente nel settore della **cantieristica** dove gli ultimi dati evidenziano un portafoglio ordini di circa **45 miliardi di dollari**;
- è recente la notizia della **Cina** che vorrebbe entrare a pieno titolo in questo mercato; **Fincantieri** a luglio ha siglato una **joint venture con Cssc** (principale gruppo cantieristico statale di Pechino) per costruire navi da crociera per il mercato cinese;
- a luglio, inoltre, la **Cosco** ha lanciato la sua prima **nave da crociera** con una **rotta concentrata sull'Asia**.

L'impatto economico e commerciale della Maritime Economy

■ IMPRESE & IMPORT-EXPORT:

- **Oltre 9.200** sono le **imprese** del cluster marittimo in Italia;
- Al III trim 2016, il mare con **circa il 37% del totale** (159,3 miliardi di €) è la **seconda modalità di trasporto** delle merci in **import-export**; quasi pari al trasporto su strada.

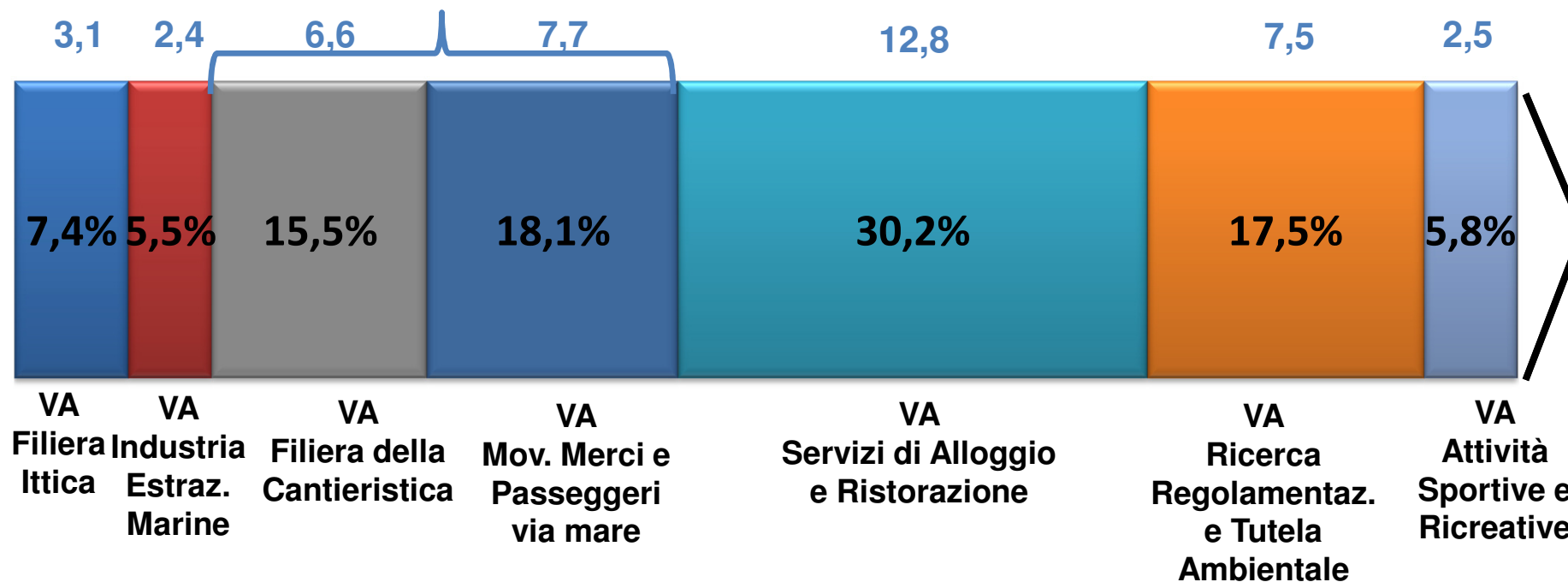
■ PORTI & SHORT SEA SHIPPING:

L'Italia ha una rappresentatività portuale di rilievo:

- con **circa 480 mln di tonnellate** il nostro Paese è **3° in Europa** per traffici gestiti nei principali porti; **10,5 mln sono i TEU** movimentati e **93,6 mln di tonnellate** è il traffico gestito dal **Ro-Ro**.
- con **216 mln di tonnellate** (36% dell'Ue28) l'Italia è **il 1° Paese nell'UE28** per trasporto di merci in **SSS nel Mediterraneo**; con **35,4 mln di tonnellate** è il **1° anche nel Mar Nero**.

