

# ***I nuovi scenari dell'economia marittima***

**Massimo DEANDREIS**  
**General Manager – SRM**  
**Intesa Sanpaolo Banking Group**

**Ancona, 14 Giugno 2019**

# Agenda



Lo scenario del commercio mondiale: il baricentro si è spostato



Europa e Mediterraneo al centro di grandi sfide



Italia “ponte”: per vincere puntare su portualità e logistica



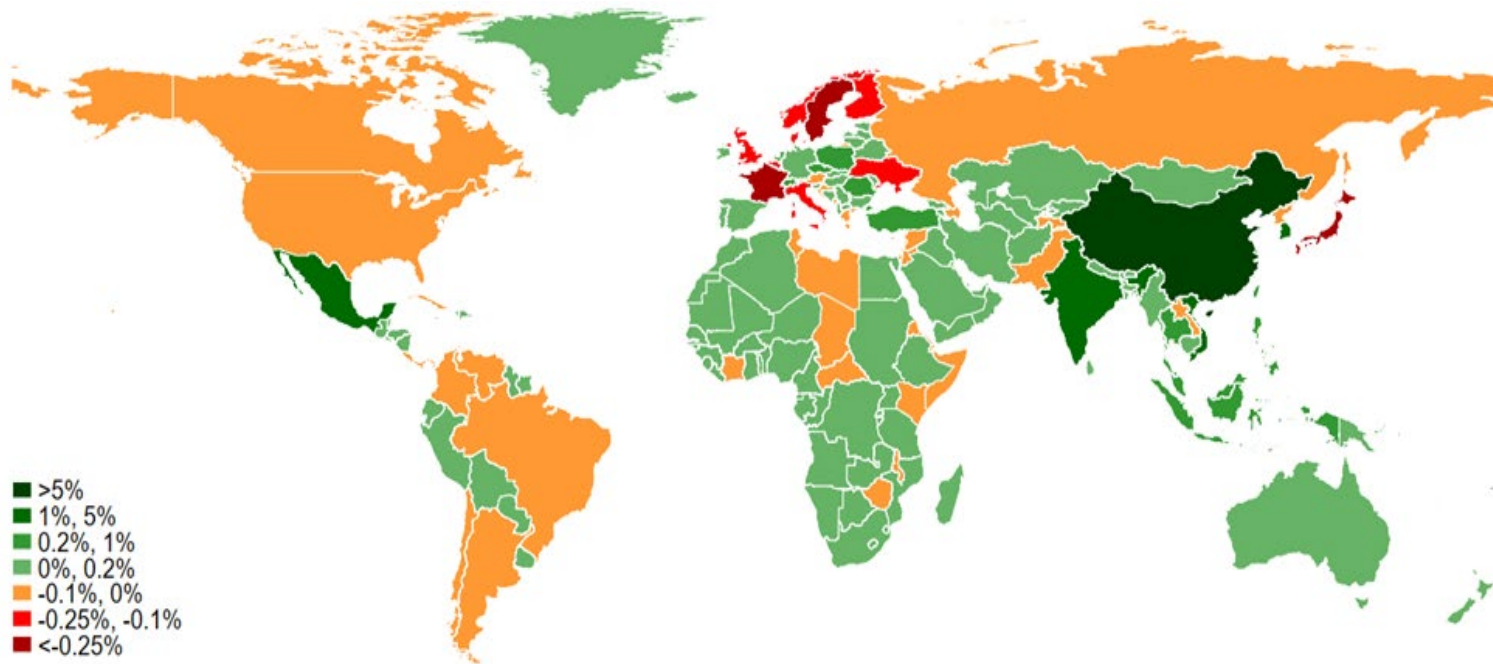
Abbattere il peso della burocrazia



Verso un nuovo modello: la portualità 5.0

# Il baricentro produttivo si è spostato verso l'Asia

Contributo % all'evoluzione dell'export mondiale di prodotti manufatti nel periodo 2008-17  
(elaborazioni su dati in dollari correnti)



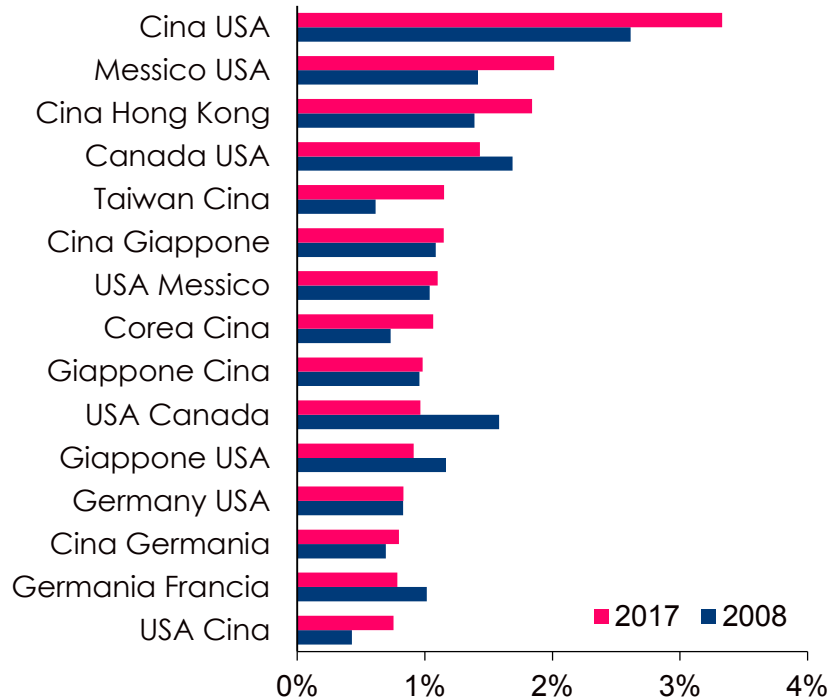
*Nota: le forti oscillazioni del tasso di cambio euro/dollaro nel periodo analizzato portano il fenomeno misurato in dollari correnti a discostarsi da quello misurato in euro correnti.*

*Fonte: Intesa Sanpaolo su dati BACI*

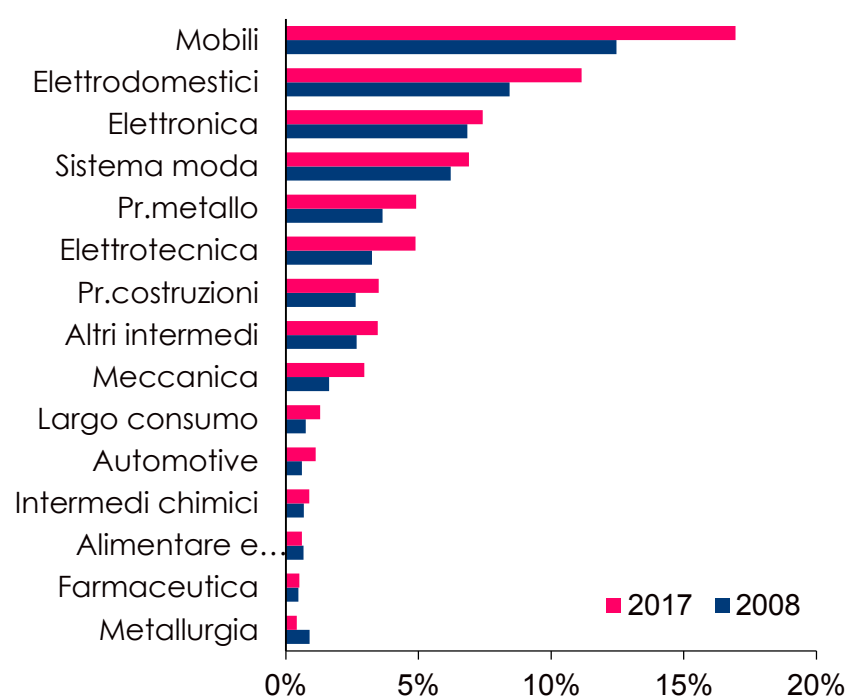
# Gli scambi Cina-USA leader nell'import-export di beni nel mondo

