

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



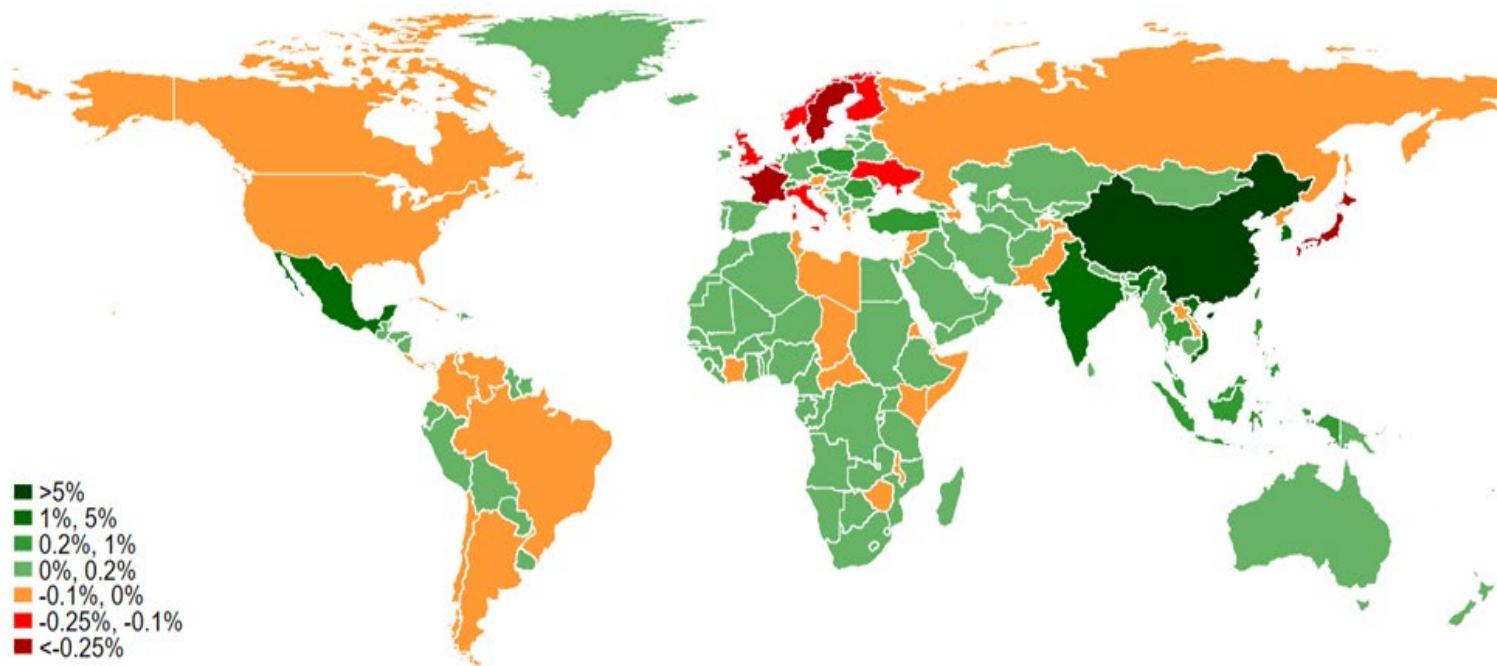
Abbattere il peso della burocrazia



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)



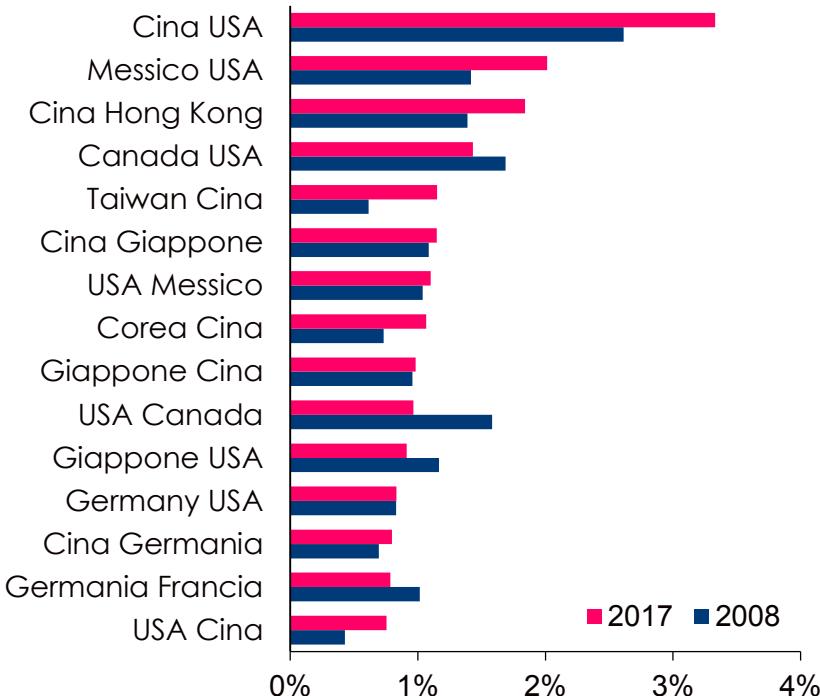
Nota: le forti oscillazioni del tasso di cambio euro/dollaro nel periodo analizzato portano il fenomeno misurato in dollari correnti a discostarsi da quello misurato in euro correnti.

