



Lo sviluppo strategico  
del porto di Taranto  
per l'economia  
della Puglia e dell'Italia

Massimo DEANDREIS

*Direttore Generale*

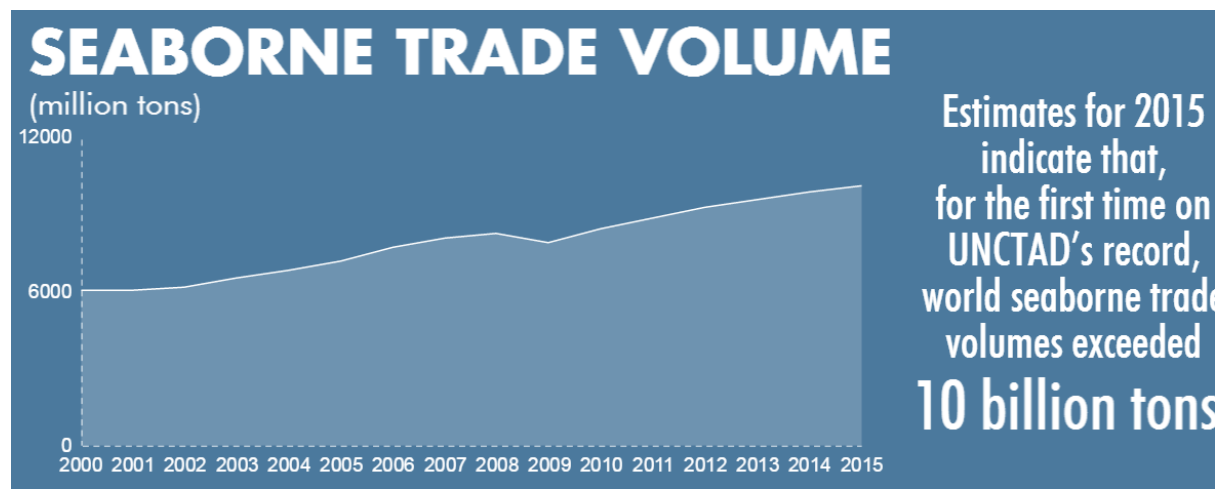
Taranto, 9 Marzo 2017

# Agenda

 **Lo scenario internazionale e nazionale**

 **Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia**

# Il traffico marittimo mondiale ha registrato un record significativo



However, shipments expanded by a modest 2.1%, a rate notably slower than the historical average.

## 2015 KEY FIGURES



DEVELOPING COUNTRIES  
60% of goods loaded



SEABORNE TRADE VOLUME  
10.05 billion tons

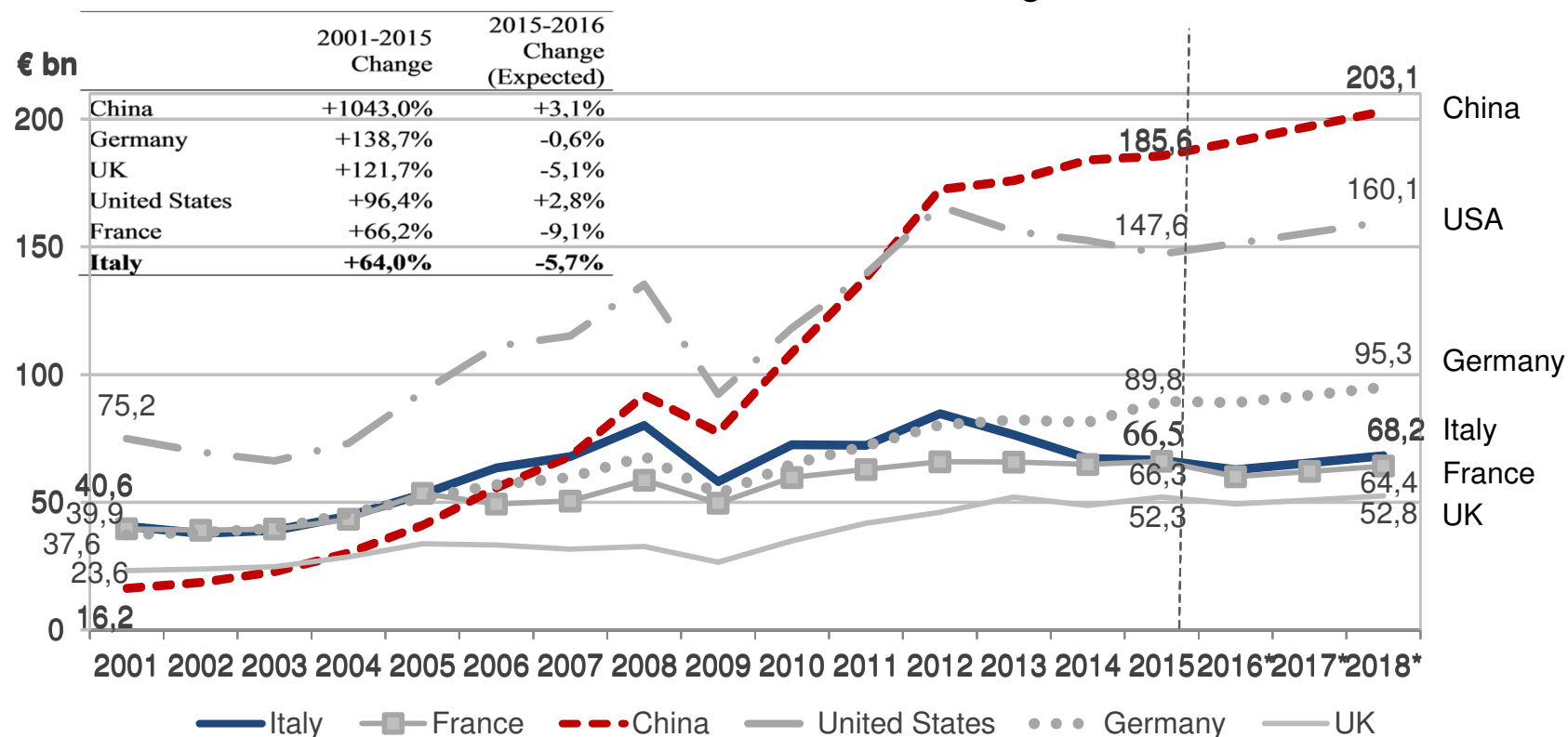


SHIPMENTS GROWTH RATE  
+2.1%

Fonte: UNCTAD 2016

# 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.

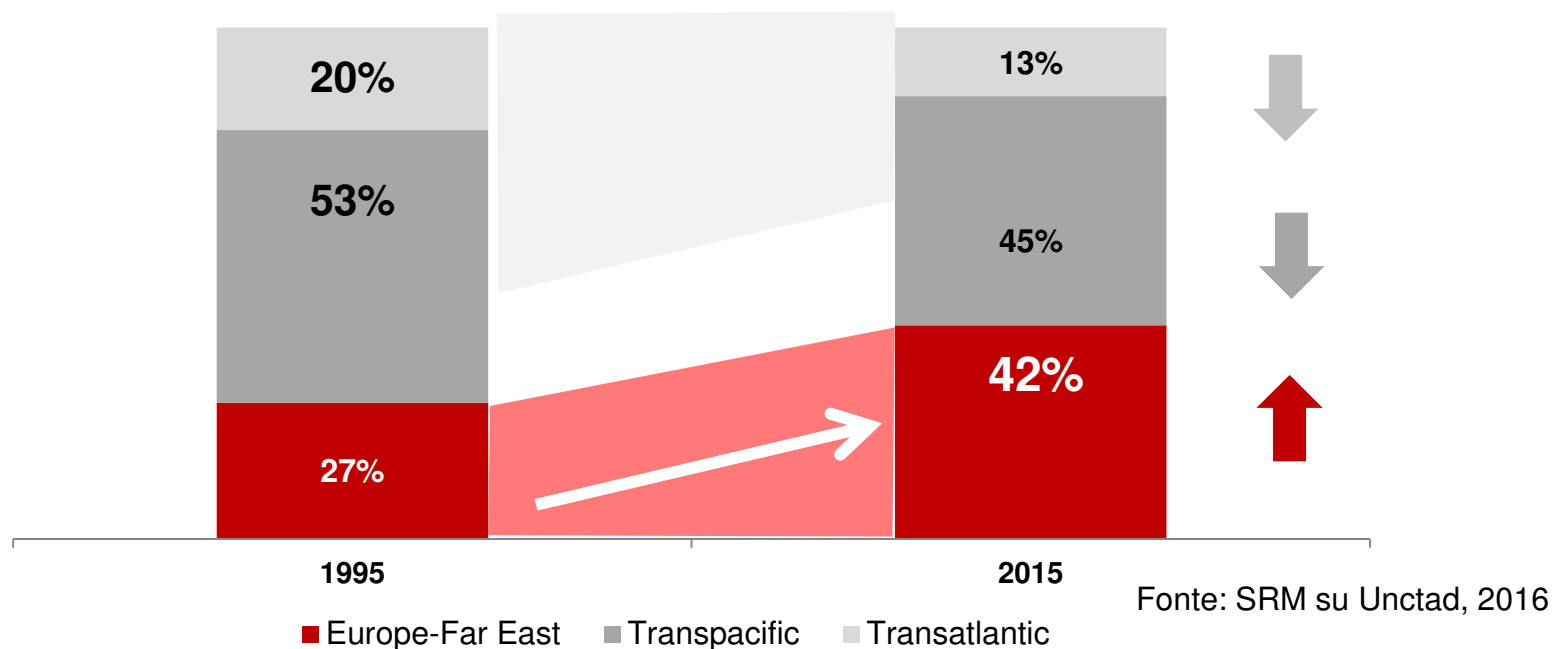


Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad

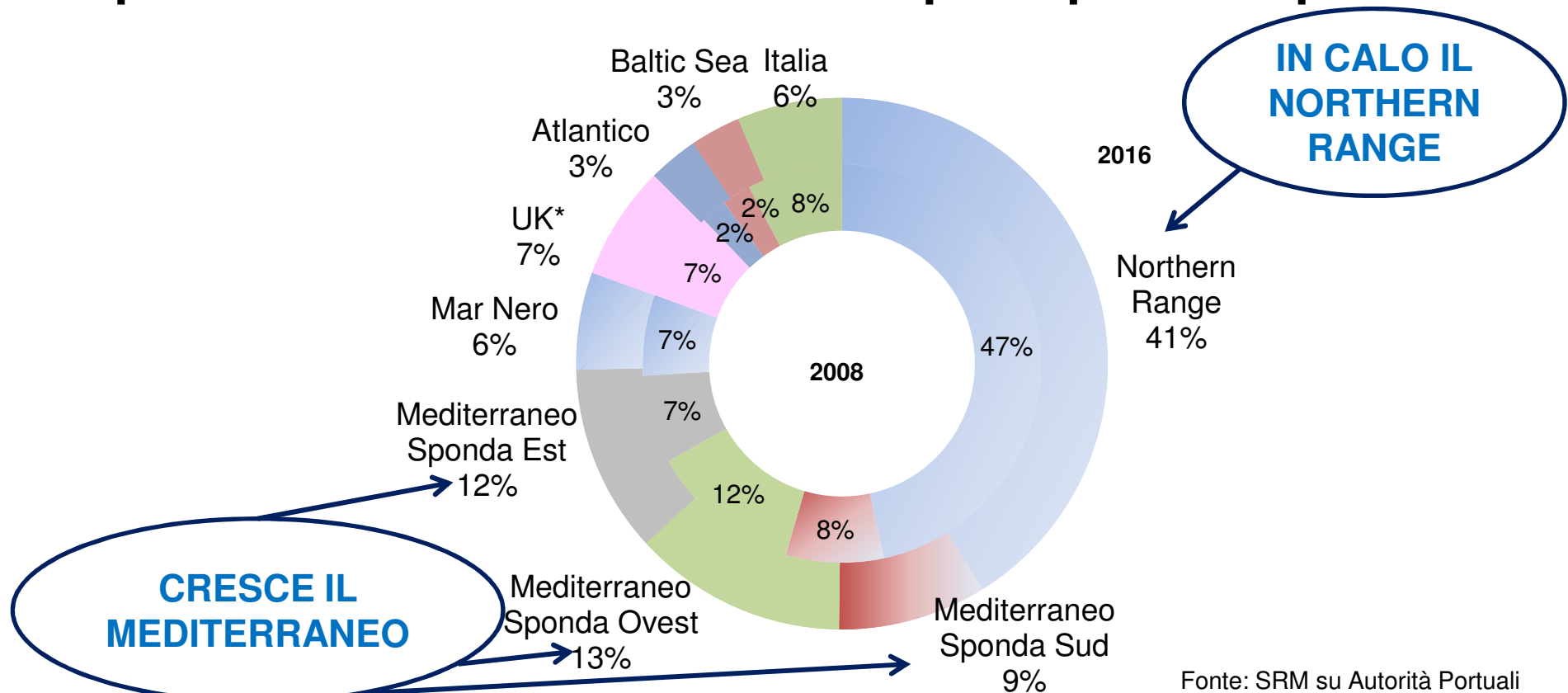
## La nuova centralità del Mediterraneo: le nuove rotte

- 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)