4

**I primi quindici flussi di interscambio di manufatti**  
(% su commercio mondiale di beni manufatti)



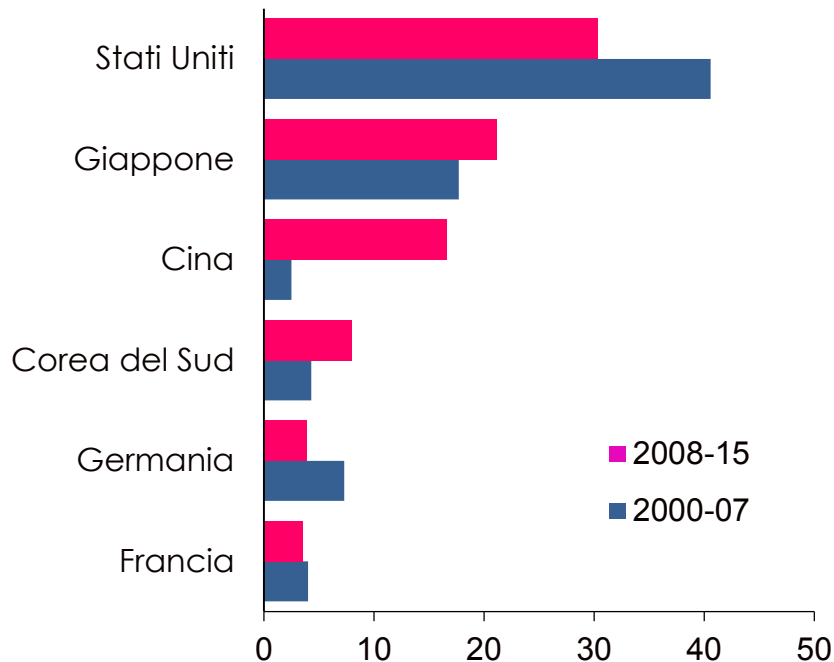
**Peso dell'export cinese verso gli USA sul totale delle esportazioni mondiali per settore (%)**



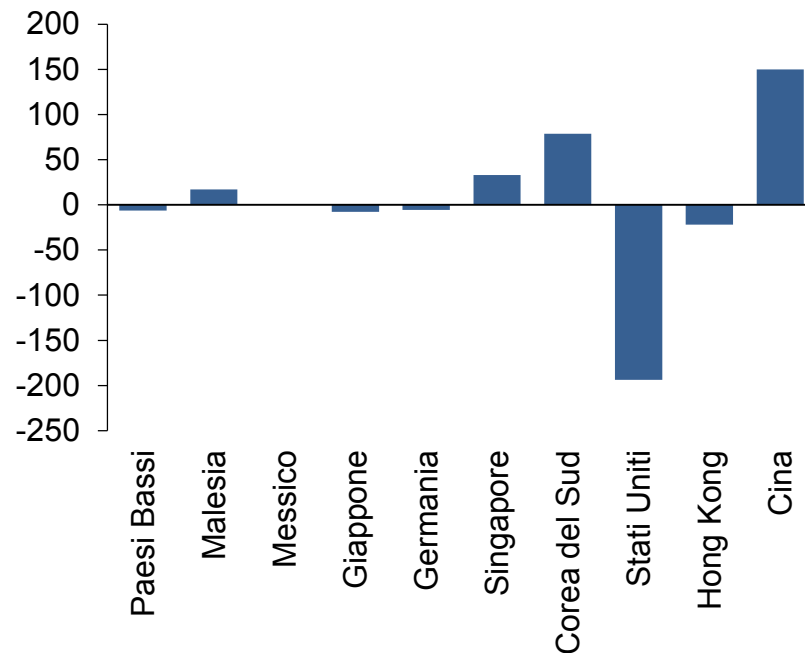
*Nota: (\*) al netto dei prodotti petroliferi raffinati. Fonte: Intesa Sanpaolo su dati BACI*