Fonte: Intesa Sanpaolo su dati BACI

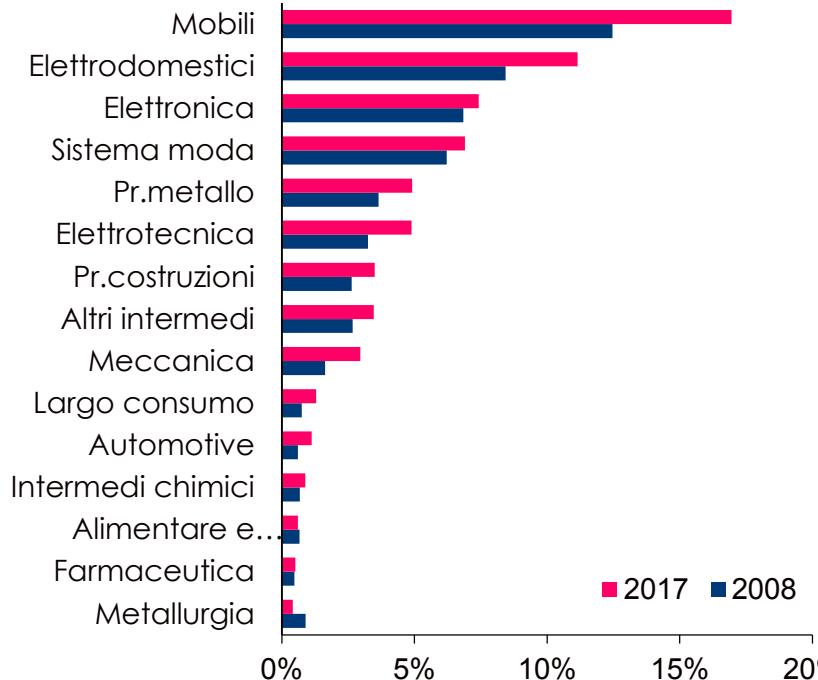
Gli scambi Cina-USA leader nell'import-export di beni nel mondo

4

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



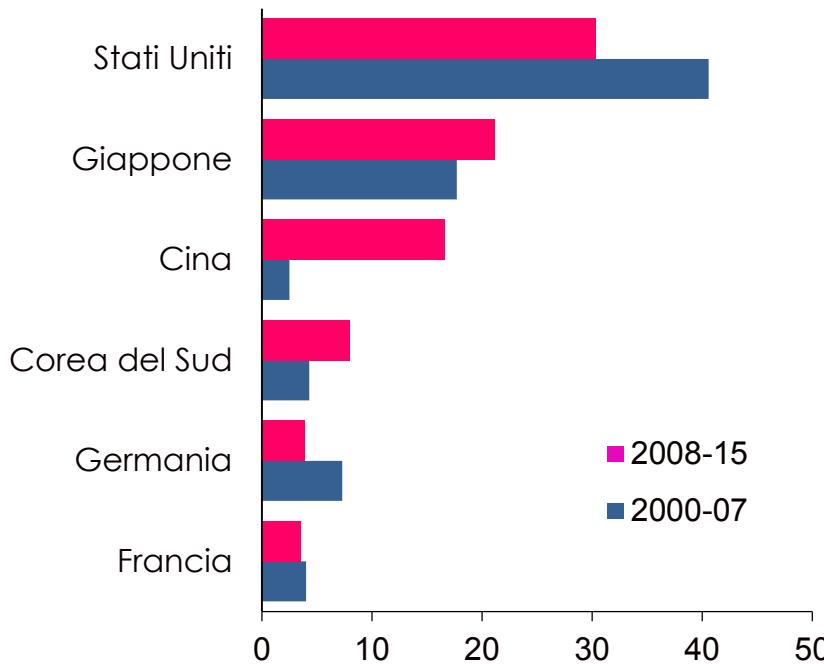
Peso dell'export cinese verso gli USA sul totale delle esportazioni mondiali per settore (%)



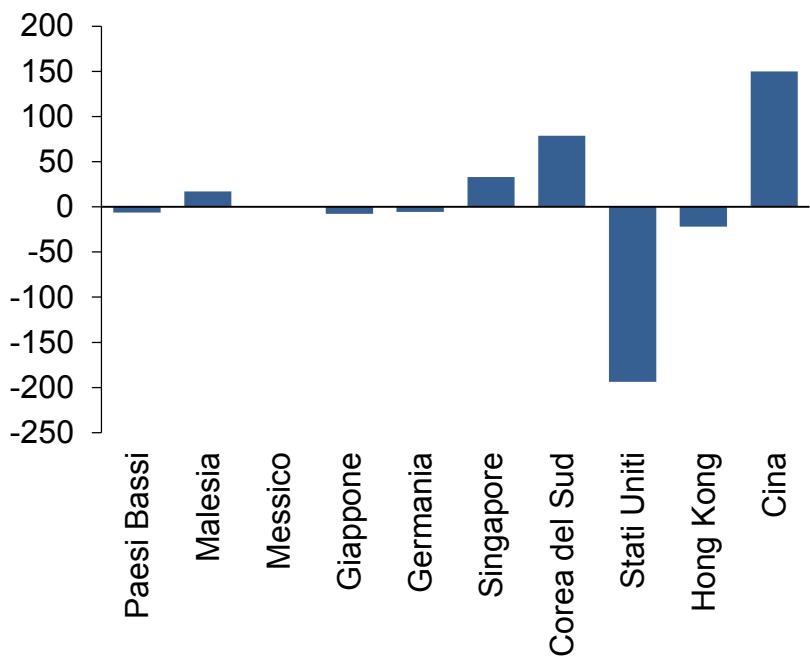
Nota: (*) al netto dei prodotti petroliferi raffinati. Fonte: Intesa Sanpaolo su dati BACI

Una guerra commerciale ma anche tecnologica ...