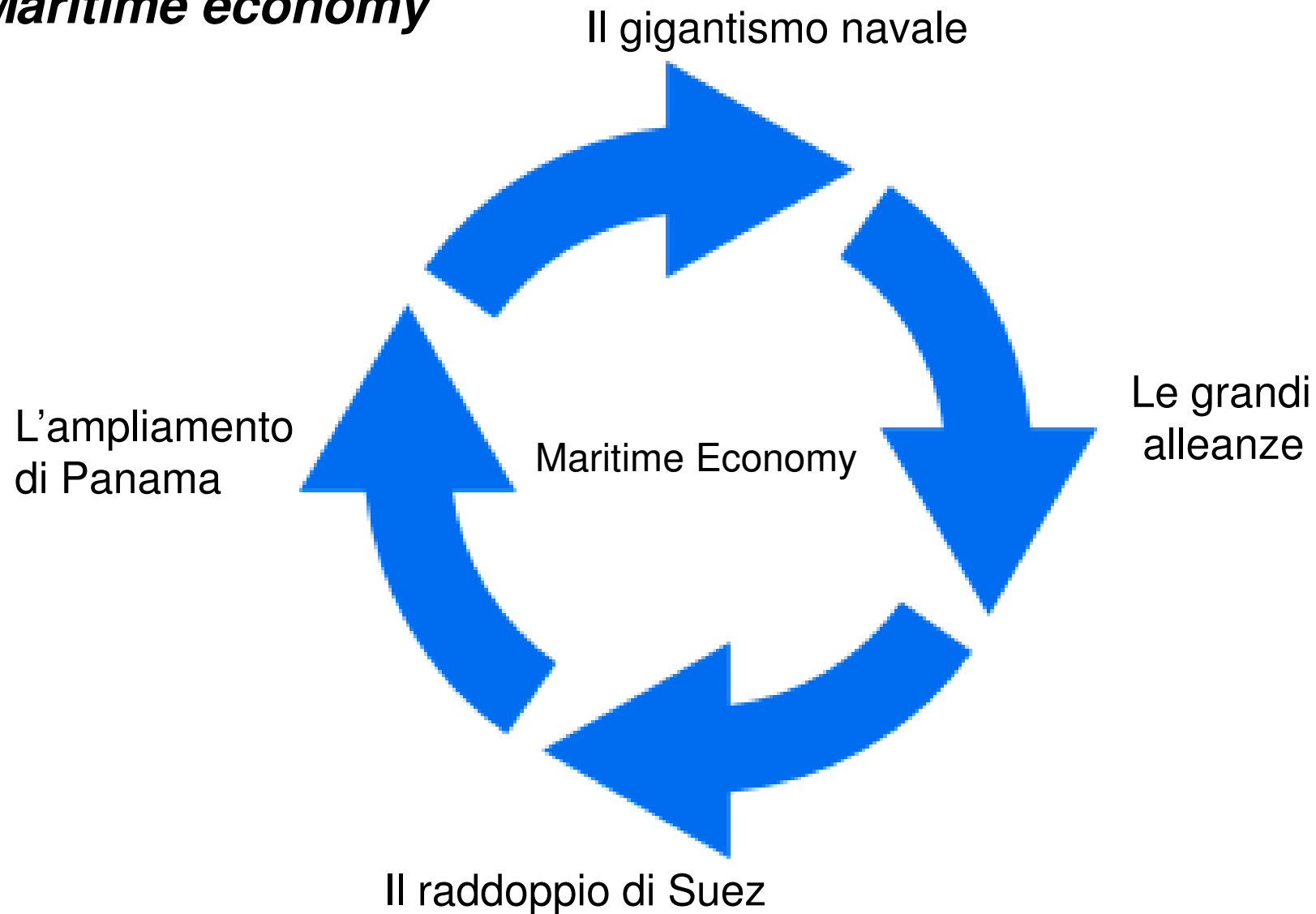


# Le quote di mercato container delle principali aree portuali



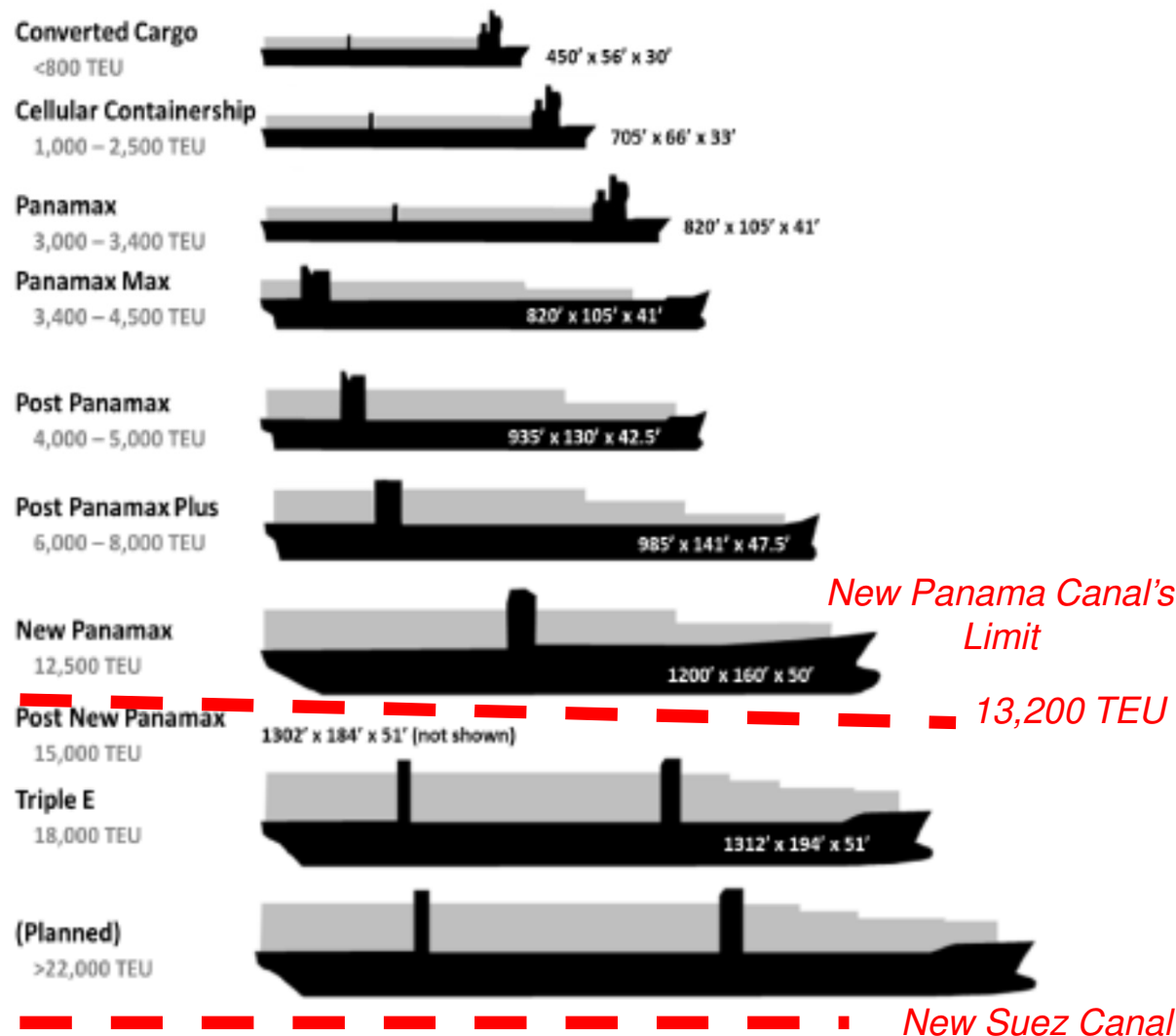
- Il Mediterraneo può rappresentare una grande opportunità per la nostra economia.
- Tra il 2008 e il 2016 i porti della sponda Est del Mediterraneo **hanno incrementato la propria quota di mercato dal 7% al 12%. Crescono anche la sponda Ovest e la sponda Sud.**
- **Algeciras** è il primo **porto** container del **Mediterraneo** nel 2016.

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

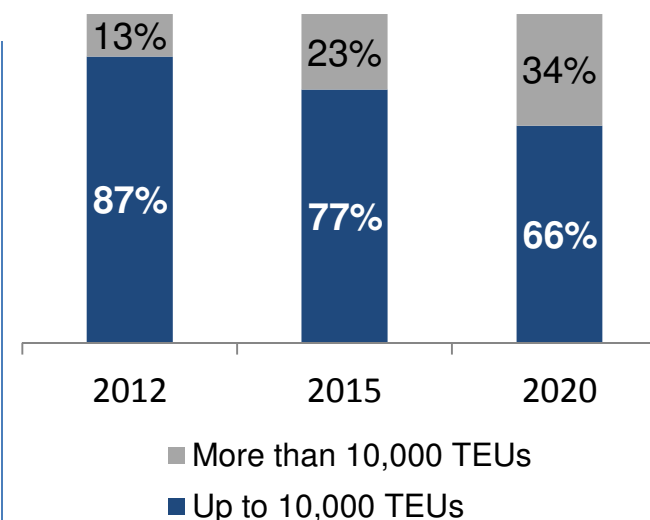


# Il fenomeno del gigantismo navale: la flotta mondiale del futuro

## EVOLUTION OF CONTAINERSHIP SIZE



## Containership fleet capacity

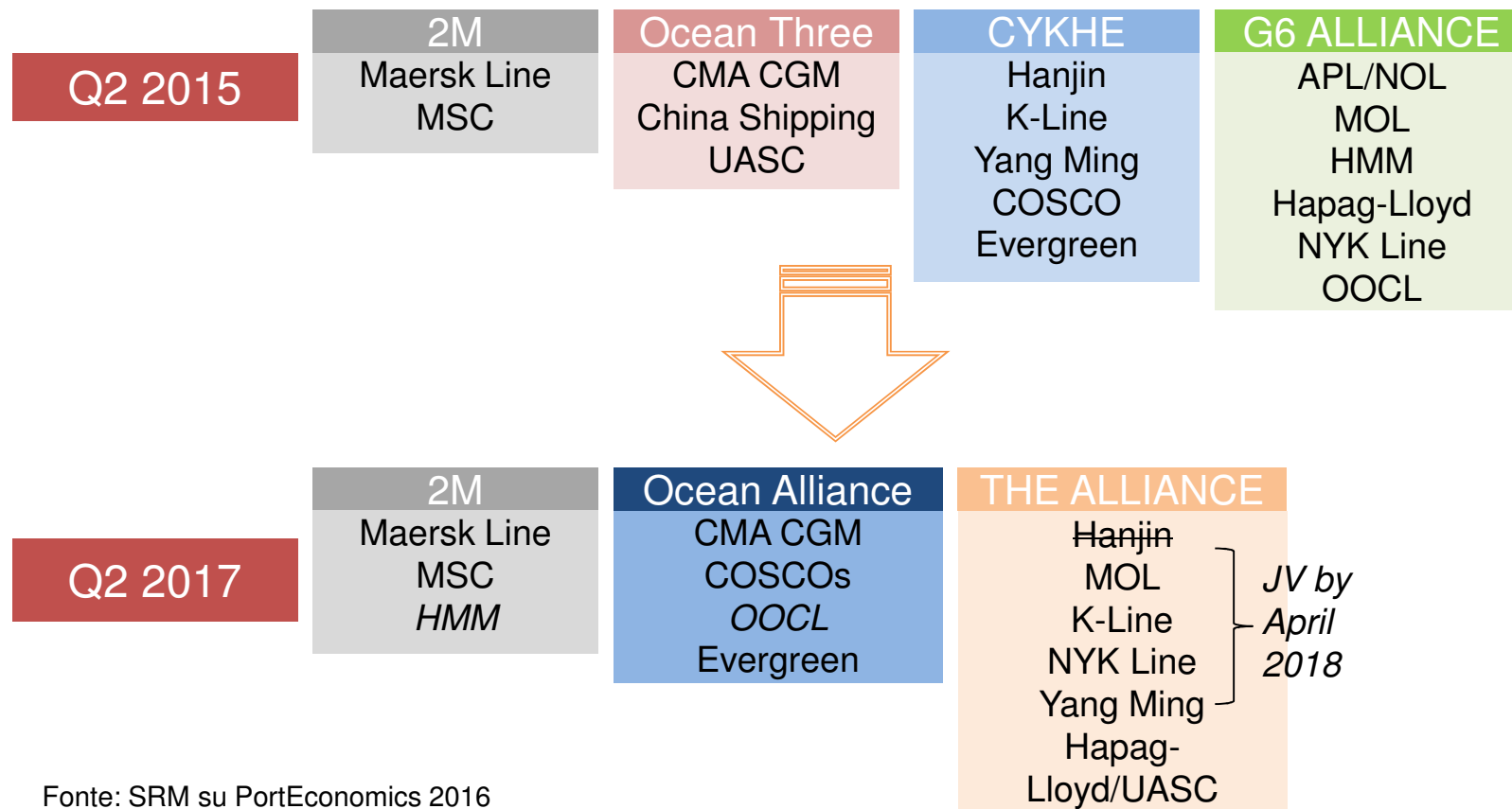


173 saranno immesse sul mercato tra il 2017 e il 2019 nella classe 10-21.000 TEU (di cui 58 in 18-21.000 TEU).