# Una guerra commerciale ma anche tecnologica ...

**Quote sui brevetti ICT**  
(%, PCT da dati OECD)



**Saldo commerciale\* nel settore ICT 2017**  
(miliardi di dollari, dati UNCTAD)

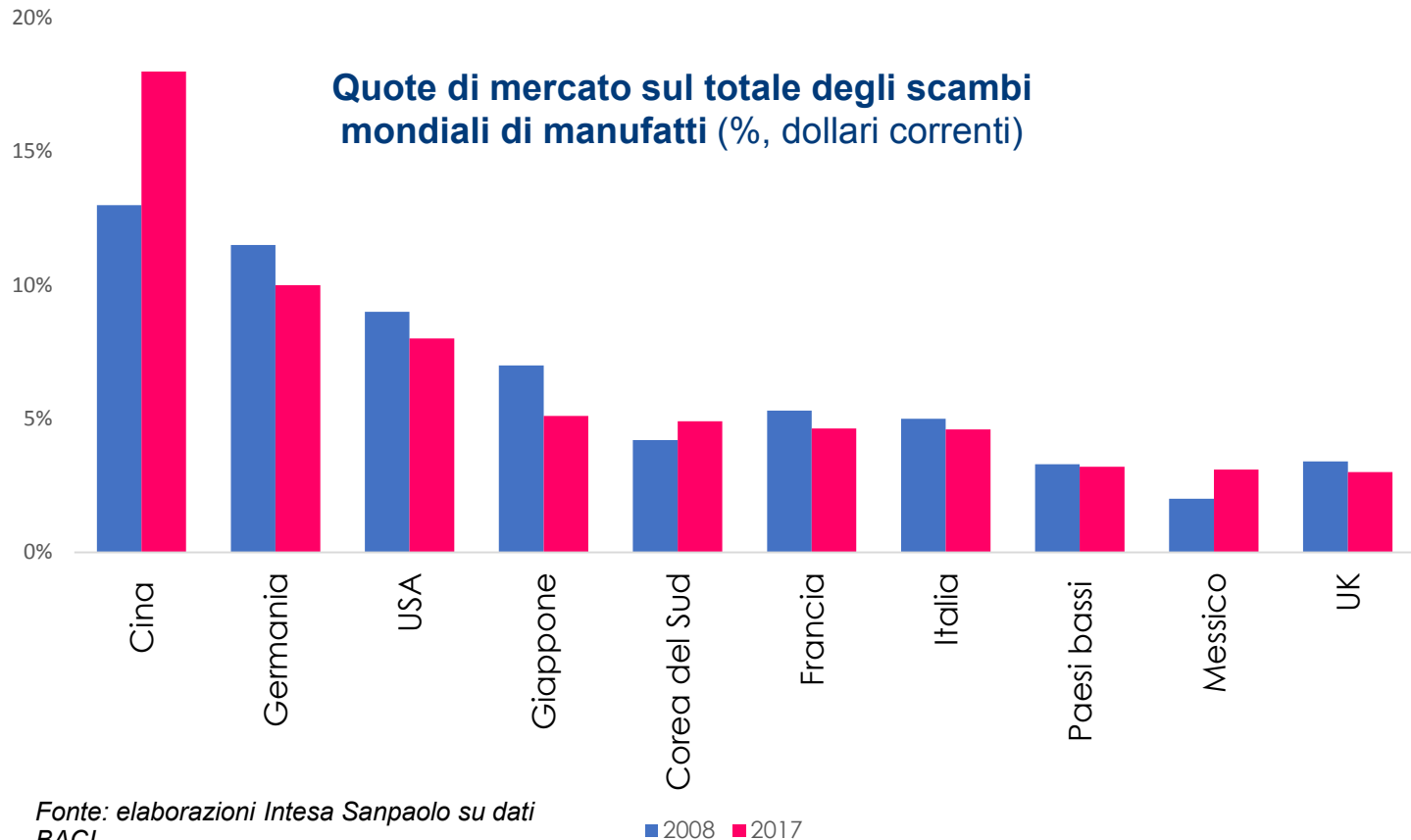


Nota: (\*) paesi ordinati per valore dell'export 2017

Fonte: Intesa Sanpaolo – Monitor dei Settori ad Alta Tecnologia

# Aumenta la concorrenza della Cina sui mercati europei e italiani ...

6



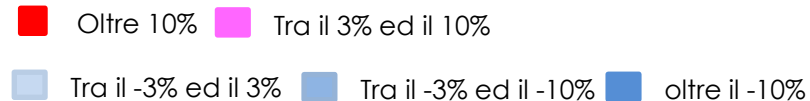
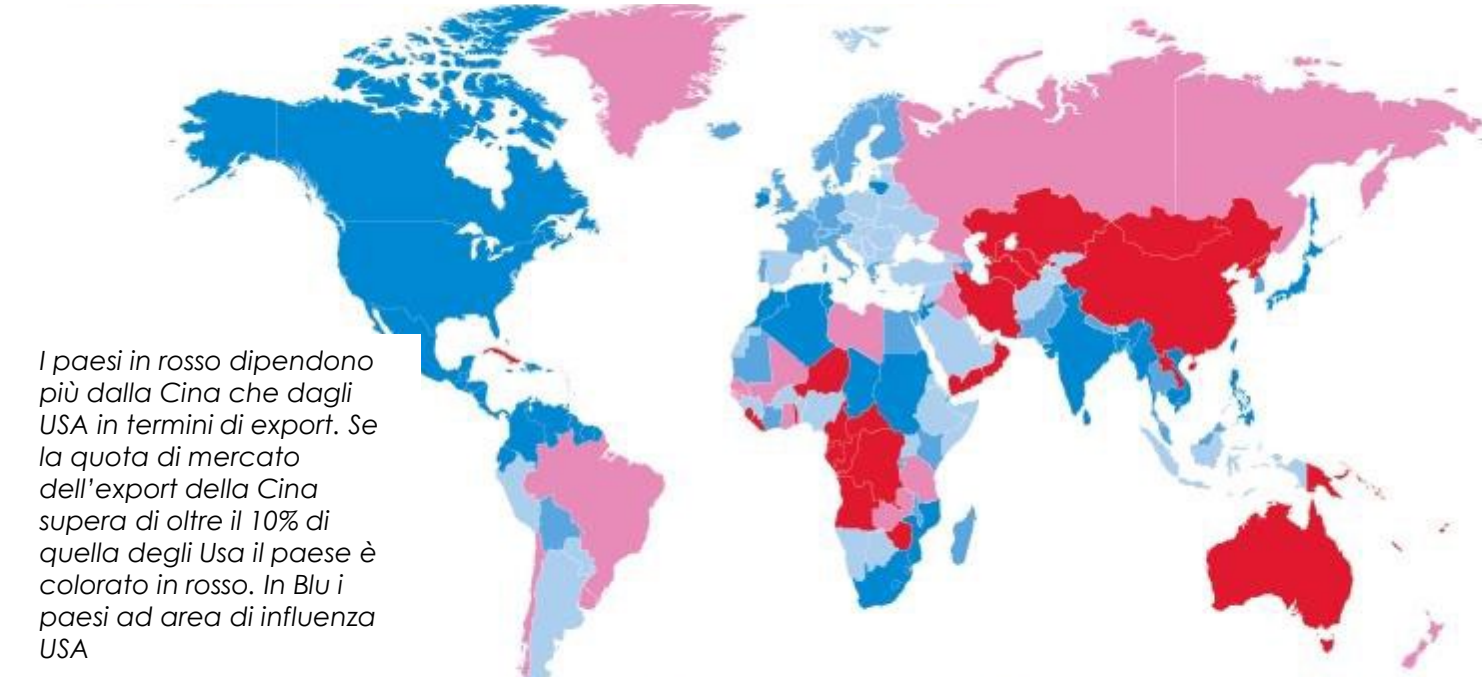
Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati BACI

# Attraverso il commercio aumentano le aree di influenza della Cina

7

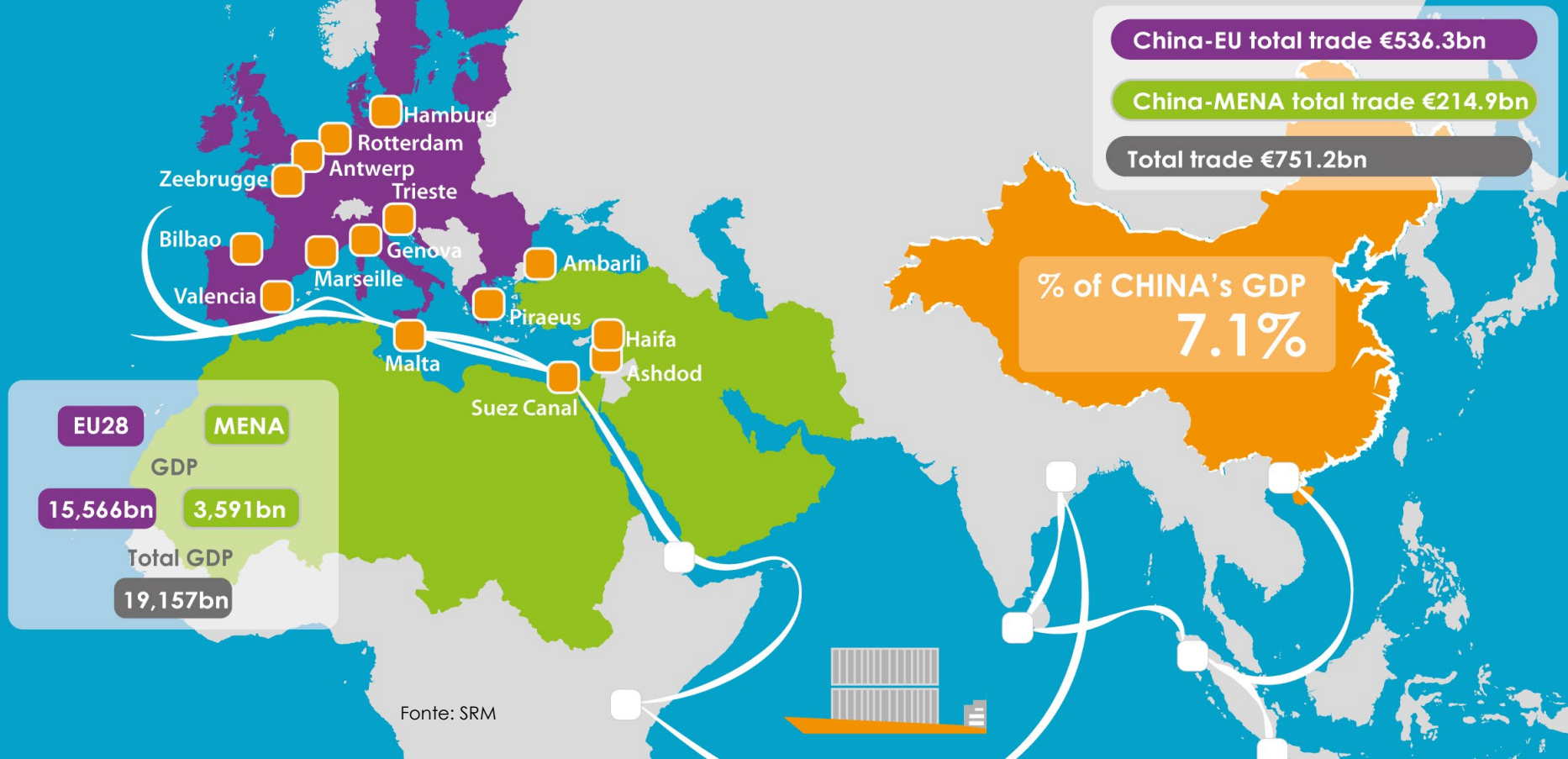
Influenza commerciale della Cina e degli Stati Uniti, dopo i nuovi accordi commerciali

*I paesi in rosso dipendono più dalla Cina che dagli USA in termini di export. Se la quota di mercato dell'export della Cina supera di oltre il 10% quella degli Usa il paese è colorato in rosso. In Blu i paesi ad area di influenza USA*