Il valore dell'economia del Mare «abbraccia» una lunga filiera

■ L'ECONOMIA DEL MARE. LA CATENA DEL VALORE AGGIUNTO (Dati in mld €): 42,6

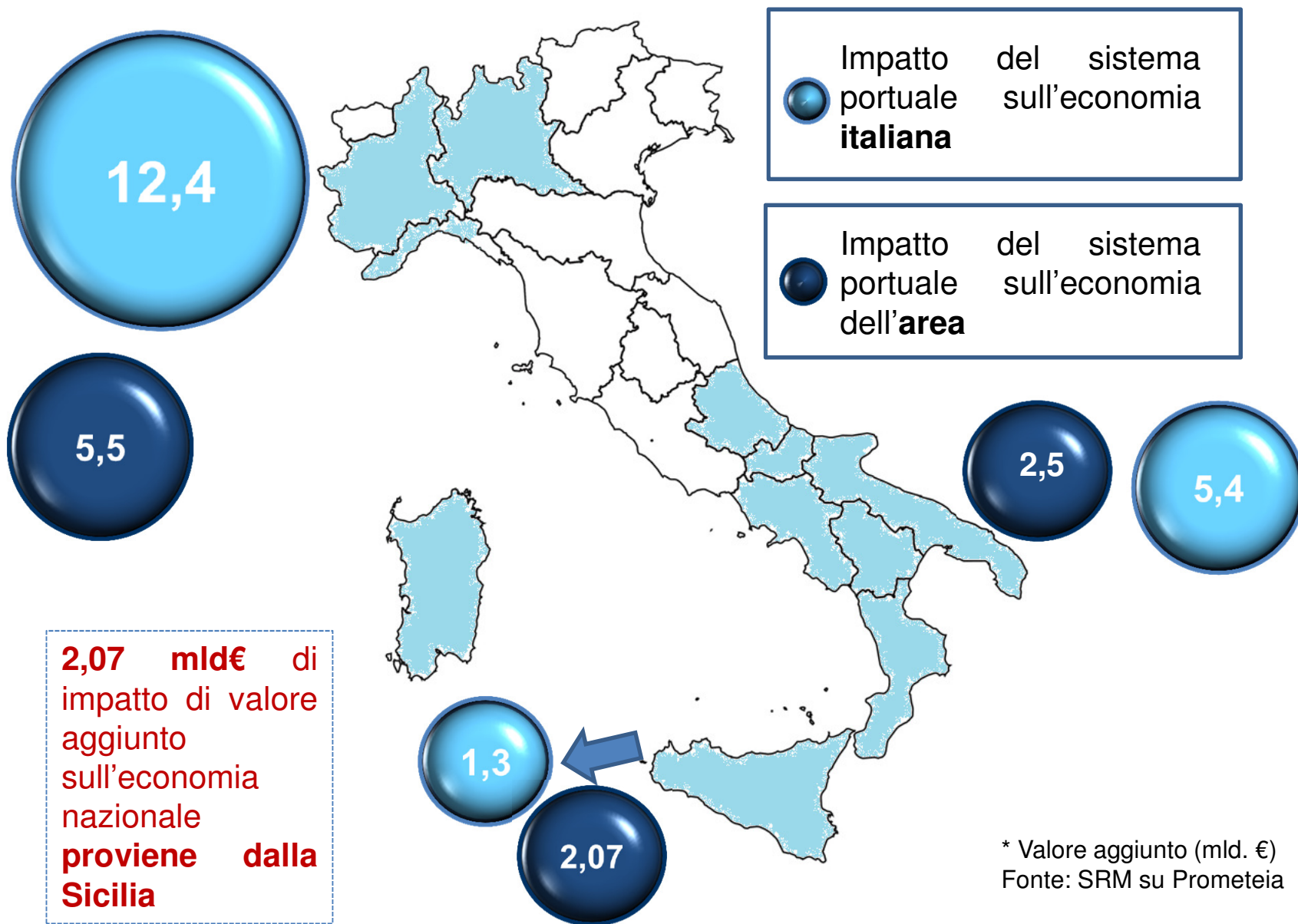


■ Valore Aggiunto e imprese:

- Nel 2015 il **valore aggiunto** prodotto dallo shipping (armatoriale+trasporti) e dalla cantieristica è di circa **14,5 mld€**.

Fonte: SRM su Unioncamere, 2016

L'impatto dei porti sull'economia territoriale



Conclusioni strategiche

1. Il rafforzamento del **Mediterraneo** nell'economia mondiale si gioca sulle **rotte marittime**. Le parole chiave sono «**rotte**», «**economie di scala**» e «**connettività**».
2. La **Cina** è **protagonista** e si posiziona in punti strategici disegnando attraverso l'Europa la «**nuova via della seta marittima**».
3. I porti del **Nord Europa** continuano ad investire in **infrastrutture e tecnologie logistiche**.
4. Il nuovo **Panama** va confermandosi come un **grande Hub marittimo** soprattutto da/per gli **Stati Uniti** ed avrà l'effetto di rafforzare ulteriormente la portualità statunitense della costa atlantica. **Suez** si conferma come **un canale ad impatto globale**.

in Italia saremo capaci di affrontare la sfida?

5. In **Italia** la **riforma** potrà comportare uno snellimento delle procedure amministrative e la realizzazione/razionalizzazione di nuovi investimenti.
6. Occorre una **visione strategica** che **investa nella portualità e migliori l'efficienza logistica**.

Grazie dell'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com