Fonte: Alphaliner, Panama Canal Authority



# Le alleanze tra i carrier: uno scenario in continua evoluzione

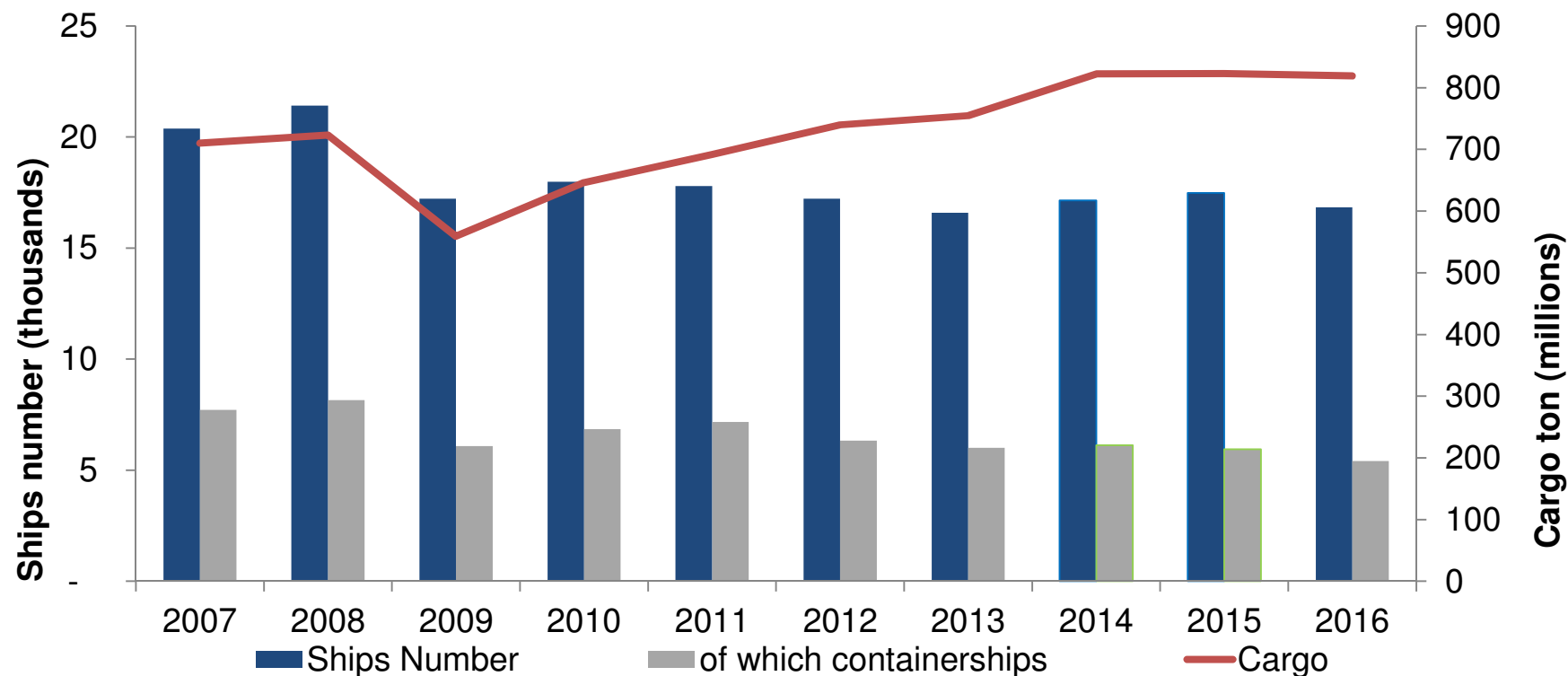


Fonte: SRM su PortEconomics 2016

- **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 - **controleranno 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

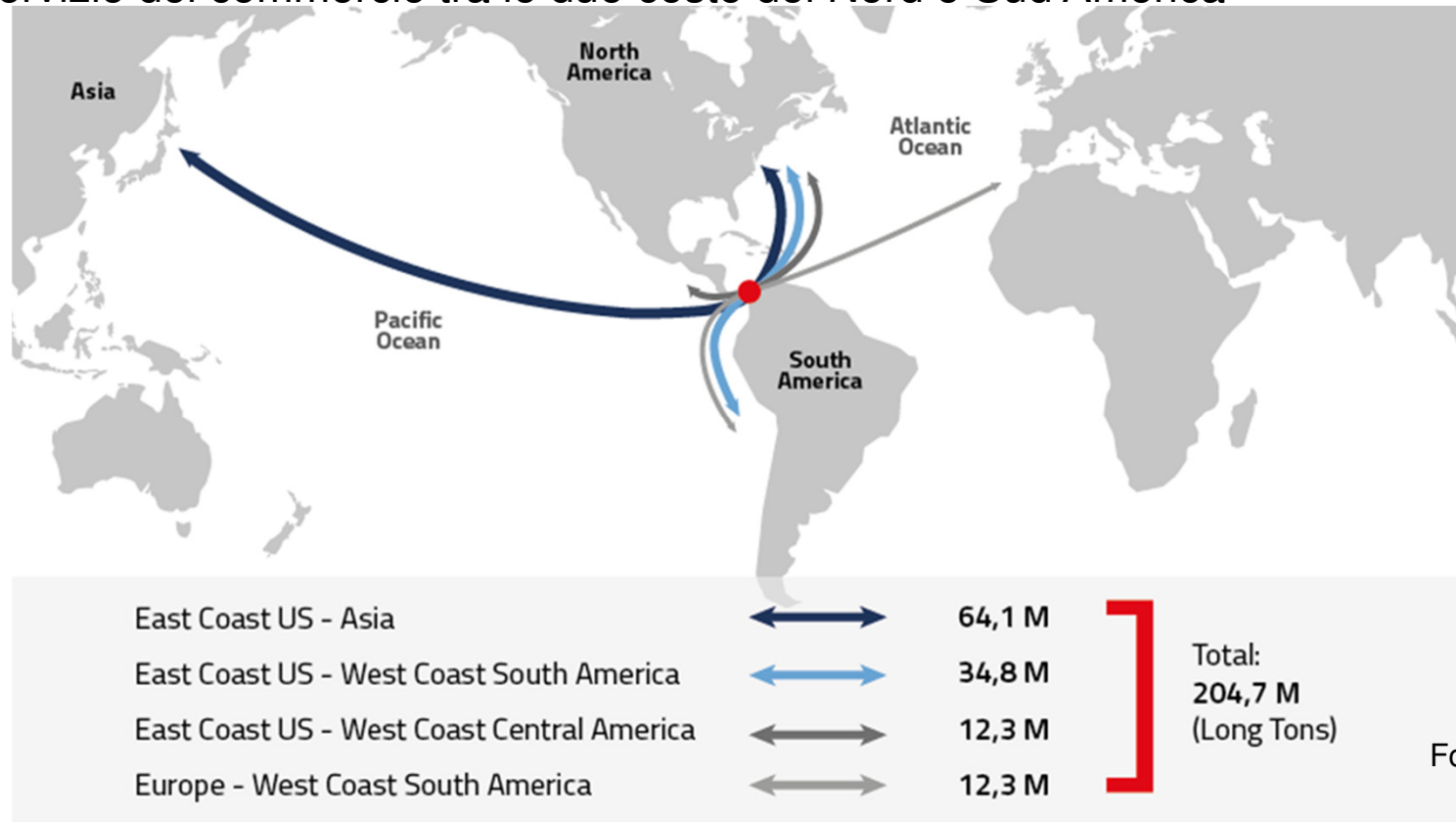
- Circa il 75% del traffico che transita attraverso Suez è riconducibile alle rotte Far East-Europe.
- Suez ha rafforzato la sua posizione di **pivot del traffico mondiale da/per l'Asia**. È diventato la porta di accesso dei prodotti cinesi in Europa.
- Attraverso Suez al 2016 sono transitate 819 milioni 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

# I passaggi attraverso il nuovo Canale di Panama

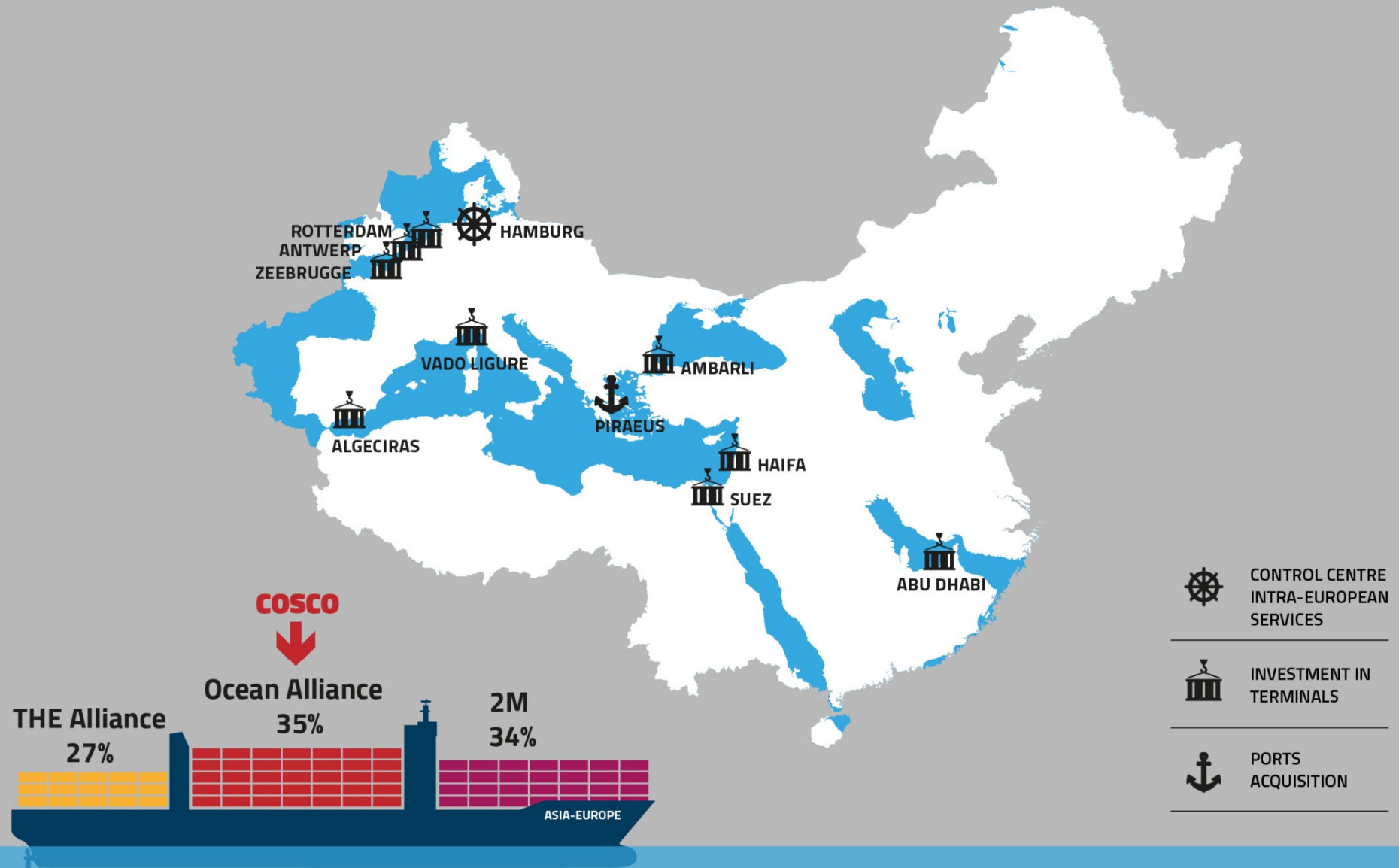
- La principale rotta è **Costa Est USA - Asia** che copre il 31% del totale dei traffici.
- Attraverso il Canale «viaggia» **il 3-4% del commercio mondiale** (circa 14.000 navi).
- Nel 2016 il traffico si è ridotto dell'11%.
- Il Nuovo Panama si rafforza soprattutto come Grande Canale Pan-Americano al servizio del commercio tra le due coste del Nord e Sud America