Fonte: Prometeia, Lanza A., Imprese italiane tra protezionismo e globalizzazione : Trento 2019

# Ecco quindi l'importanza del Mediterraneo per la Cina... 8



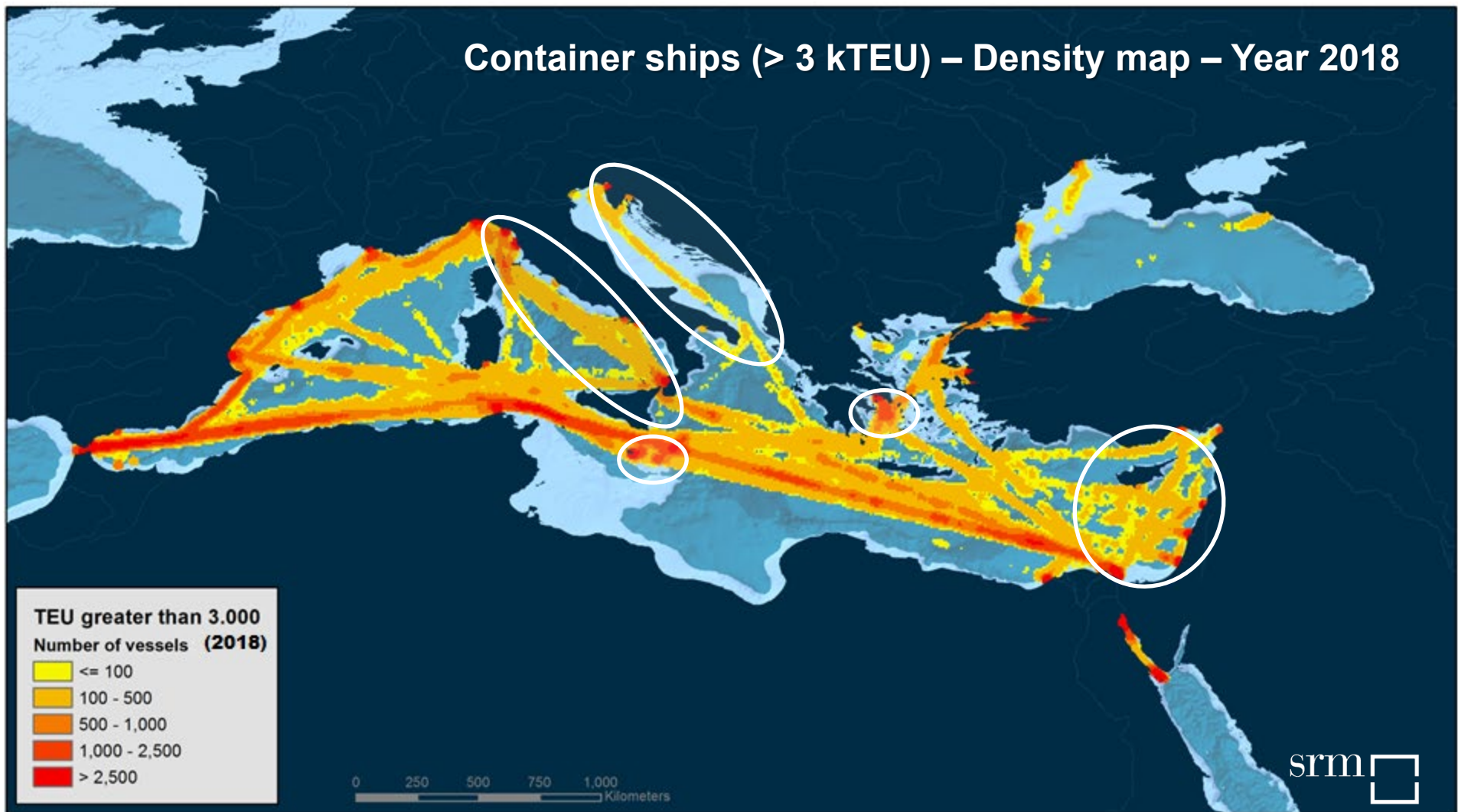
# Container ships (> 3 kTEU) – Density map – Year 2012

TEU greater than 3,000  
Number of vessels (2012)



0 250 500 750 1,000  
Kilometers

# Container ships (> 3 kTEU) – Density map – Year 2018

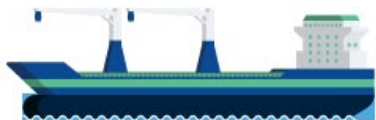


# In questo scenario l'Europa resta leader nel settore Marittimo 11

Gli armatori europei controllano il **40%** della flotta mercantile europea



**60%** of world's container ships



**52%** of world's Multi-purpose vessels



**43%** of world's oil tankers



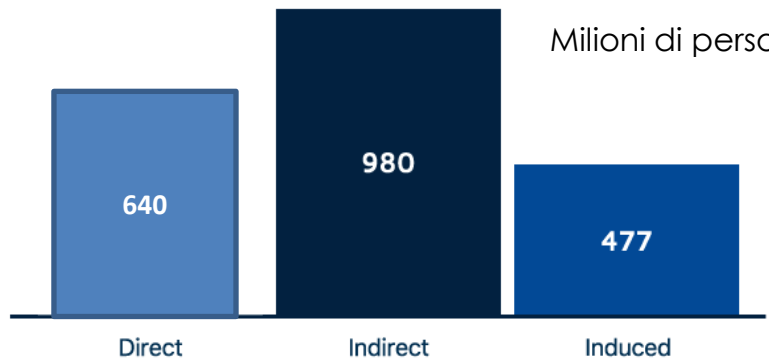
**37%** of world's offshore vessels

V.A. miliardi di euro



Il valore economico diretto, indiretto e indotto dell'industria navale europea è di 140 miliardi di euro

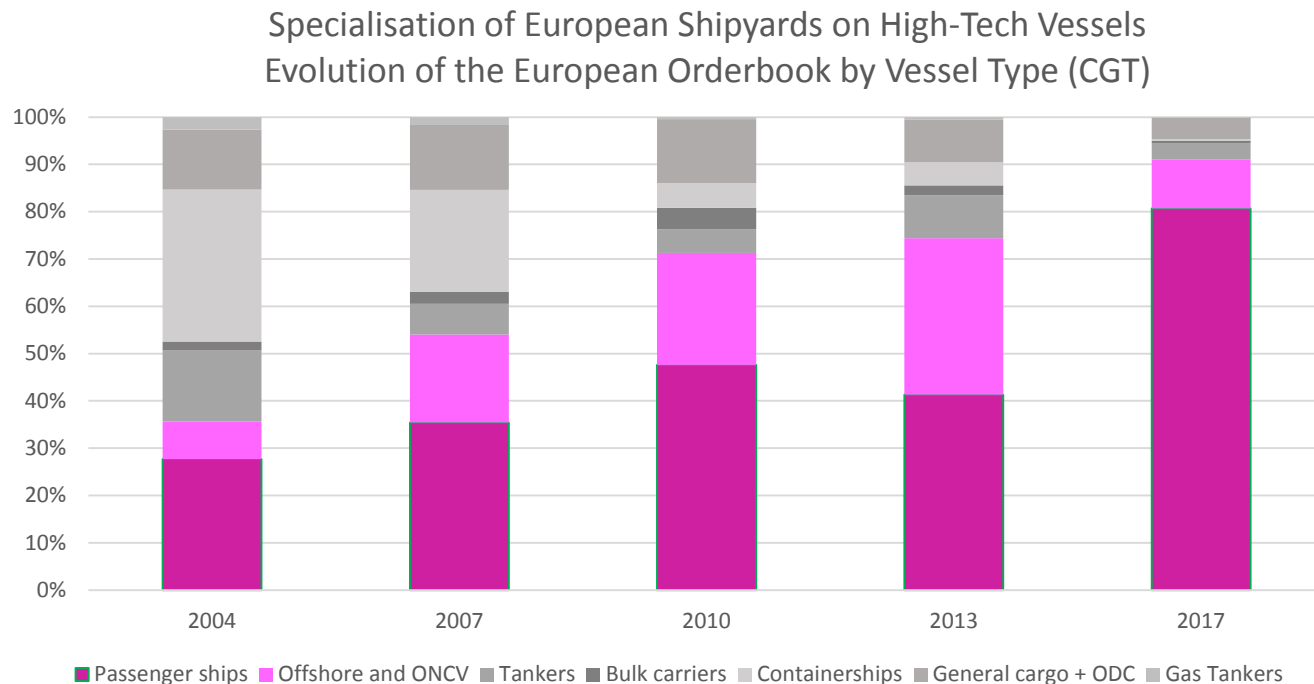
Milioni di persone



Gli occupati diretti, indiretti e indotti sono pari a 2.1 milioni di unità

# La sfida dei porti europei che si gioca sull'innovazione e la tecnologia...un esempio “la cantieristica”

12



■ I cantieri navali europei generano annualmente un valore di produzione pari a circa **31 miliardi di Euro** e generano oltre **250.000 posti di lavoro diretti** in Europa.