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



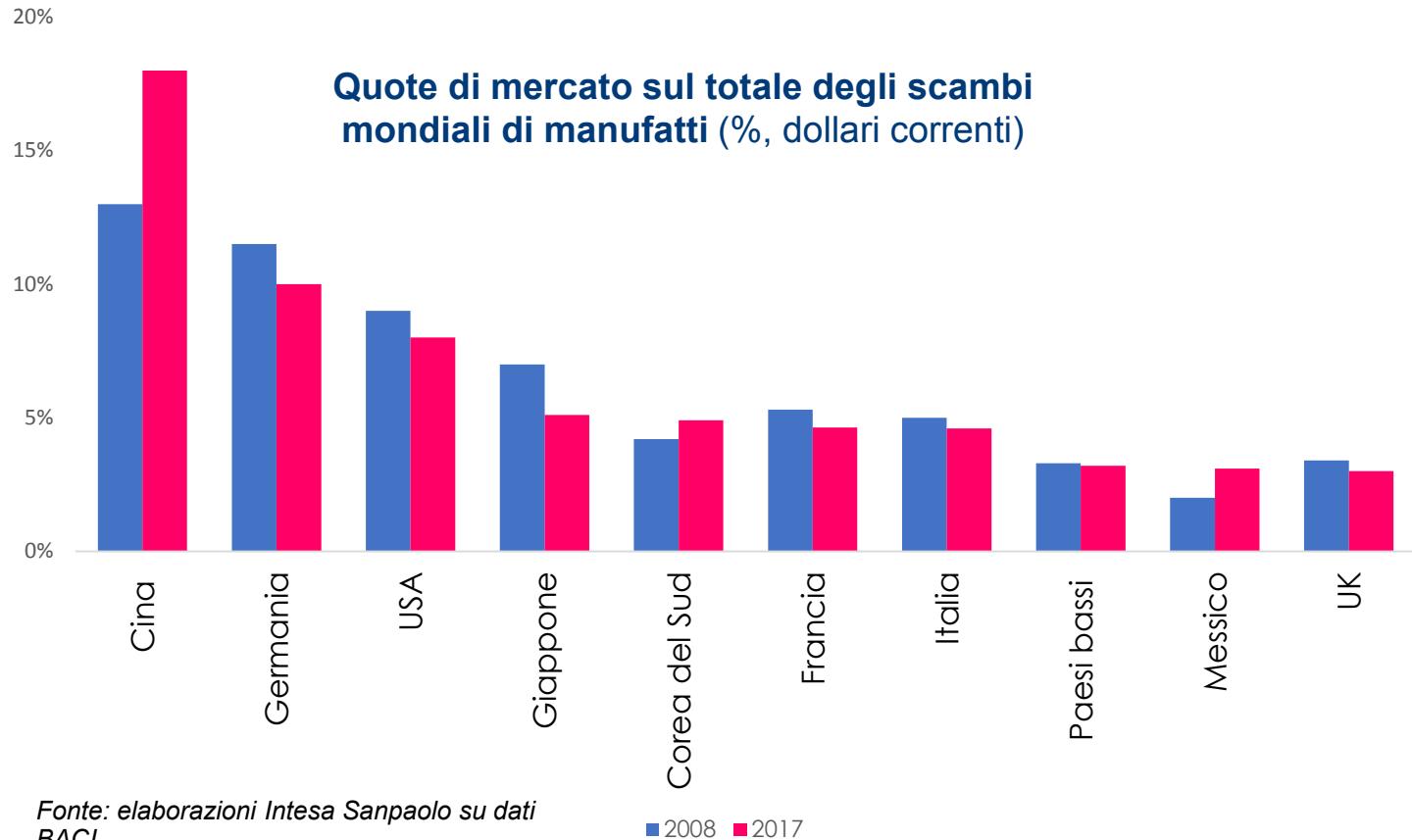
Saldo commerciale* nel settore ICT 2017
(miliardi di dollari, dati UNCTAD)