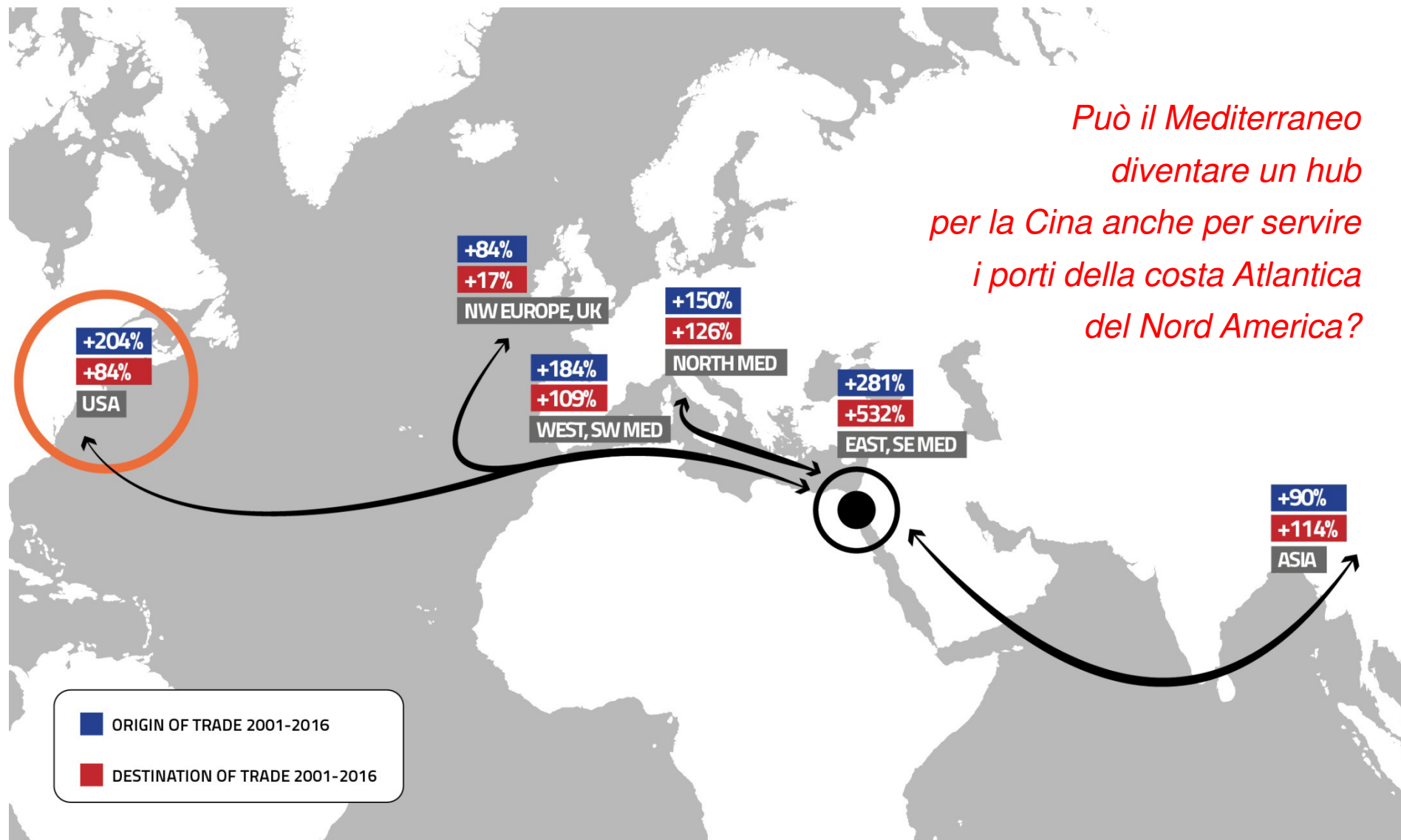
Fonte: ACP, 2016

- La Cina è il secondo paese che utilizza il Canale dopo gli Stati Uniti.

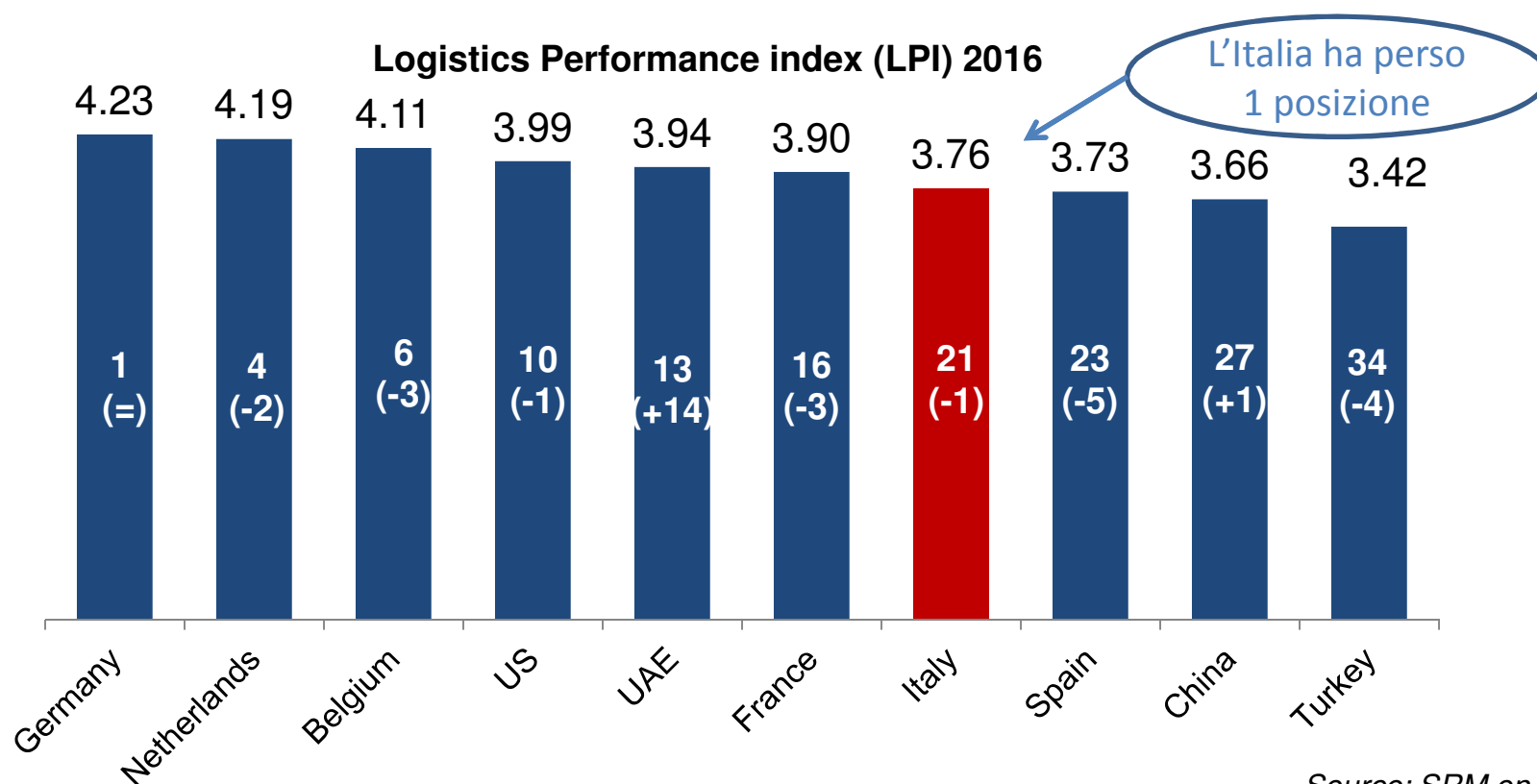
# La presenza marittima e logistica della Cina nel Mediterraneo, nel Nord Europa e nel Golfo



# La Cina e le rotte commerciali strategiche via mare

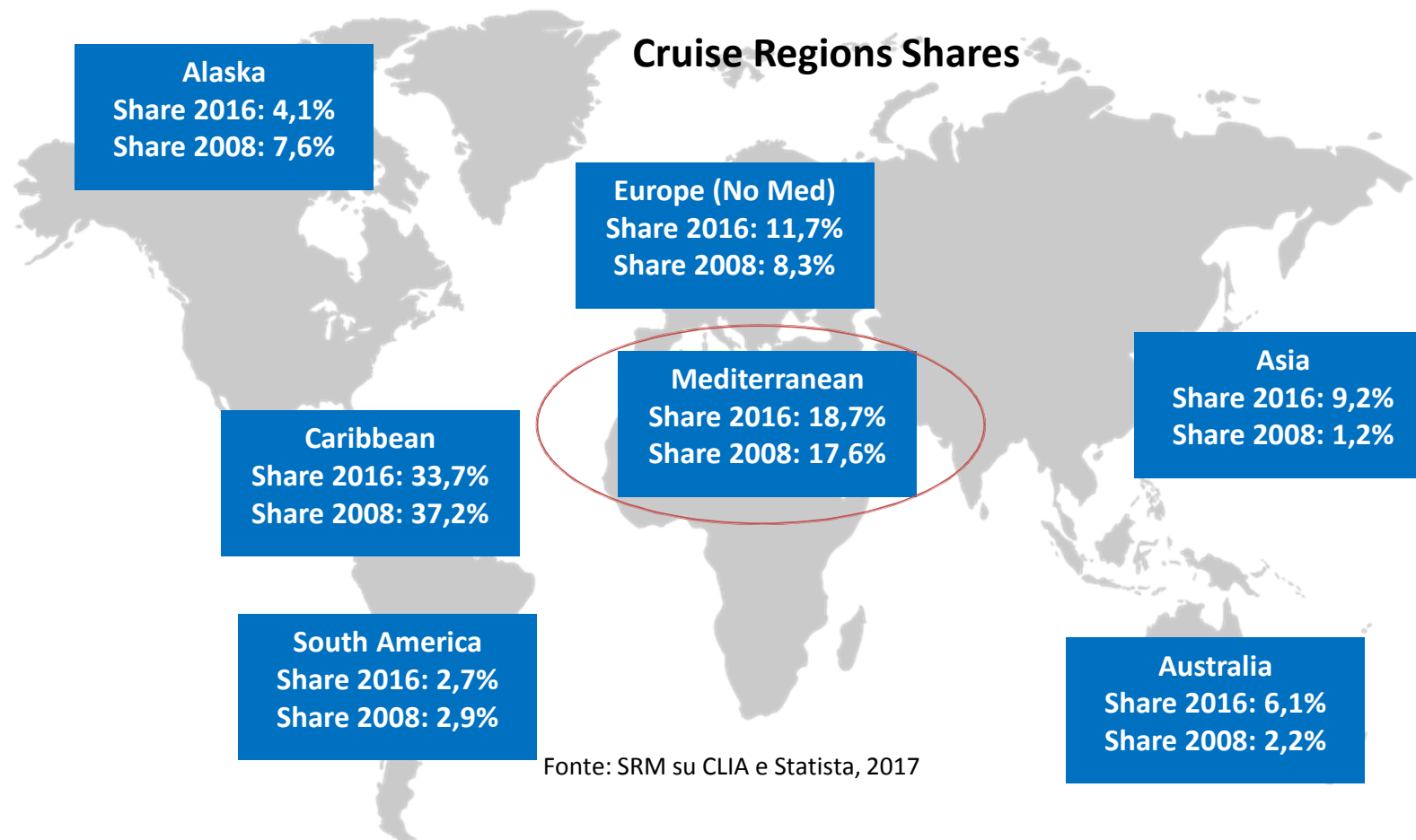


# Il posizionamento competitivo dell'Italia in logistica e trasporti



- 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 mercato mondiale delle crociere



- Il **Mediterraneo** è **secondo** solo ai Caraibi come **destinazione delle crociere**. La **quota di mercato** del Med è aumentata passando dal 17,6% del 2008 al **18,7%** del 2016.

# 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.

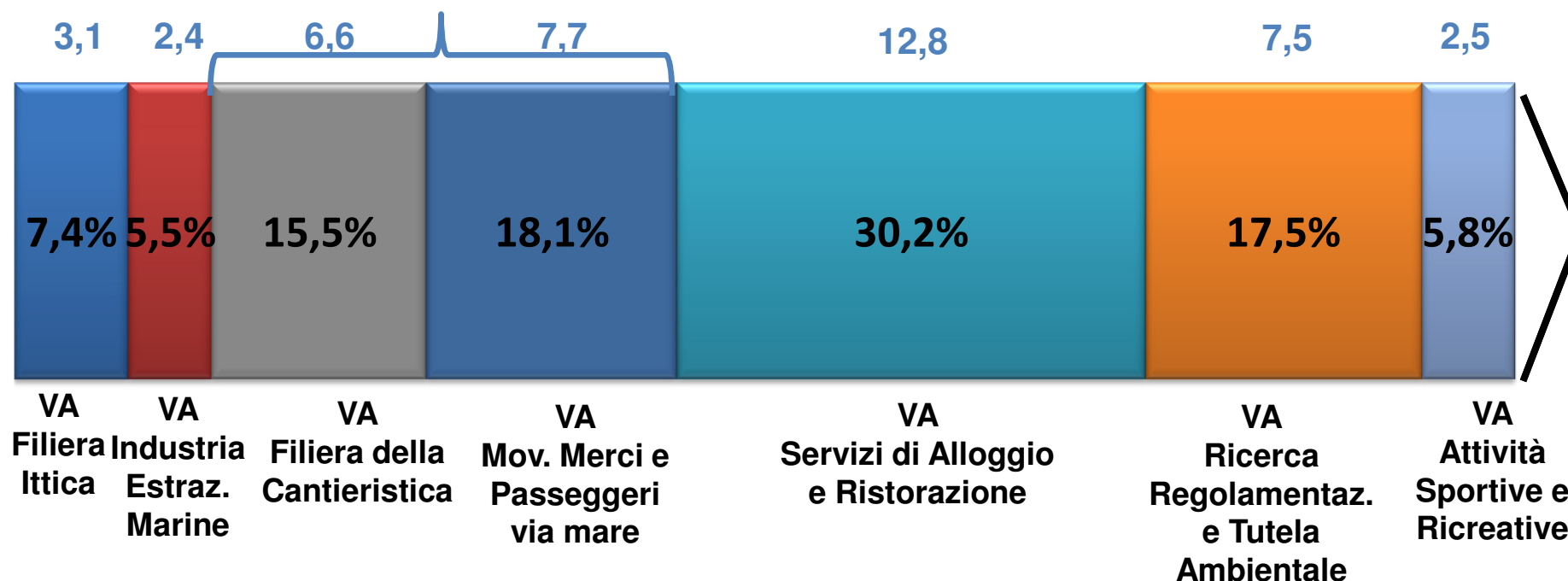
## ■ PORTI & SHORT SEA SHIPPING:

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 economico e commerciale della Maritime in Puglia

## ■ SISTEMA MARITTIMO & V.A.:

- **2 Autorità di Sistema; Mar Ionio** con sede a **Taranto** e **Mare Adriatico Meridionale** con sede a **Bari**, che comprende anche **Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli**.
- Il sistema marittimo ha generato V.A. per 2,8 mld € pari al 7% dell'Italia.