# I principali dati sullo Shipping nel Mediterraneo

13

**27%**  
WORLD'S  
CONTAINER  
LINER  
SERVICES

**19 PORTS**  
THROUGHPUT  
>1 MLN TEUs

**+500%**  
GROWTH OF  
CONTAINER  
TRAFFIC SINCE  
1995

**20%**  
GLOBAL  
SHIPPING  
TRAFFIC

**83%**  
SHARE OF  
TRADE BETWEEN  
ITALY AND MED  
BY SEA

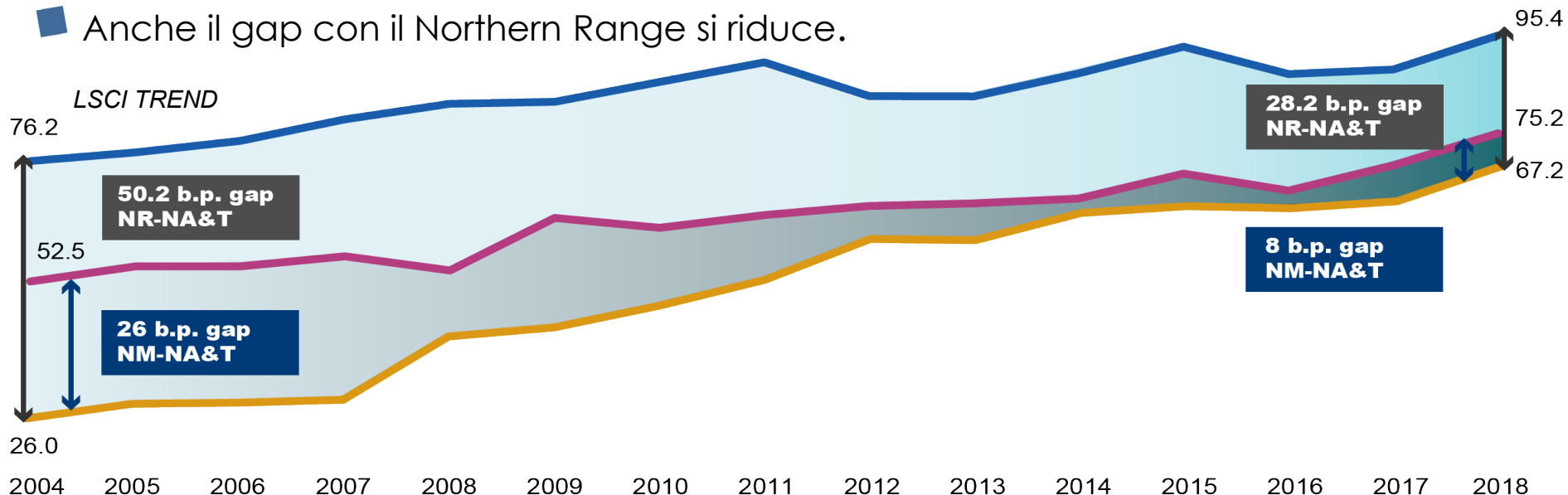
**983 mln  
tonnes**  
SUEZ CARGO  
TRAFFIC

**611 mln  
tonnes**  
SHORT SEA  
SHIPPING

# Cresce la connettività dei porti Euro-Med

14

- Il gap tra i porti del Sud e del Nord del Mediterraneo si è fortemente ridotto tra il 2004 e il 2018.
- Anche il gap con il Northern Range si riduce.

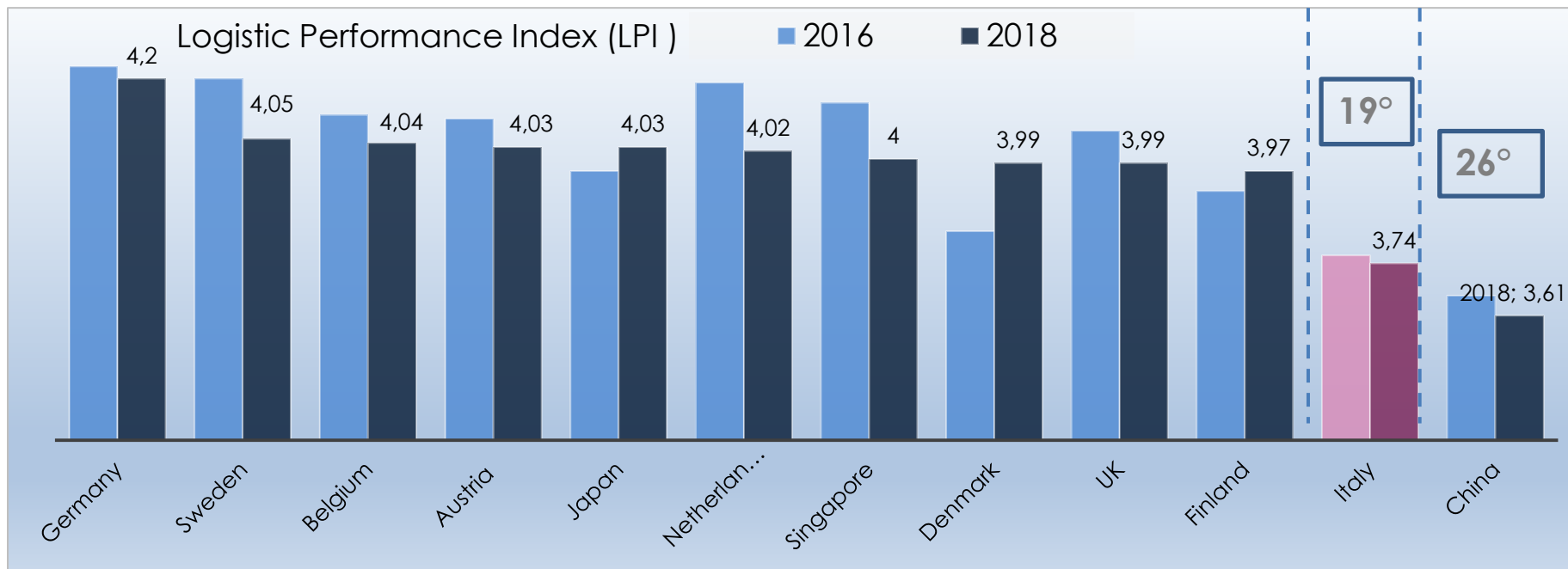


Source: SRM on Unctad

Average NR	Northern Range (Germany, Netherlands, Belgium)
Average NM	North Mediterranean (Spain, France, Italy, Greece)
Average NA & T.	North Africa & Turkey (Morocco, Egypt, Turkey)