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

Fonte: Intesa Sanpaolo – Monitor dei Settori ad Alta Tecnologia

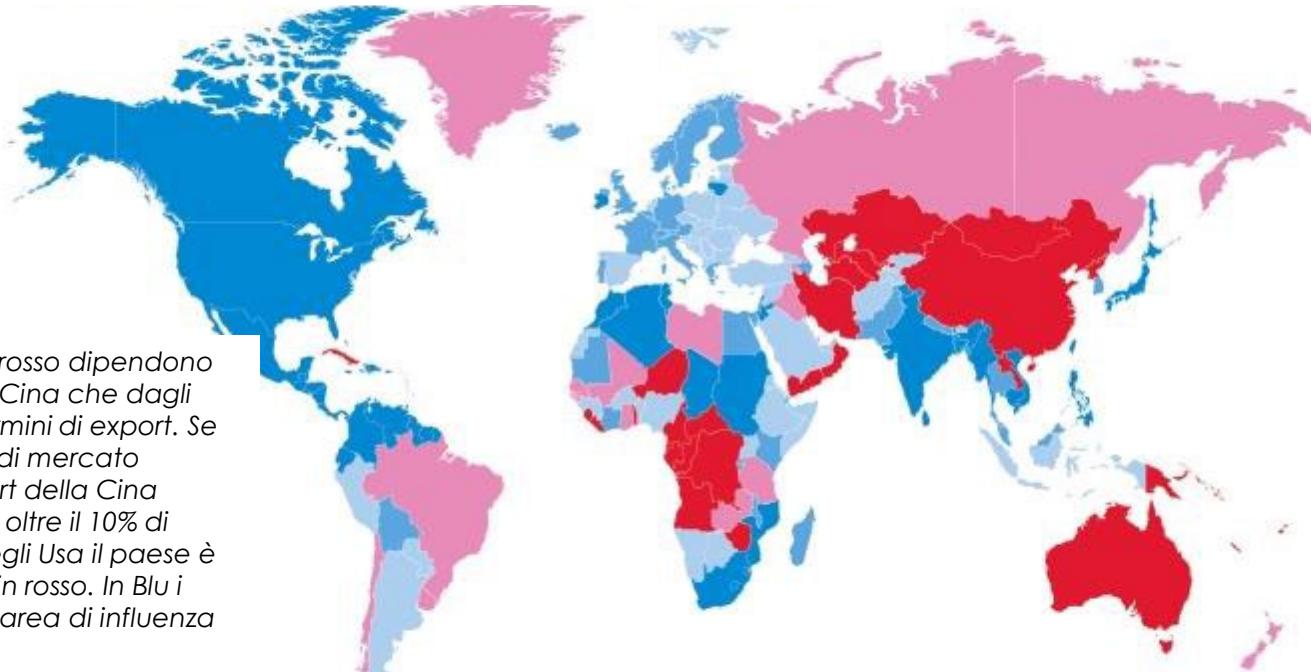
Aumenta la concorrenza della Cina sui mercati europei e italiani ...