## ■ IMPORT-EXPORT & IMPRESE:

- Al III trim 2016, circa il **50%** dell'interscambio commerciale della Puglia **viaggia su nave** per un valore di circa **5 mld€**.
- **320** le **imprese** del cluster marittimo in Puglia, il 4% del totale nazionale.

## ■ PORTI & SHORT SEA SHIPPING:

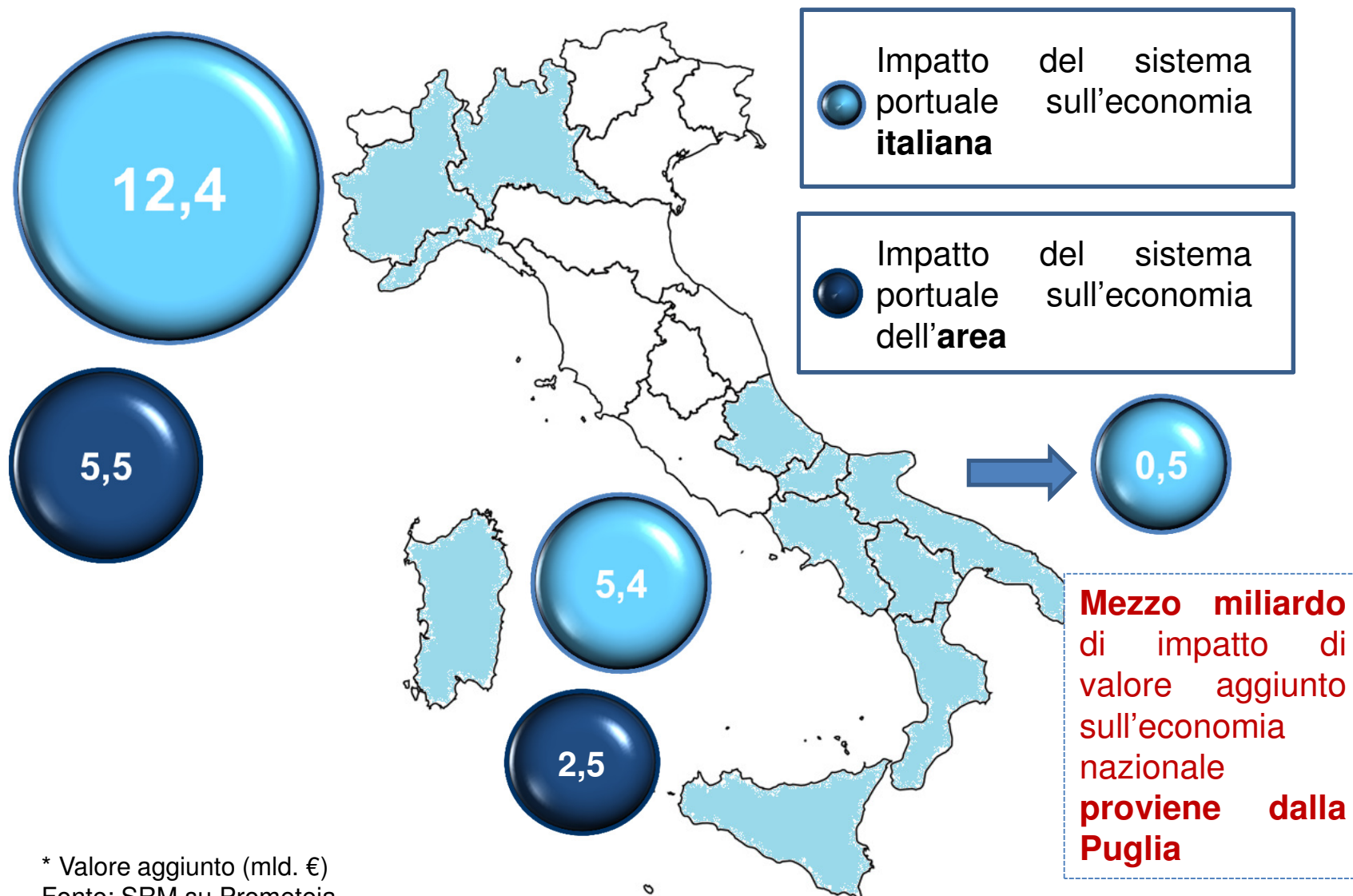
Il sistema portuale pugliese è molto rilevante:

- **42 mln di tonnellate le merci gestite** (20% del Mezzogiorno)
- **Taranto** è uno degli hub italiani, ma la tipologia prevalente di traffico è quella delle rinfuse solide con circa **14 mln di tonnellate** (56% del totale delle sue tonnellate complessive).

### ***Taranto: le sfide future - Ro-Ro& Crociere***

- **Ro–Ro:** Nel 2016 prende il via la **nuova Autostrada del Mare della Grimaldi** dedicata al **Ro-Ro**.
- **Crociere:** **Nel 2017 saranno previsti 7 attracchi della Thomson Cruises.**

# 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**.

Vediamo ora più nel dettaglio

Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per  
l'economia della Puglia e dell'Italia

Alessandro PANARO

*Responsabile Maritime & Mediterranean  
economy*

# La struttura del Report



Lo sviluppo strategico  
del porto di Taranto  
per l'economia  
della Puglia e dell'Italia

## 1) Scenario

- Scenario Internazionale e Nazionale
- La programmazione dello sviluppo di Taranto

## 2) La Strategia del Porto

- I principali progetti
- Il mercato dei container
- Lo short sea shipping
- Le crociere
- Il porto industriale
- Le potenzialità e le prospettive

# Lo studio tiene conto del fatto che:

- La Puglia ha un **Sistema produttivo** importante:
  - **V.A. Manifatturiero: 6,3** miliardi di euro pari a circa  $\frac{1}{4}$  **del Mezzogiorno**
  - **Imprese Manifatturiere: 26.171** pari al **20%** del **Mezzogiorno**
  
- Un **turismo** di rilievo:
  - **Arrivi: 3,4** milioni pari ad  $\frac{1}{4}$  **del Mezzogiorno**
  - **Presenze: 13,5** milioni pari al **23% del Mezzogiorno**
  - **Boom degli arrivi** negli ultimi 10 anni: **+38,2%** (oltre il **doppio** del **Mezzogiorno +17,3%** e **maggiore dell'Italia +28,4%**)



## Occorre dunque supportare le eccellenze che già esistono, che «innovano e producono»

- L'Agroalimentare l'Automotive, ad esempio, generano in Puglia oltre 7 miliardi di € di fatturato, con un peso superiore, per entrambi i settori al 20% del Mezzogiorno; **circa ¼ del fatturato delle produzioni meridionali**, dunque, **proviene dalla Puglia**.
- Entrambi i **settori sono export oriented**. Al III trim 2016, la Puglia ha esportato, considerando entrambi i settori, oltre 1,2 miliardi di euro con un peso considerevole sul Mezzogiorno.
- Si tratta inoltre di settori di grande rilevanza occupazionale. Connettere al meglio le filiere del territorio attraverso lo SSS ai paesi del Mediterraneo significa dar valore all'industria e al Marittimo.

### Alcuni dati delle Principali filiere della Puglia



FILIERE	Fatturato		Export		Unità locali		Addetti unità locali	
	mln€		mln€		Numero		Numero	
	Puglia	Peso % su Mezzogiorno	Puglia	Peso % su Mezzogiorno	Puglia	Peso % su Mezzogiorno	Puglia	Peso % su Mezzogiorno
Automotive	1.924,5	21,8	632,8	9,5	80	16,0	6.011,5	15,9
Alimentare	5.222,1	22,7	623,7	17,3	5.265	19,3	25.331,7	20,6

Fonte: elaborazioni SRM su Istat

# Valorizzare il “Made in” di qualità: l’Agroalimentare a Taranto

- Per le shipping co. specializzate nello **Short Sea** Taranto è disposta ad offrire una «**dedicated area**» destinata all’**Agroalimentare** che assicurerebbe:

1. I **servizi di collegamento intermodali** da e vs. la **sponda Sud**;
2. L’utilizzo del **Distripark** come centro di logistica e distribuzione delle merci;
3. Un’area **refeer** (nell’ambito del distripark e della piastra logistica) con cinque celle frigorifere a temperatura variabile e autonoma con collegamenti ferroviari rapidi verso il Nord Italia;
4. Può già contare su una politica di alleanze con operatori attraverso il progetto «**Fresh Port**» realizzato con la Greenery;
5. Una piattaforma «**Agromed**» destinata alla trasformazione dei prodotti agricoli e anche centro di servizi; progetto per il quale sono già stanziati oltre 10 mil di euro. (per l’operatività di questo progetto SRM sta già lavorando per trovare le sinergie);
6. Un’area a burocrazia zero da insediare nel Distripark per supportare le imprese collegate al ciclo di movimentazione agroalimentare.

Taranto diventa così il **porto di riferimento logistico produttivo dell’Agrifood** pugliese e dell’area confinante.

## La programmazione dello Sviluppo di Taranto...

**864Meuro**

destinati dal **Contratto Istituzionale di Sviluppo per Taranto** a valere sul **Fondo di Sviluppo e Coesione** fino al **2020**.

*di cui 45%  
(391Meuro)*

destinati al **sistema portuale**. Compiti importanti ad «Invitalia» con follow-up di un nucleo tecnico.

*di cui  
1,5Meuro*

Concorso di idee valorizzazione turistico-culturale della Città Vecchia e museo dell'Arsenale della Marina Militare oltre a risorse previste per riqualificazione quartiere Tamburi

Un concetto importante su cui porre l'attenzione:  
Riqualificazione del Porto ed in particolare della **Piastra Logistica** e sviluppo del Turismo in particolare delle **Crociere**

## ...inoltre...il Progetto di Riconversione e Riqualificazione di Taranto (PRRI) prevede...

- bonifica e messa in sicurezza aree portuali e retroportuali;
- diga foranea, riqualificazione area portuale, riqualificazione e dragaggio fino a 16,5 m. molo polisetoriale;
- Progetto Smart City.

### ...e la Vision ...

**La Vision è la rappresentazione di sintesi di ciò che un'area intende diventare nell'arco dei decenni successivi**

**La vision:** Gli aspetti da valorizzare



# Container: da una logica di Transshipment a porto Gateway

- Taranto **piattaforma logistica**. Il mercato container di Taranto resta un importante **riferimento per l'UE** come snodo portuale (**core port**) e logistico (PON 2014-20) verso Nord Europa, Nord Africa e Balcani.
- **Punti di forza**. Taranto è favorita rispetto ad altri porti (es Malta e Cagliari) perché è sulla **terraferma**, perché è uno dei pochi porti d'Italia dotato di **collegamento ferroviario diretto**, perché **logisticamente ben collegato** alla Bari-Bologna, Potenza-Napoli e Lecce-Reggio C.