# ...ma sulla logistica rimane il gap tra nord e sud Europa


15



Source: SRM on World Bank

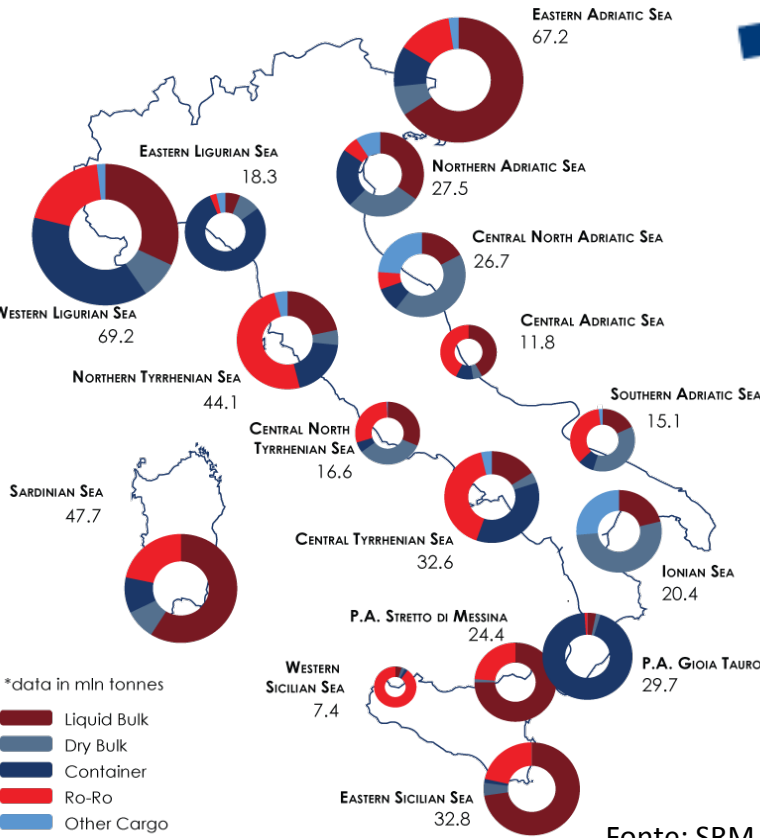
□ Italia 19°; Cina guadagna la 26° posizione del Mondo

			2007		2018
	<b>Doing Business:</b>				
	Trading across borders	→	Rank: 110		1
	<b>LSCI</b>	→	Rank: 15		20
	<b>Logistics performance Index:</b>		Score:		
	Customs	→	3.19	▲	3.47
	Infrastructure	→	3.52	▲	3.85
	International Shipments	→	3.57	▼	3.51
	Logistics competence	→	3.63	▲	3.66
	Tracking & Tracing	→	3.66	▲	3.85
	Timeliness	→	3.93	▲	4.13

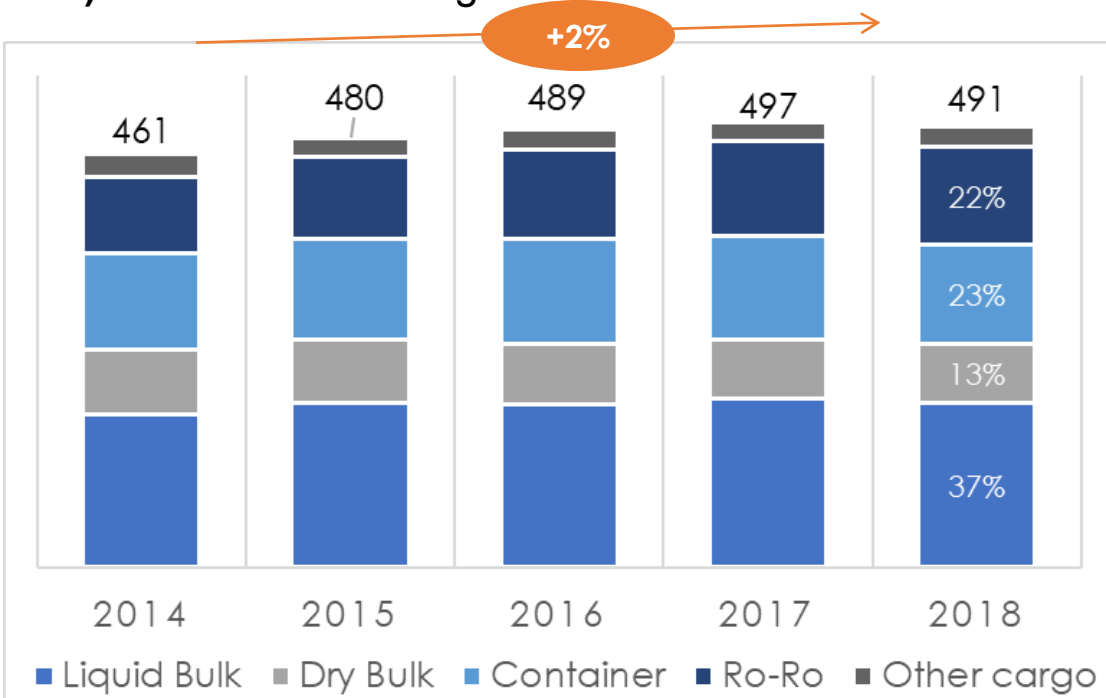
srm

# Ma i porti italiani stanno migliorando le loro performance/2 17

Traffico gestito dalle AdSP per tipologia –  
anno 2018 (mln tonnellate)

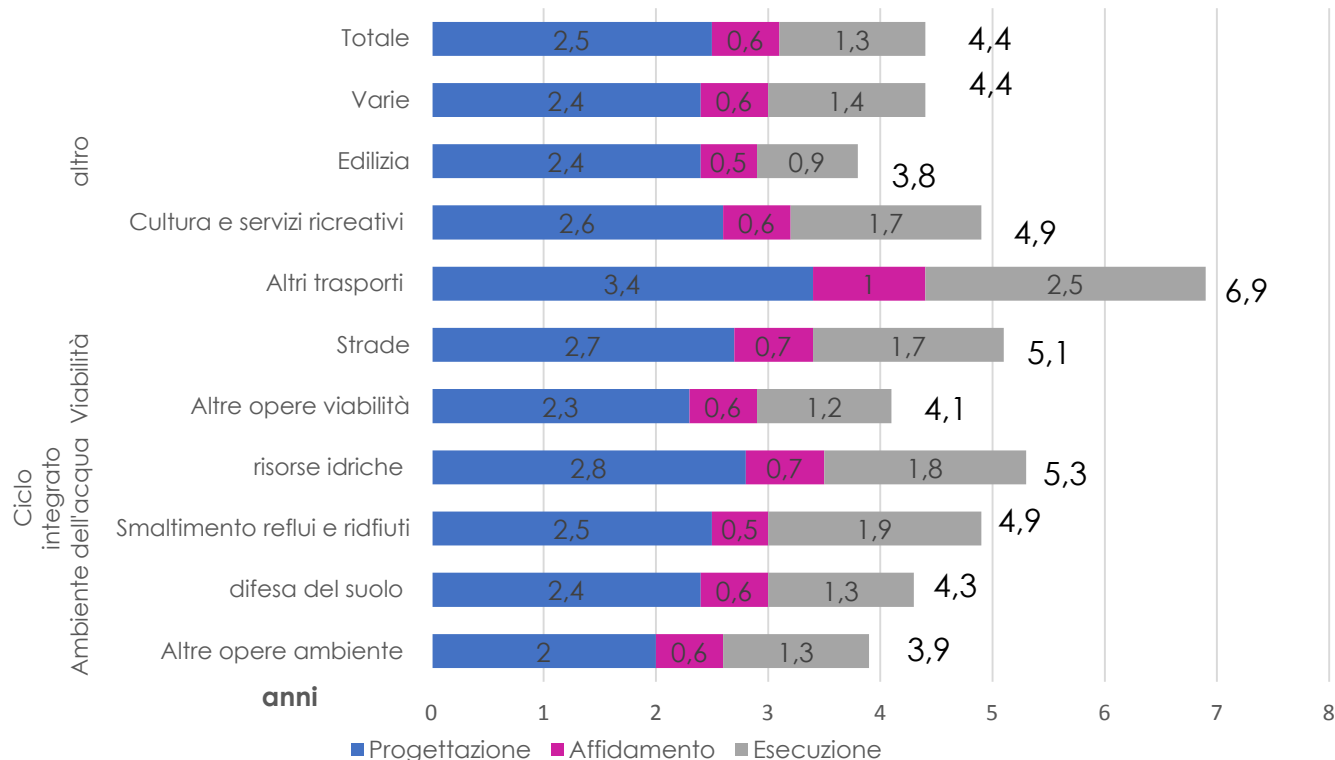


- Nel 2018, i **porti Italiani** gestiscono **491 milioni di tonnellate** di traffico.
- Il **Ro-Ro** con un volume di **109 mln di tonnellate (+3%)** ha realizzato la migliore performance.