Attraverso il commercio aumentano le aree di influenza della Cina

7

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

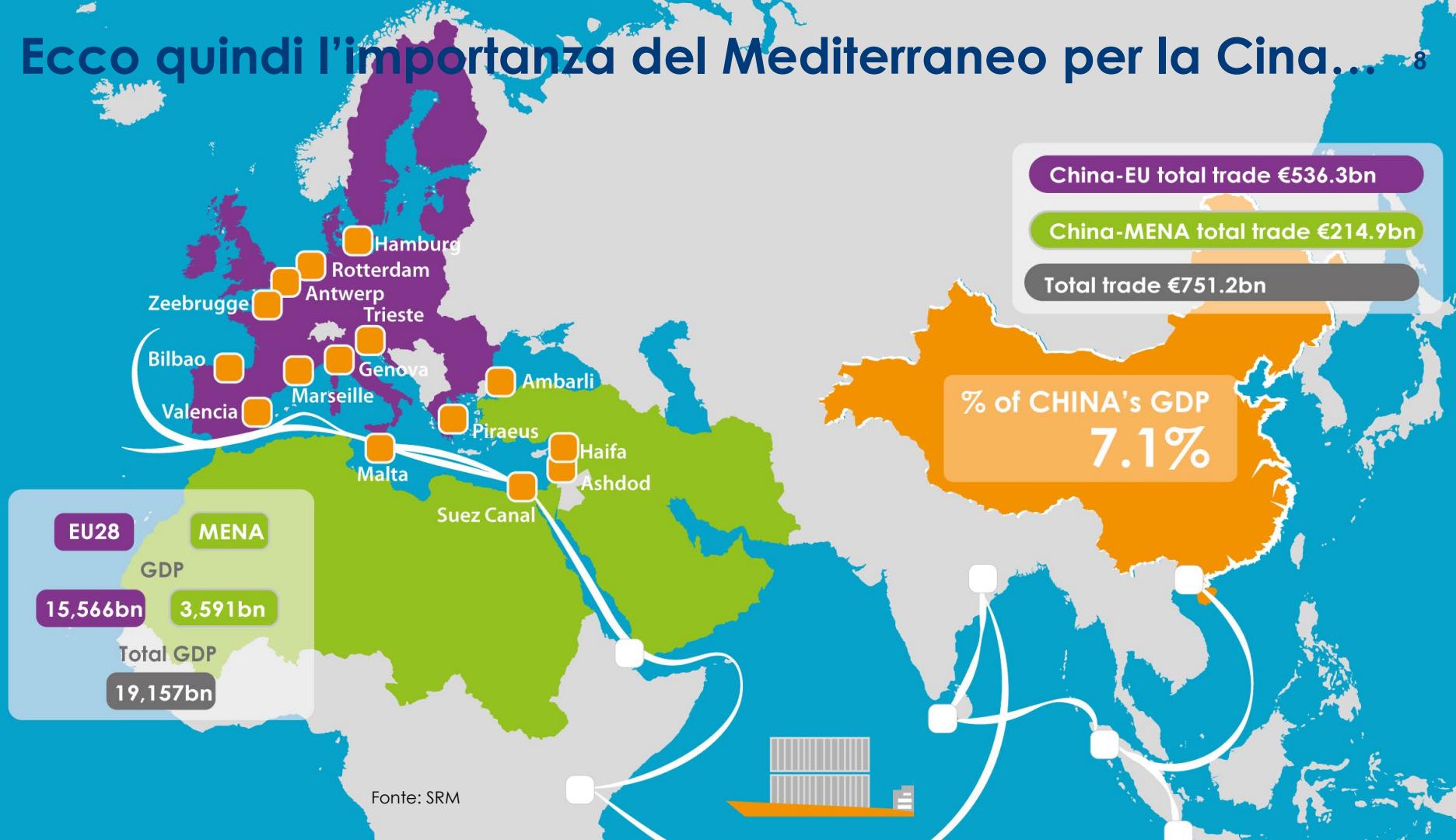


■ Oltre 10% ■ Tra il 3% ed il 10%

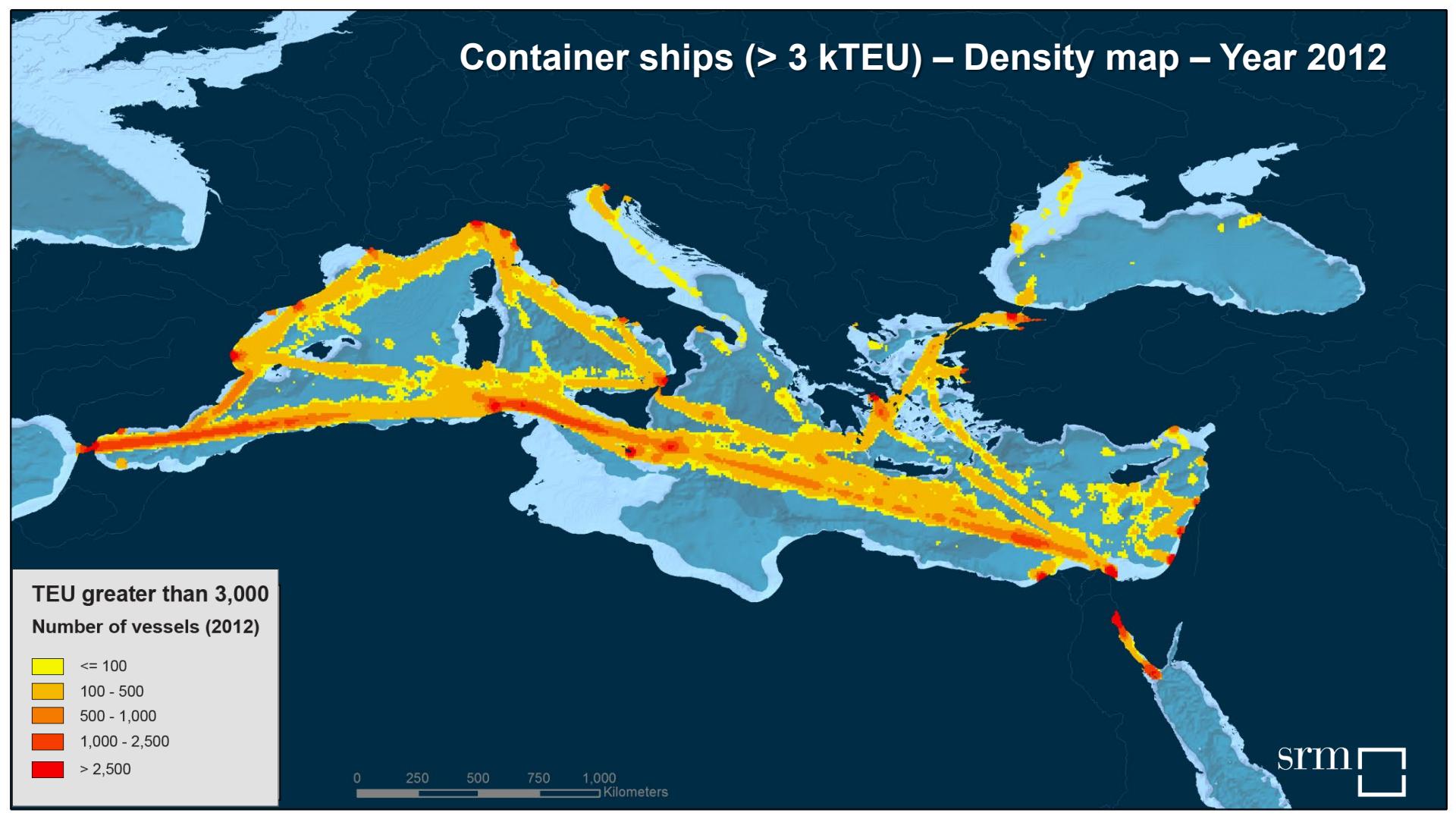
■ Tra il -3% ed il 3% ■ Tra il -3% ed il -10% ■ oltre il -10%