Condizioni e vincoli	Interventi da realizzare
retroporto e logistica efficienti	Completamento Alta Capacità ferroviaria Bari-Napoli-Taranto
	Potenziamento dorsale adriatica: Alta Velocità FG-BO + autostrada A14 a tre corsie fino a Taranto
	Efficiente utilizzo della <b>piastra logistica</b>
fondali e servizi adeguati alle grandi navi	<b>Dragaggio</b> fondali anche oltre 16,5 metri
	<b>Adeguamento</b> della <b>banchina</b> container
	nuovo terminal container <b>Quinto sporgente</b>
	Ampliamento superficie stoccaggio (min. 20.000 TEU stoccabili)
	Predisposizione per il bunkeraggio di navi a basso impatto ambientale
	politiche contrattuali per incremento produttività banchina

## Le opportunità nei container: una stima OCSE in due step

***Traffico East Mediterranean & Black Sea + Western Europe***

***- dagli attuali 114,6 ml teus a 173 (+51%) al 2030 (3% annuo)***

***- poi da 173 a 308,2 nel 2050 (+78%) al 2050 (4% annuo)***

***Nel mondo si passerà da 634 ml.***

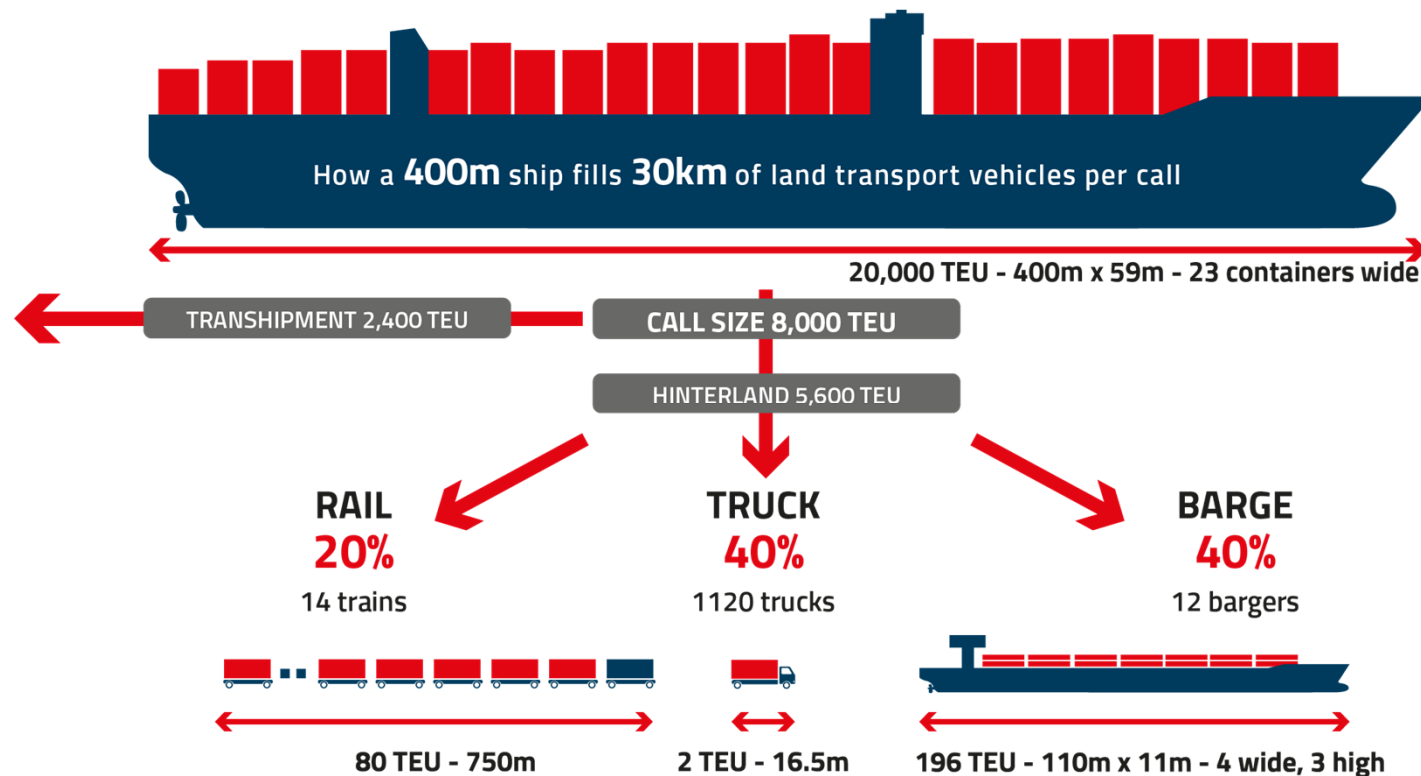
***a 2,1 mld al 2050 (+243%, +6,6% annui)***

# Suggerimento: il valore della logistica

Container in transito	➡	Fatturato: 300€
Container lavorato	➡	Fatturato: 2.900€

Fonte: Confetra

Un container in transito genera un valore pari a 300€, uno lavorato genera un valore superiore di circa 9 volte.



Fonte: PortEconomics 2015

# Perché investire in logistica in Italia: il valore «moltiplicativo» della logistica

In Italia gli effetti moltiplicativi derivanti dall' «**integrazione logistica**» tra gli elementi a monte e a valle della catena produttiva

Determinerebbe:

+ 100 euro di domanda di servizi logistici	➡	250 euro di reddito
+ 100 lavoratori nelle piattaforme logistiche	➡	180 posti di lavoro nell'economia

*Fonte: Censis*

## Perché investire nel Distripark?

Un **Distripark** (es. Rotterdam e Barcellona) generano:

**valore aggiunto diretto** sul territorio: **1,5 milioni di euro/anno per ettaro.**

**valore aggiunto indiretto** sul territorio: **5,4 milioni di euro/anno per ettaro.**



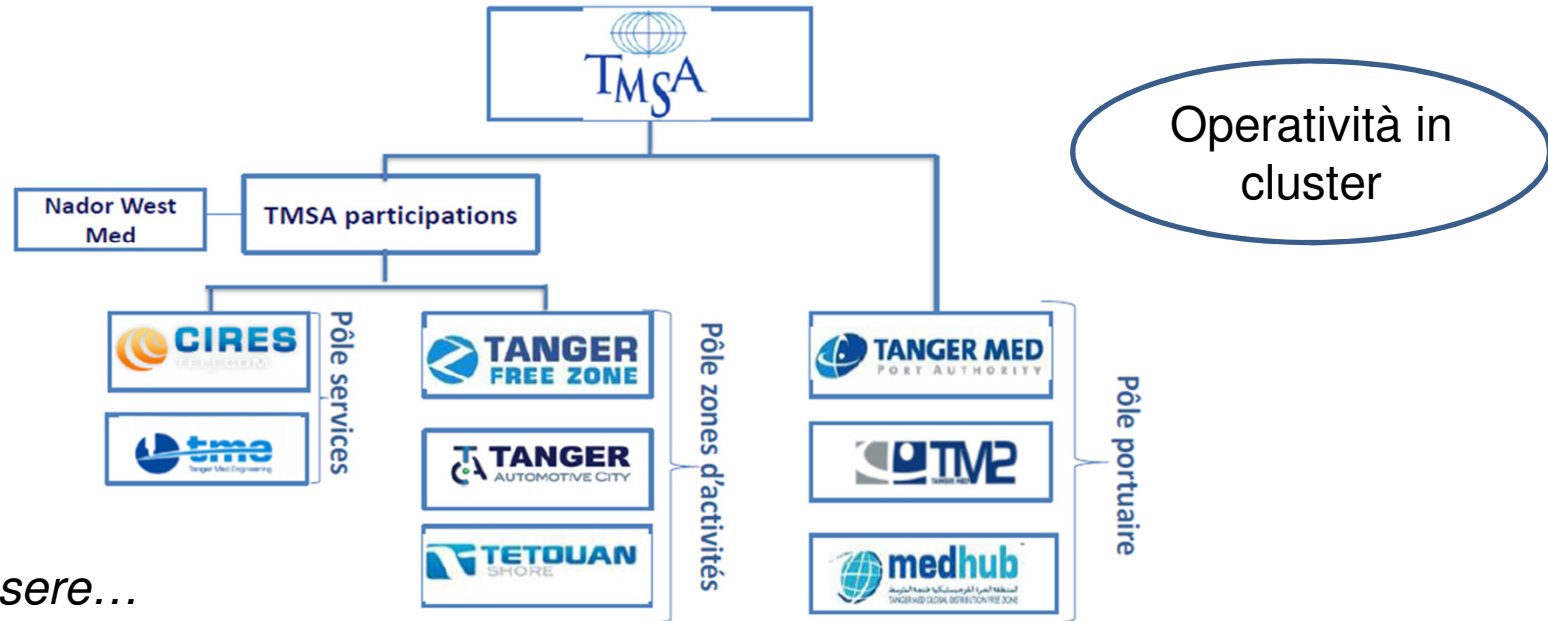
# Le Free Zone come sostegno all'internazionalizzazione: Tanger Med



# Le Free Zone. Tanger Med può essere un esempio

TANGER MED – A UNIQUE MODEL OF MANAGEMENT

## TANGER MED GROUP



*Cosa fare? Essere...*

- **Al passo con i tempi...** Nel 2016, **Tanger Med in Marocco** ha vinto entrambi i premi di miglior paese del continente Africano e di quello Sub-regionale come “Free Zone of the year”.
- **Orientati alle imprese...** Tanger Med Zone accoglie centinaia di multinazionali, incluse Siemens, Renault e Yazaki.
- **Strategicamente posizionati...** Tanger Med è vicino allo **Stretto di Gibilterra**, la Free Zone offre accesso a numerose rotte marittime nel solo raggio di 14 km dal Mercato europeo.
- **Offrire Benefit agli investitori** che si intende attrarre...per es. Tanger Med offre, tra l'altro, sussidi del 30% della spesa capitale per chi investe nell'**automotive e tessile**.

# La Zona Franca di Taranto

- A Taranto è presente la **Zona Franca «non interclusa»**.
- L'area sottoposta a Zona franca doganale è pari a un milione e 45mila metri quadrati la cui **gestione** è affidata all'**ex Autorità portuale di Taranto**.
- Beneficia della medesima normativa di riferimento dei magazzini doganali con ulteriore possibilità di svolgervi attività di **manipolazione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti**.
- Le merci potranno costituire oggetto di **pagamento** del relativo **dazio** europeo solo nel momento in cui entreranno nel territorio comunitario.
- La zona franca doganale **non esplicherà pienamente i suoi benefici se non integrerà i vantaggi fiscali e tariffari, e le infrastrutture logistiche intermodali, con un processo di semplificazione amministrativa** delle procedure di insediamento di nuove imprese, non solo quindi per le procedure amministrative di tipo doganale.
- Si tratta di sperimentare su Taranto un modello di “**area a burocrazia zero**” (attualmente non ancora concessa) esattamente **sovrapposta alla zona franca doganale**.

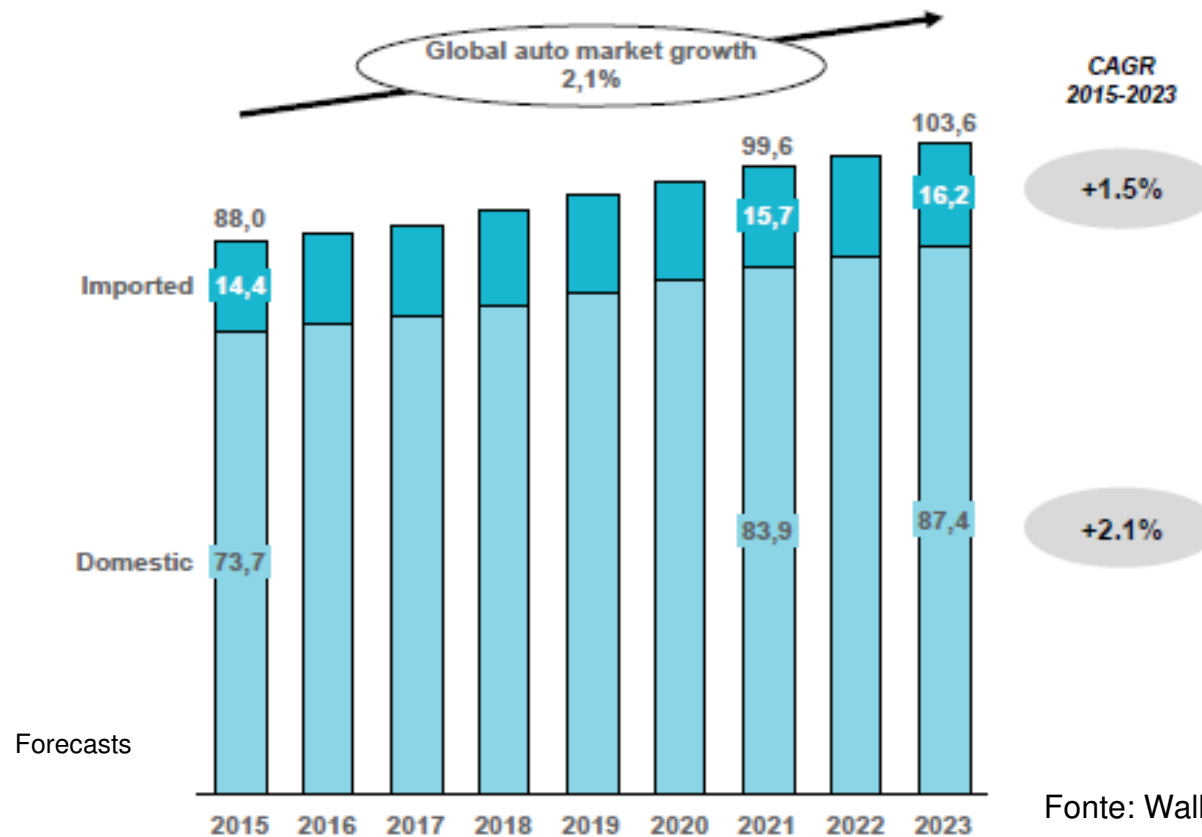
# Il Ro-Ro in Italia è un segmento di eccellenza

- L'Italia è **leader mondiale per la flotta Ro-Ro** destinata a questo tipo di trasporto con oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.
- Al 2016 sono state movimentate **93,6 milioni di tonnellate** in tale segmento **(+3,4%)** sull'anno precedente.
- Il Ro-Ro copre il **20%** del totale delle merci trasportate dall'Italia.
- I primi porti Ro-Ro italiani sono: Livorno (12,4 milioni di tonnellate), Genova (8,6 milioni) e Trieste (8,5 milioni), Catania (6,9 milioni) e Salerno (6,9 milioni).
- Per avere un termine di paragone sul valore del Ro-Ro in Italia basti dire che è pari quasi al doppio di quanto realizza la Spagna nell'analogo segmento.

# Il contesto competitivo del Ro-Ro. Il mercato Automotive

- le vendite di auto nel mondo sono previste in costante aumento passando da **88 milioni** di unità del 2015 alle **103,6 milioni di unità** del 2023 (+18% tra il 2015 e il 2023; cagr: 2,1%).
- L'industria automotive sta rapidamente cambiando; Il passaggio da un'industria «prodotto-centrica» ad un modello di servizio crea nuove opportunità per un operatore logistico.