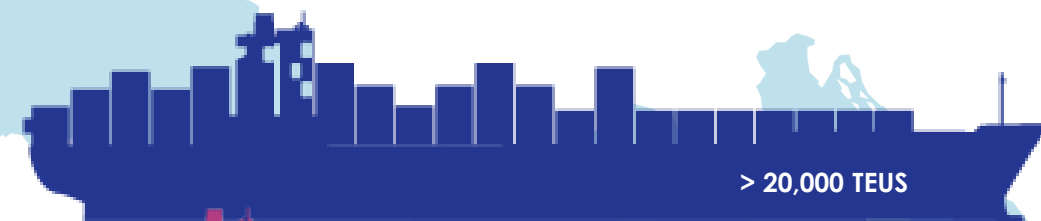
# Il problema è la burocrazia: tempi di attuazione delle OO.PP.

18



■ Il settore caratterizzato dalle **durate più lunghe (7 anni)** è quello degli “**Altri trasporti**” che comprende interventi infrastrutturali nei **trasporti ferroviari, marittimi, aerei, ecc.**

# Anche la dimensione delle navi impatta sulle infrastrutture <sup>19</sup>



> 20,000 TEUS

ALGECIRAS

PIREO

PORT SAID

TANGER MED



15,000 – 20,000 TEUS

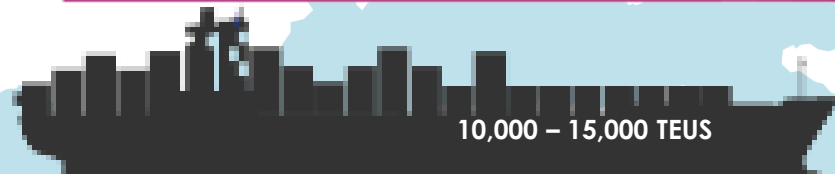
BARCELONA

VALENCIA

GENOVA

GIOIA TAURO

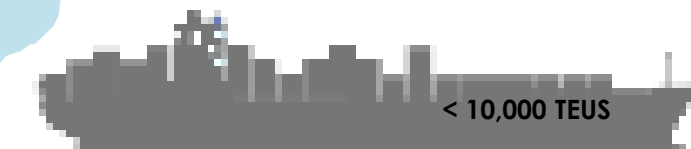
LA SPEZIA



10,000 – 15,000 TEUS

TRIESTE

KOPER



< 10,000 TEUS

CIVITAVECCHIA

LIVORNO

NAPOLI

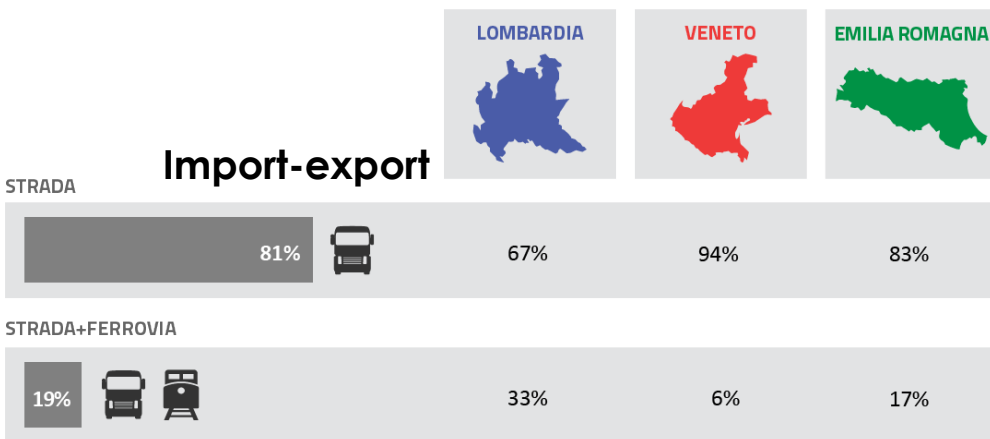
VENEZIA

*e tutti gli altri porti che accolgono  
Navi container...*

La connettività è un valore  
...quindi facciamo logistica: la visione delle imprese

# La burocrazia frena i corridoi. Ancora contenuto l'intermodale

21

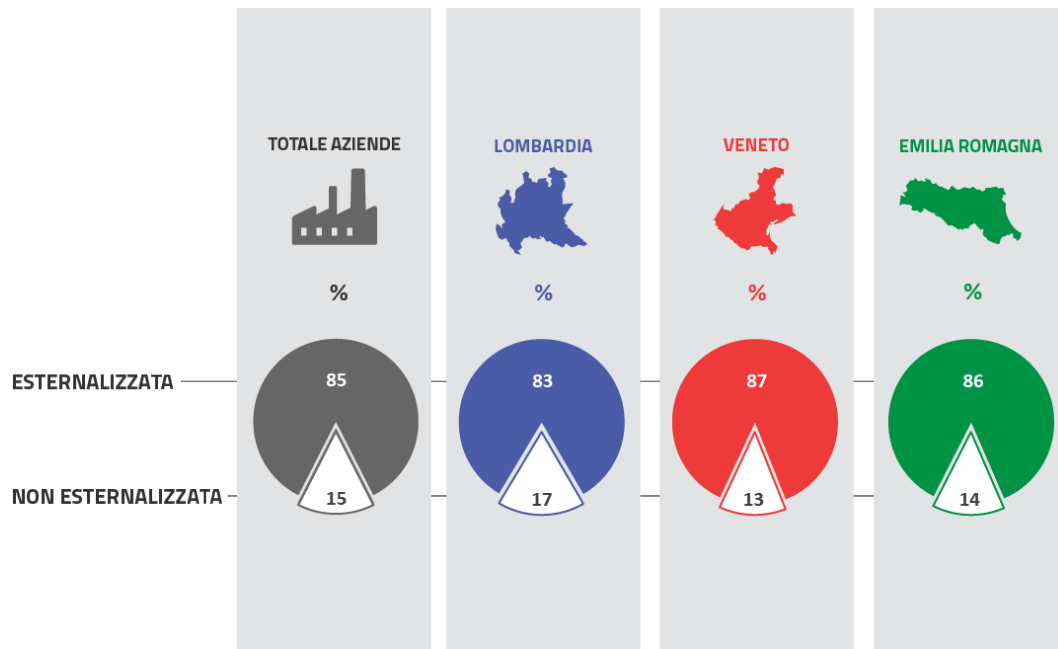


- L'**81%** delle aziende utilizza **solo la strada** per il trasporto della merce dall'azienda in porto e viceversa. Solo il 19% l'intermodale.
- Più alta la percentuale **Strada – Ferro** per la **Lombardia (33%)**.