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

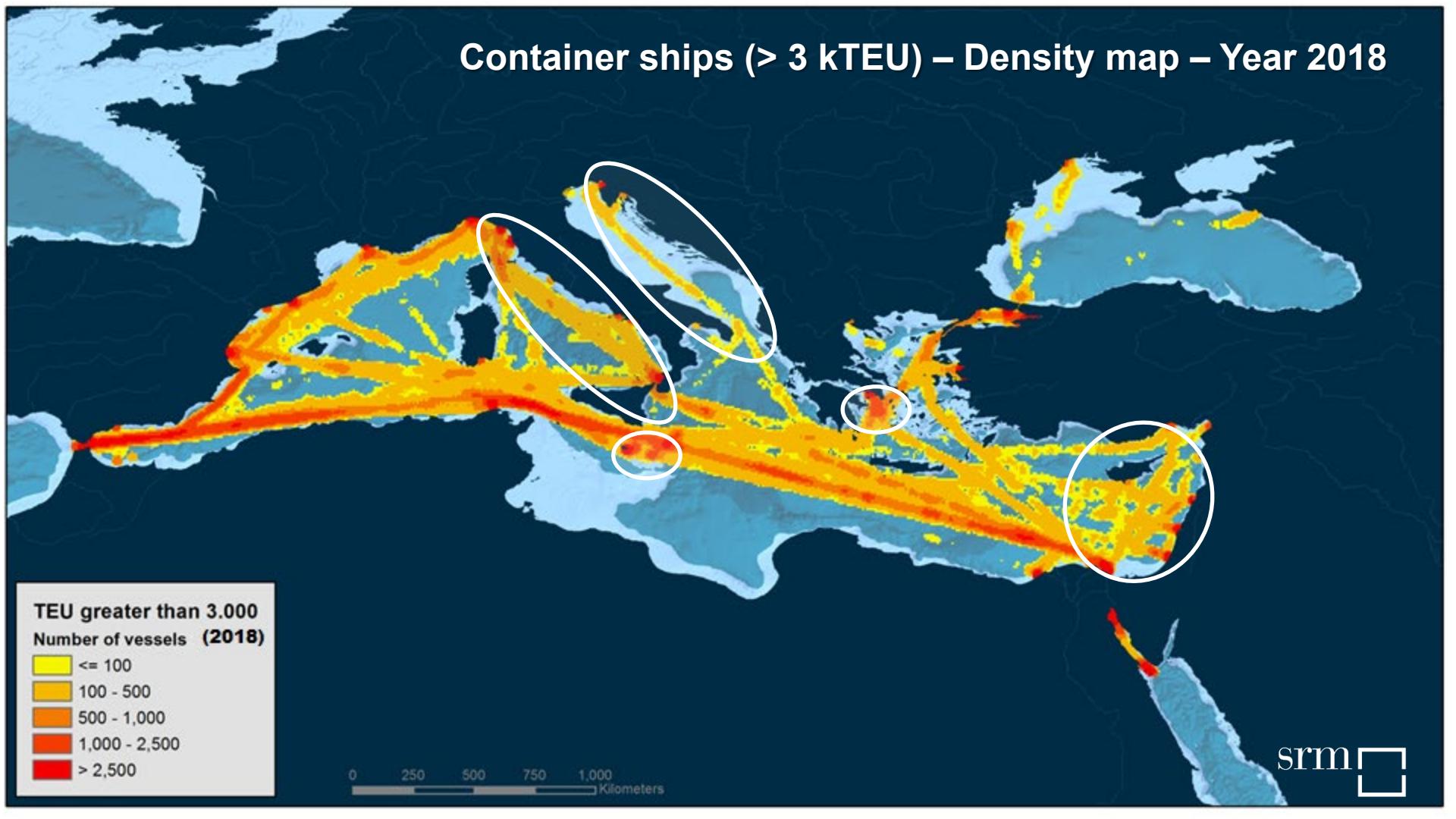
Ecco quindi l'importanza del Mediterraneo per la Cina... 8