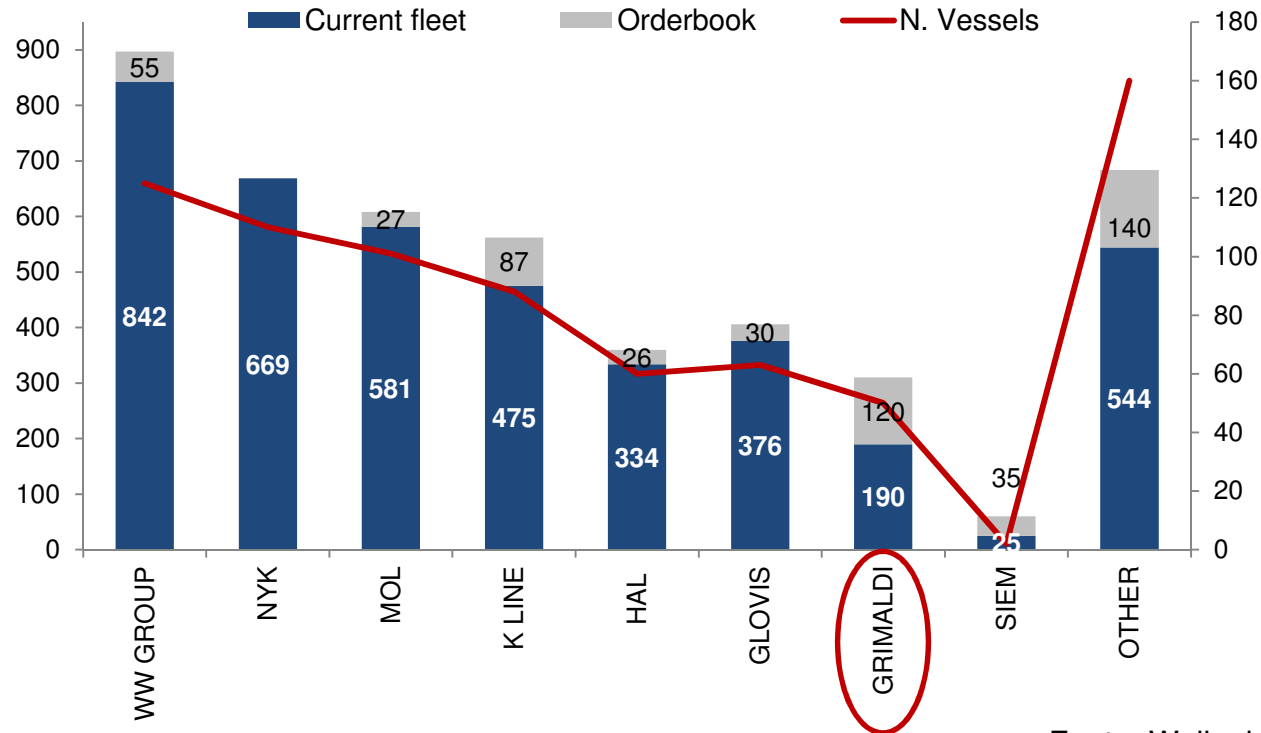
**Il trend mondiale dell'Auto 2015-2023 – dati in milioni di unità**



# Il contesto competitivo del Ro-Ro. Spicca l'Italia

- Il Ro-Ro market è concentrato nel Nord Europa, Nord Africa e Mar Nero. Si assiste ad una forte crescita nel Sud-Est Asia e nel Golfo Arabico.
- Nel 2016, dopo anni di crescita limitata, si registra un aumento dei volumi di carico delle unità Ro-Ro.   
 ➡ Miglioramento delle condizioni economiche  
 ➡ Calo del prezzo del petrolio

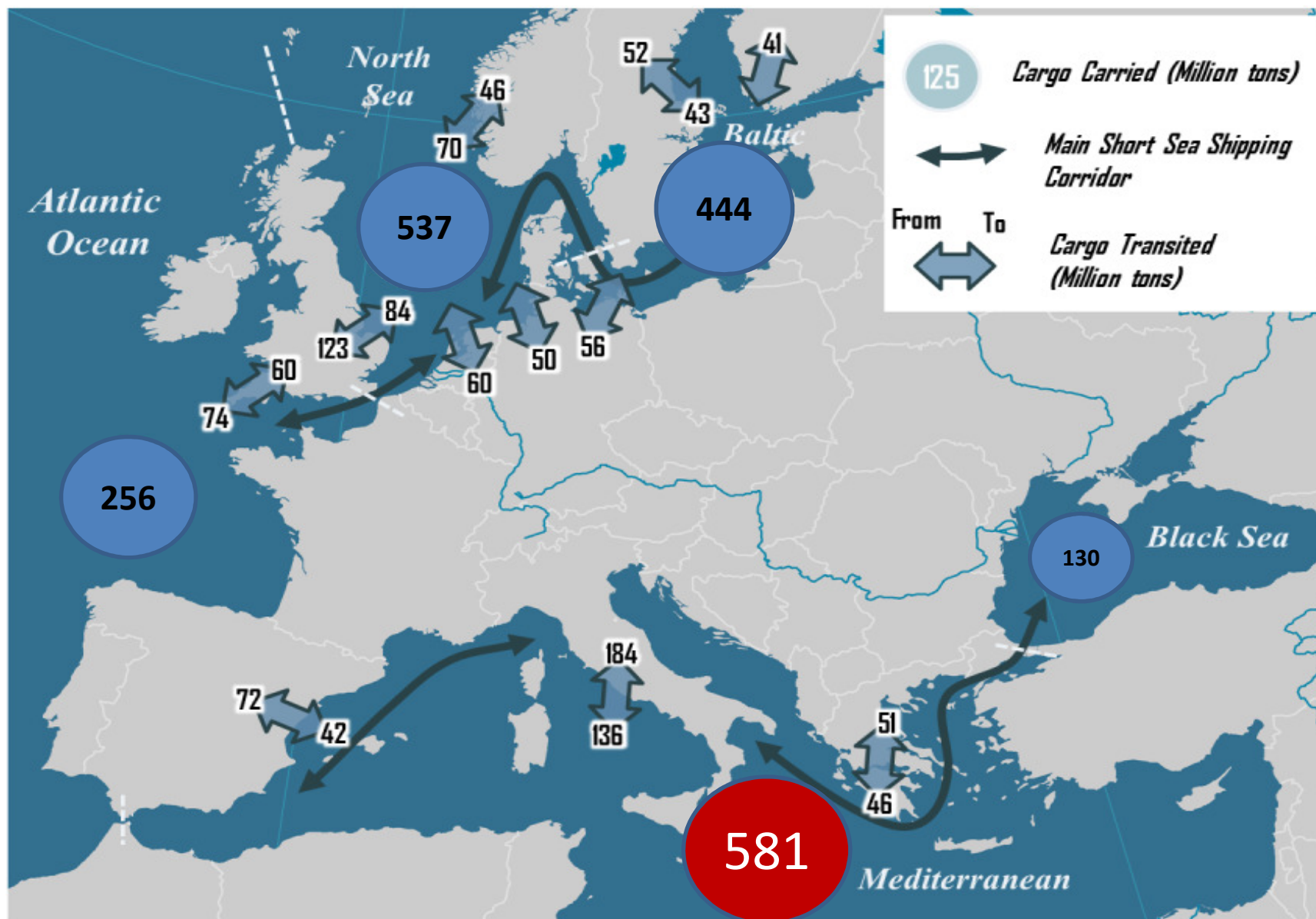
**Leader mondiali Ro-Ro: Flotta (KCEU e numero di navi) & Orderbook (KCEU)**



Fonte: Wallenius Wilhelmsen 2016



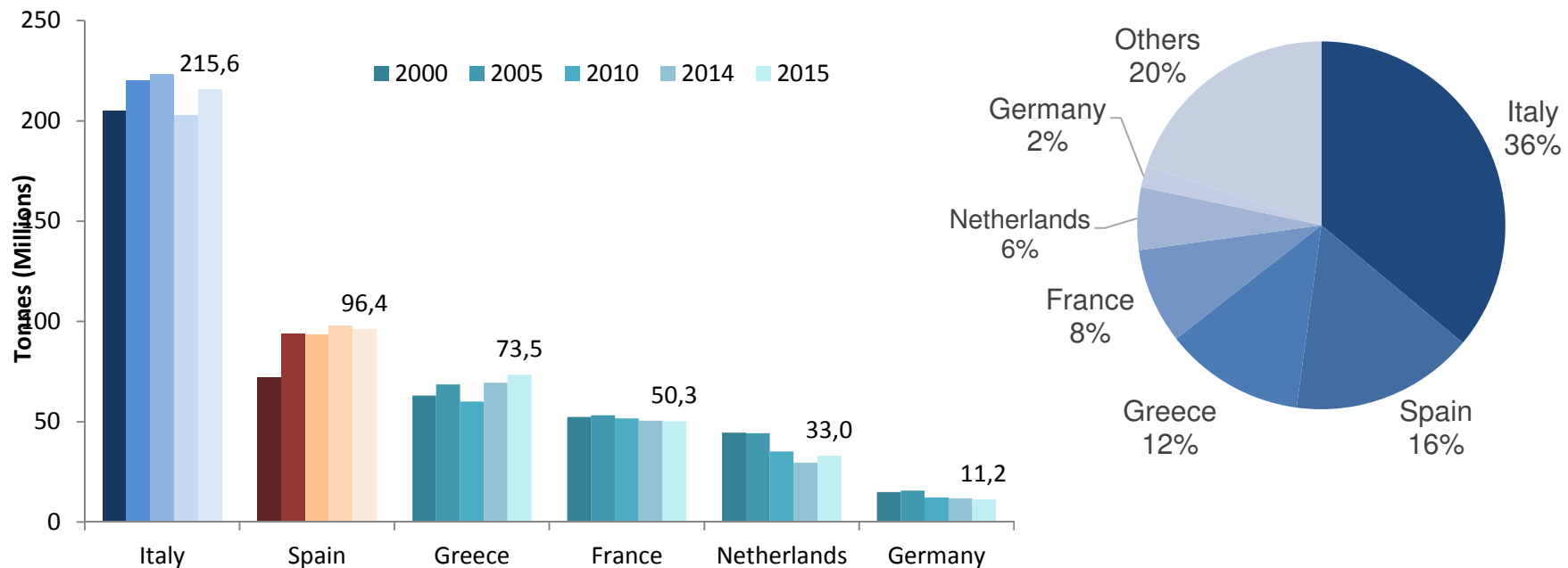
# Un primato italiano: lo *Short Sea Shipping*



# Short Sea Shipping (SSS): Italia leader nel Mediterraneo

- **L'Italia** con **272** milioni di tonnellate di merce è seconda nell'UE dopo l'Olanda, in aumento sull'anno precedente (+1,46%)
- L'Italia è prima anche nello SSS con il 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": un confronto tra l'Italia e i competitor europei



Source: SRM on Eurostat 2016



# Anche nello Short Sea Shipping Taranto fa la sua parte

- Una nave **Grimaldi** scala settimanalmente il porto di Taranto.
- L'approdo della Ro-Ro segnerà anche l'avvio delle operazioni nella **piattaforma logistica** inaugurata lo scorso dicembre.

## I prossimi passi per il Ro-Ro a Taranto

Gli aspetti da valorizzare

- Adeguare le strutture per rifornimento carburante
- Razionalizzare i servizi (tempi certi, tariffe trasparenti, servizi da banchina efficienti)
- Specializzazione delle aree di scalo
- La Zona Franca non interclusa, insieme alla proposta di area a burocrazia zero, possono concorrere a snellire la burocrazia e efficientare il sistema.

# Short Sea Shipping: un asset dalle grandi potenzialità

- Taranto nello SSS è interessato dalla movimentazione in particolare diretta verso i Balcani, il Nord Africa, il vicino oriente e la dorsale adriatica italiana di rinfuso e anche di Ro-Ro.
- **Punti di forza.** Taranto è favorita rispetto ad altri porti (es Malta e Cagliari) perché dispone delle infrastrutture necessarie.