- L'indagine riguarda **400 aziende** manifatturiere localizzate nelle tre regioni Lombardia (150), Veneto (150) ed Emilia Romagna (100), che esportano/importano merci con modalità marittima a mezzo container.
- Le tre regioni rappresentano oltre il **50%** dell'interscambio ed esportano merce per un valore pari a circa **250 miliardi di euro** (il 55% del totale italiano).
- Il **31,1%** del loro interscambio commerciale avviene **via mare**, in linea con il 37% registrato per l'Italia

# L'85% delle imprese dà in outsourcing la logistica: È la scelta giusta?

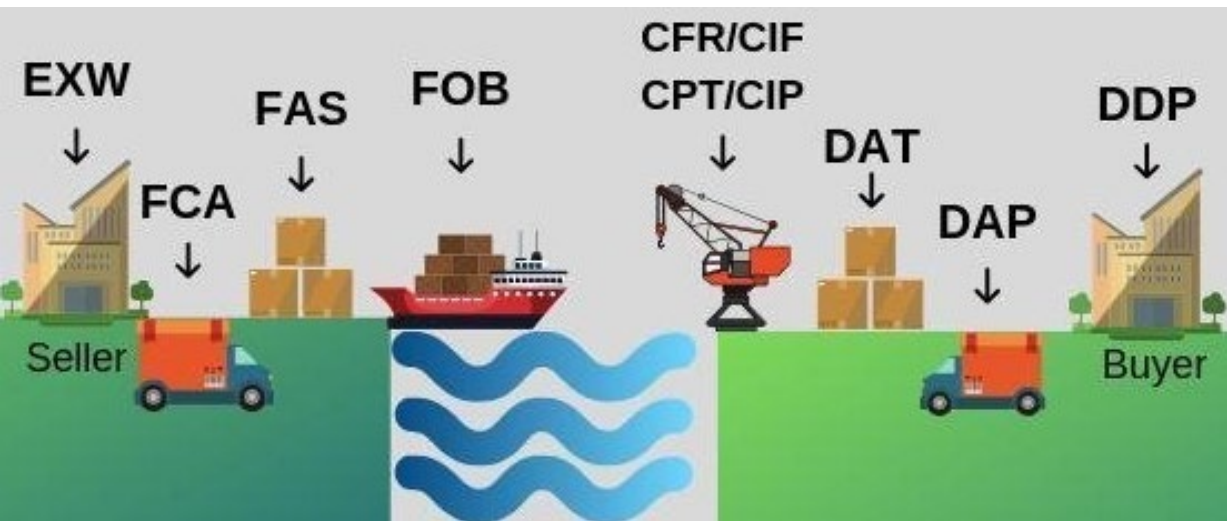
22



- In tutte le regioni **più dell'80%** delle aziende manifatturiere esternalizza la funzione logistica.
- È la scelta giusta? L'analisi economica probabilmente supporta questa scelta.
- ...ma le sfide future (Es. Ec. Circolare) richiedono **una maggiore integrazione** tra imprese logistiche e manifatturiere per soddisfare le **esigenze complessive del consumatore**.

# La resa Ex-works privilegiata nei rapporti commerciali

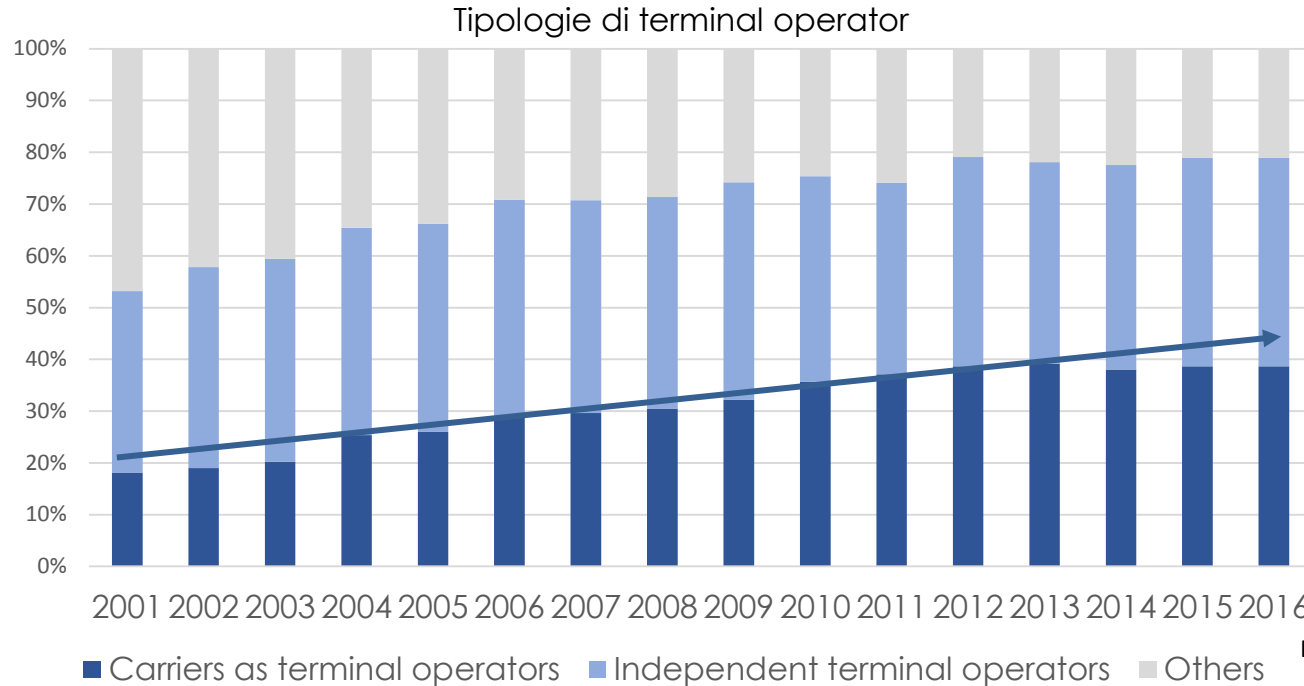
23



- La **manifattura non copre l'intera filiera...**
- Il **64%** delle imprese intervistate cede costi e rischi completamente al compratore utilizzando la resa **Ex-works**.
- Ciò porta la maggior parte delle aziende (**52%**) a **non avere idea su quali siano i porti di approdo della merce**.
- Più bassa (**46%**) la percentuale di imprese che ricorre all'Ex-works nel caso delle importazioni.

# ... se invece guardiamo ai carrier...si punta all'integrazione verticale lungo la filiera

24



■ Nel mondo la quota di mercato dei **carrier che operano come terminal operator** sono passati **dal 18% di quota di mercato del 2001 al 39% del 2016** guadagnando 21 p.b.

# Di cosa c'è bisogno per rafforzare l'economia Marittima?

25



Guardare ai porti e alla logistica in una prospettiva Euro-Mediterranea e non solo in un contesto nazionale riducendo la burocrazia;



Migliorare le connessioni intermodali con le aree interne; fattori di sviluppo chiave per i porti gateway italiani;

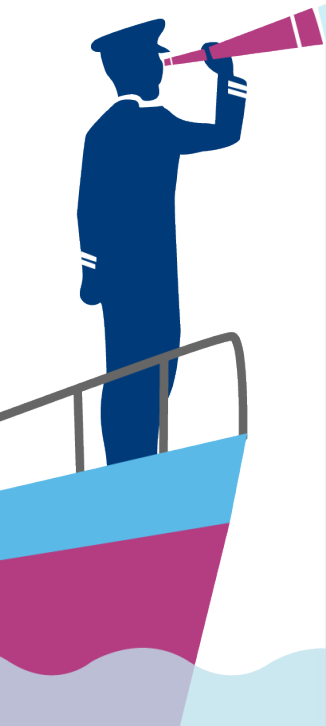


Investire nell'ammodernamento delle infrastrutture portuali a livello nazionale ed europeo;



Andare verso un nuovo concetto di portualità ... "la Portualità 5.0"

# Portualità 5.0



1



## INTERNATIONALIZZAZIONE

- Struttura dedicate allo sviluppo internazionale del porto
- Monitoraggio costante delle rotte e del commercio internazionale

2



## INTERMODALITA'

- Struttura dedicata allo sviluppo del traffico intermodale
- Connessione con le reti di trasporto locale
- Monitoraggio dei fenomeni trasportistici local & global

3



## FORMAZIONE & ACCADEMIA

- Rapporti costanti e consolidati con Università e Centri di ricerca
- Study rooms per studenti
- Patrimonio di pubblicazioni e banche dati

4



## INNOVAZIONE & START-UP

- Modello Port XL
- Struttura di supporto con expertise specifiche e forme di incentivazione

5



## FREE ZONE E MARKETING TERRITORIALE

- Piano di sviluppo e di attrazione di investimenti (esteri e italiani)
- Piano di promozione della Free Zone con incentivi finanziari e burocratici



**Prossimo  
appuntamento  
Napoli 4 luglio 2019**



**Grazie per l'attenzione**

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

seguici su