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



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



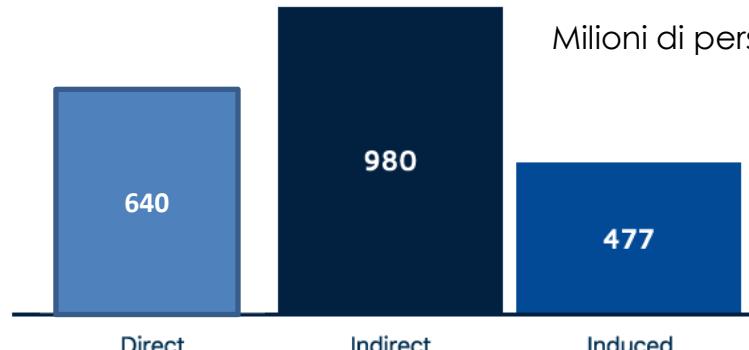
37% of world's offshore vessels

V.A. miliardi di euro



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

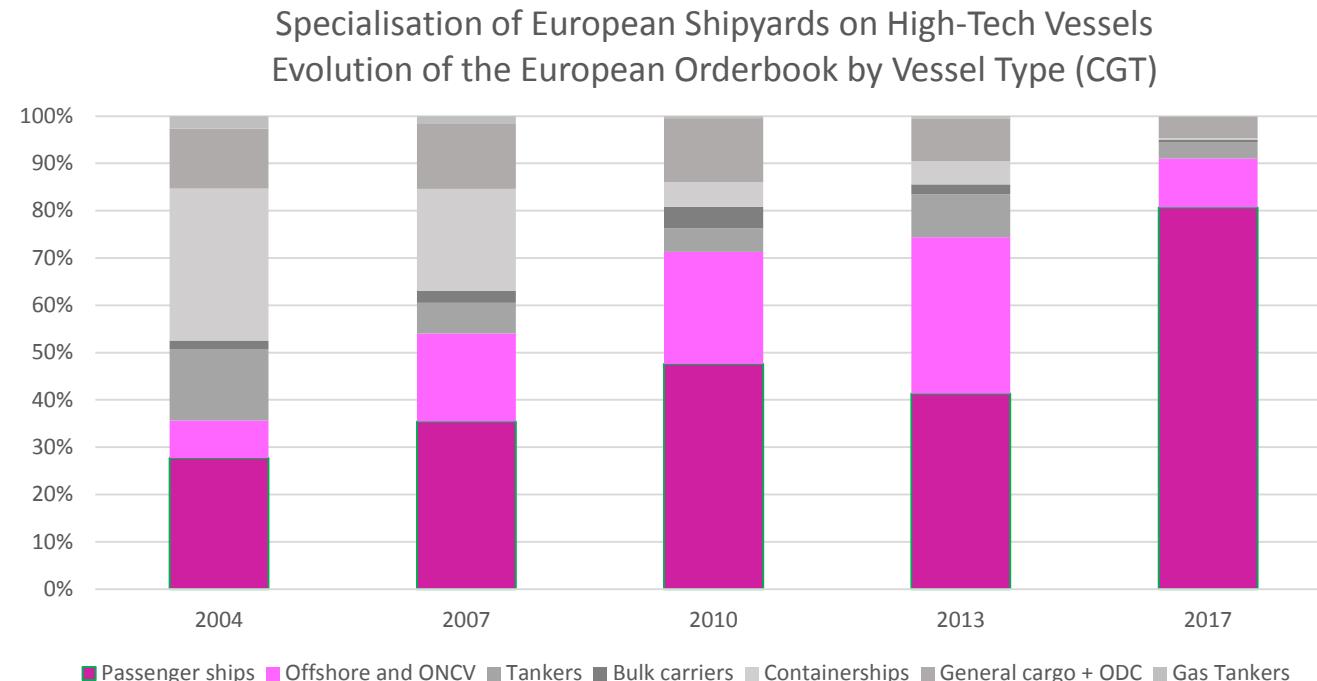
Milioni di persone



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”