Condizioni e vincoli	Interventi da realizzare
efficienza	Alleanze con operatori internazionali (nei settori delle «4 A»)
	Realizzazione del waterfront e riqualificazione affaccio sul mar grande
Aumento delle quote di mercato dello SSS	Riqualificazione delle aree dello stabilimento ILVA prospiciente il porto e miglioramento impatto ambientale intera città

# L'impatto economico della crocieristica in Europa

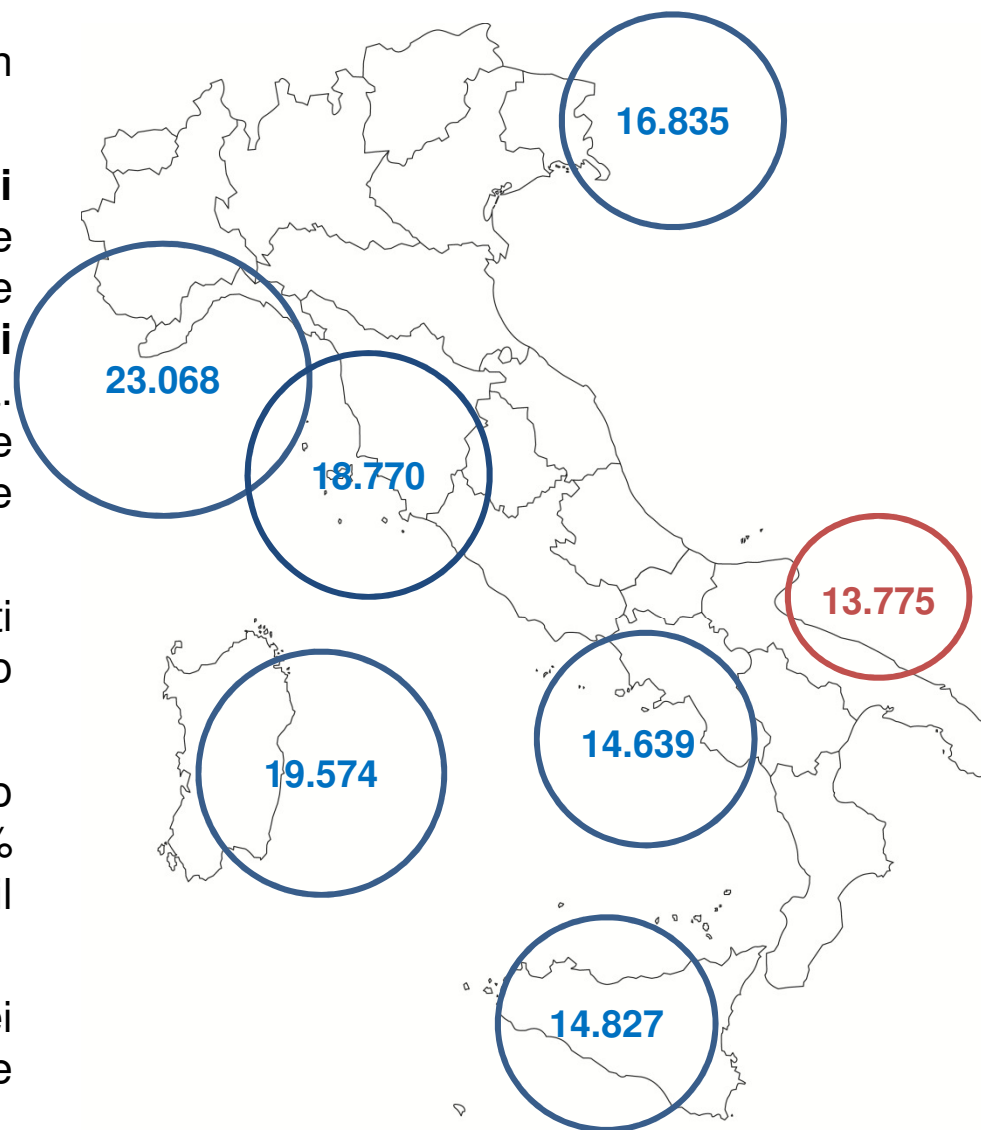
Paese	Impatto economico diretto (mln€)	Var. % 2015/2014	Occupati
Italia	4.554	-1,02%	103.010
UK	3.260	3,33%	73.919
Germania	2.946	-9,47%	45.673
Spagna	1.323	9,52%	28.576
Francia	1.238	10,83%	16.555
Top 5	13.321	0,10%	267.733
Altri Paesi EU	3.565	9,60%	92.838
<b>Totale</b>	<b>16.886</b>	<b>1,50%</b>	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

Fonte: SRM su Clia Europe

- Italia ancora prima meta con 10,8 milioni di passeggeri movimentati nel 2016 (+0,2 sul 2015).
- 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 crocieristi e la destinazione con maggiori passeggeri.
- Considerato il numero complessivo di crocieristi nel 2015, **l'impatto economico diretto pro-capite in Italia è stato 422,5€, in Spagna 156,8€.**

# Dalle parole ai fatti: la nautica da diporto e i potenziali di sviluppo

- La **Puglia** è tra le prime in Italia con **13.775** posti barca.
- La Puglia offre un numero di **punti di attracco** notevolmente **superiore** alle unità da diporto iscritte. La regione presenta anche un **indice di affollamento** tra i più **bassi** d'Italia. Questi due dati mettono in luce le potenzialità della regione nel soddisfare l'elevata domanda di posti barca.
- La Puglia dispone anche di **150** 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.
- In particolare **Taranto** offre il 10% dei posti barca totali e il 15% di quelli oltre 24 m. della Puglia.



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

# Il diporto nautico: settore con un alto moltiplicatore della produzione e dell'occupazione

Sulla Nautica da Diporto e mega-yacht, Taranto intende intervenire trasformando la banchina **ex Base Torpediniere** della Marina Militare ed è previsto il raddoppio del **molo Sant'Eligio**

La nautica da diporto vanta infatti notevoli effetti moltiplicativi...

	Produzione	Occupazione
Trasporti marittimi (al netto della spesa dei crocieristi)	2,53	2,02
Trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi)	2,54	4,11
Attività portuali e ausiliarie	2,75	2,01
Cantieristica navale	3,44	2,63
Nautica da diporto (al netto della spesa dei diportisti)	2,28	1,67
 <b>Nautica da diporto ( inclusa la spesa dei diportisti)</b>	<b>4,03</b>	<b>6,41</b>
Pesca	2,56	1,46
<i>Totale attività marittime industriali e terziarie</i>	<i>2,49</i>	<i>1,81</i>

Fonte: SRM su ANCE

# 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

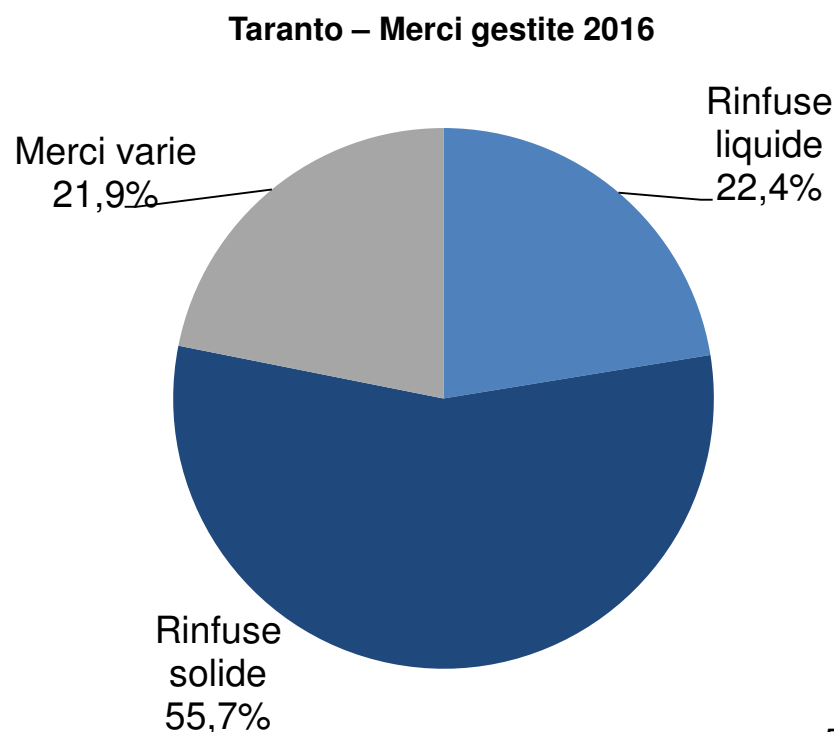
# Un piano per le crociere e i grandi yacht a Taranto

- Taranto nelle crociere è interessata a proporsi come «**home port**» per crociere dirette verso la Grecia e il Mediterraneo. **Nel 2017 saranno previsti 7 attracchi della Thomson Cruises.**
- Taranto offre opportunità anche nella nautica da diporto in particolare per i grandi yacht
- **Punti di forza.** Taranto può contare sulle bellezze del retroporto materano (la città dei sassi Patrimonio Unesco e Capitale della cultura 2019) ed offerta turistica della città di Taranto.

Condizioni e vincoli	Interventi da realizzare
Attività sistemica sul turismo	Riqualificazione area porto
	Riqualificazione urbana in particolare del quartiere Tamburi
	Sfruttare le potenzialità del Centro servizi polivalente tipo «Porta a Mare» (waterfront crociere Livorno)
	Alleanze con Tour Operator internazionali
	Utilizzo del molo San Cataldo per le crociere e del molo ex Torpediniere per il diportismo
Interventi infrastrutturali	Riqualificazione delle aree dello stabilimento ILVA prospiciente il porto e miglioramento impatto ambientale intera città

# Rinfuse

- Taranto è il principale porto commerciale della regione ed è uno scalo **rinfusiero**. Nel 2016 ha movimentato quasi **25 milioni di tonnellate di merci**; con una crescita dell'8,6%.
- Per quanto riguarda **le rinfuse liquide (22% del totale)**, Taranto con **oltre 6 milioni di rinfuse liquide** è il porto di destinazione del greggio della Val D'Angri; attività in espansione. Inoltre, potrebbe diventare un riferimento per il gas naturale.
- **Per quanto riguarda le rinfuse solide, Taranto** resta il **primo porto d'Italia** (60% del totale).



Fonte: SRM su APTaranto



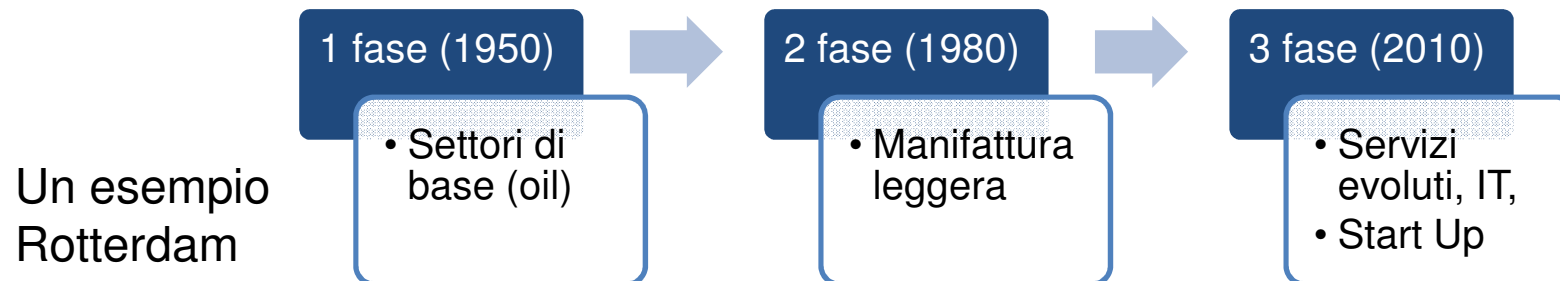
# Il porto industriale si trasforma: il modello «MIDAS»

- Molti porti del Mondo, tra i quali anche quelli del **Nord Europa**, stanno vivendo una **fase di trasformazione**: il modello Maritime Industrial Development Areas (**MIDAS**). Di recente **SRM** è stata a **Rotterdam** proprio per analizzare questo modello di trasformazione.

Mentre in passato si ragionava di un porto che facilitava lo sviluppo della città oggi...



...oggi è lo sviluppo urbano, reso sostenibile, a dare valore al porto (es. Turismo)



Cambiare si può...occorre maggiore sinergia con i privati e le istituzioni e una vision

# Creare Start Up di impresa ad «hoc» per il Porto: «Port XL»

- La fondazione «Port XL» è il **primo e unico incubatore al mondo di Start Up portuali**.
- L'obiettivo è far **crescere Start Up nel settore della logistica, del marittimo e del chimico e oil**.
- Scopo di Port XL è trovare un **punto di incontro tra l'attività portuale, l'attività di impresa, le nuove tecnologie** per migliorare l'attività portuale.
- Supporta le imprese nelle loro principali attività; nel creare un modello di business, nell'attività finanziaria, di marketing, di brand.
- La chiave del successo sta nel fornire **l'accesso al network portuale** (tra le principali multinazionali mondiali e imprese con una proiezione internazionale presenti nel porto di **Rotterdam**).
- Port XL ha sede a Rotterdam ed **opera** nei maggiori porti di **tutto il mondo** da Shanghai a Los Angeles.
- Nel giro di 3 mesi ha messo a punto l'attività di 12 Start Up e vanta la presenza di **12 partner** (tra cui il porto di Rotterdam) ed il **supporto di 180 esperti** nei vari campi della tecnologia e innovazione legata alle attività chimico-industriali, logistica e trasporti, energia e marittimo.

# Conclusioni: la Vision a cosa serve?

1. Fornisce informazioni agli *stakeholder*
  - E' un'**agenda strategica** che fornisce informazioni sui progetti e gli investimenti di lungo termine del porto
  - Serve a sincronizzare i progetti dell'autorità di sistema con gli altri attori **pubblici e privati**
  - Dà fiducia alle imprese che devono investire, ai *policymaker* e ai futuri *stakeholder*
  - Facilita la cooperazione tra i principali *partner* del porto
2. E' importante per dare **continuità ad un progetto...** in un mondo che «**cambia**»
3. Serve a far capire che il porto può non essere solo un'infrastruttura...ma un cluster di operatività (modello Free Zone)

# L'Osservatorio permanente sulla Maritime Economy



**Grazie per l'attenzione!!!**