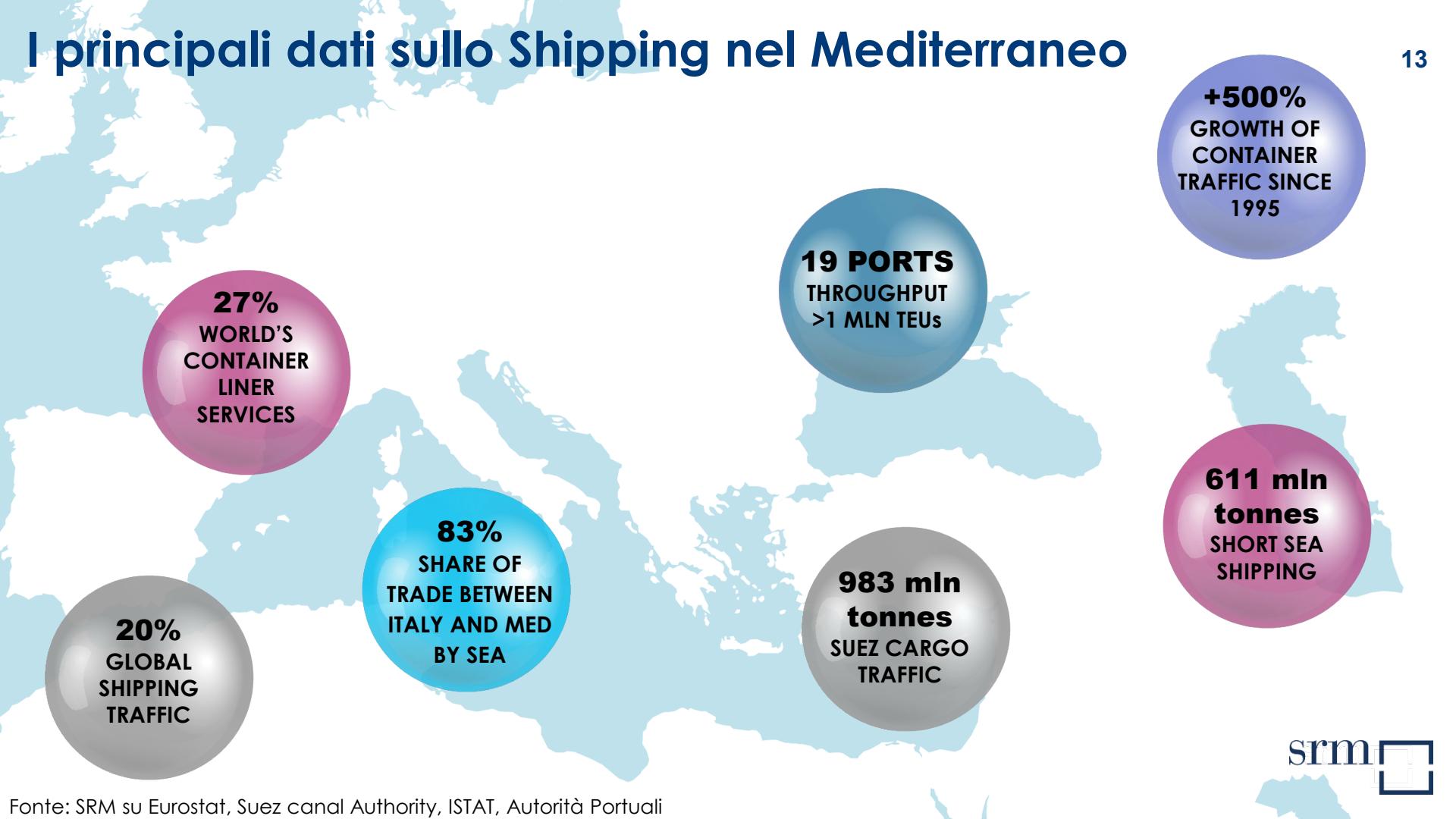
12



- 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** srm

I principali dati sullo Shipping nel Mediterraneo

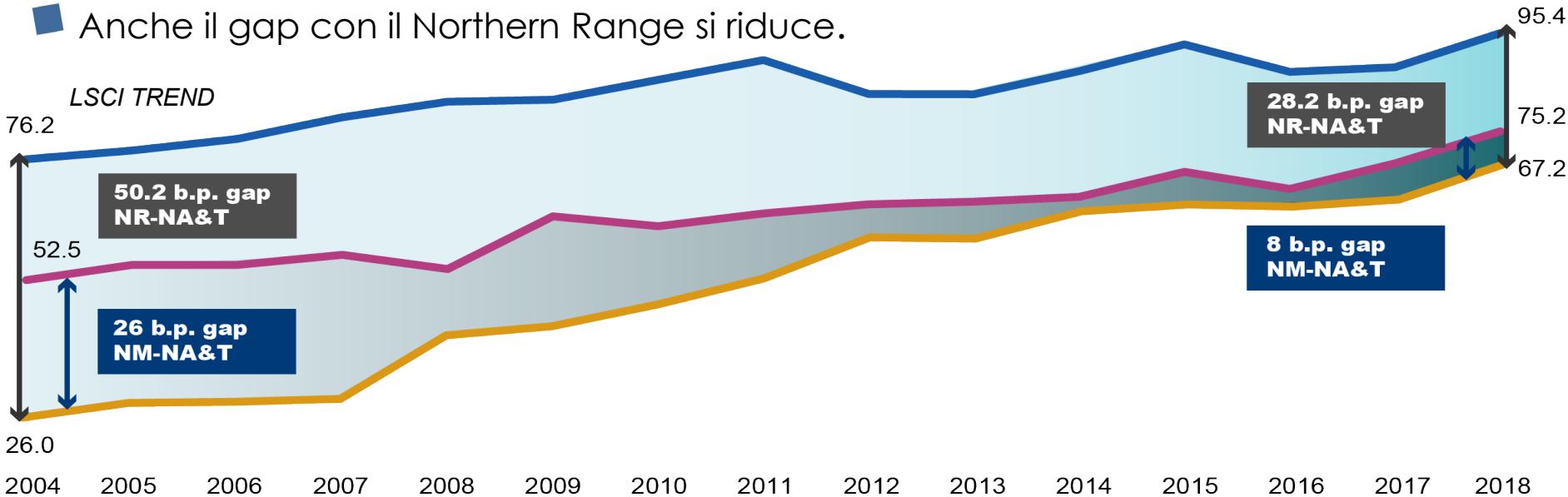
13



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

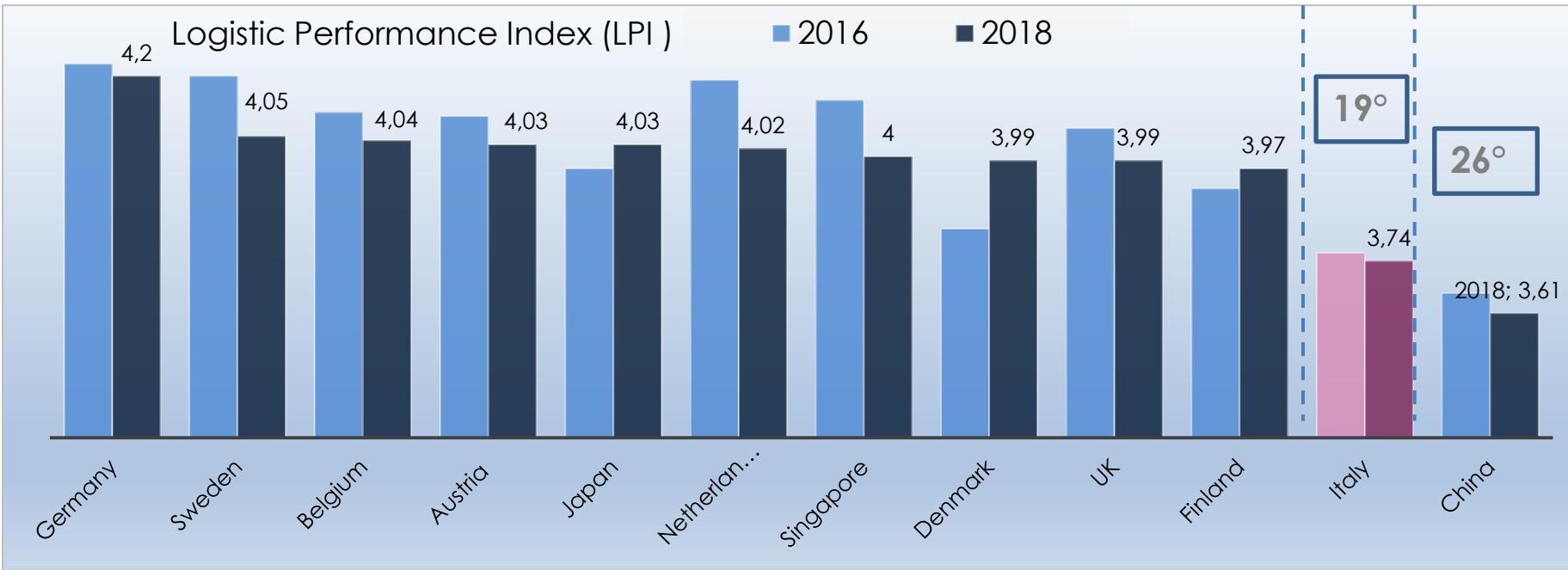
Average NR Northern Range (Germany, Netherlands, Belgium)

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

Ma i porti italiani stanno migliorando le loro performance/1

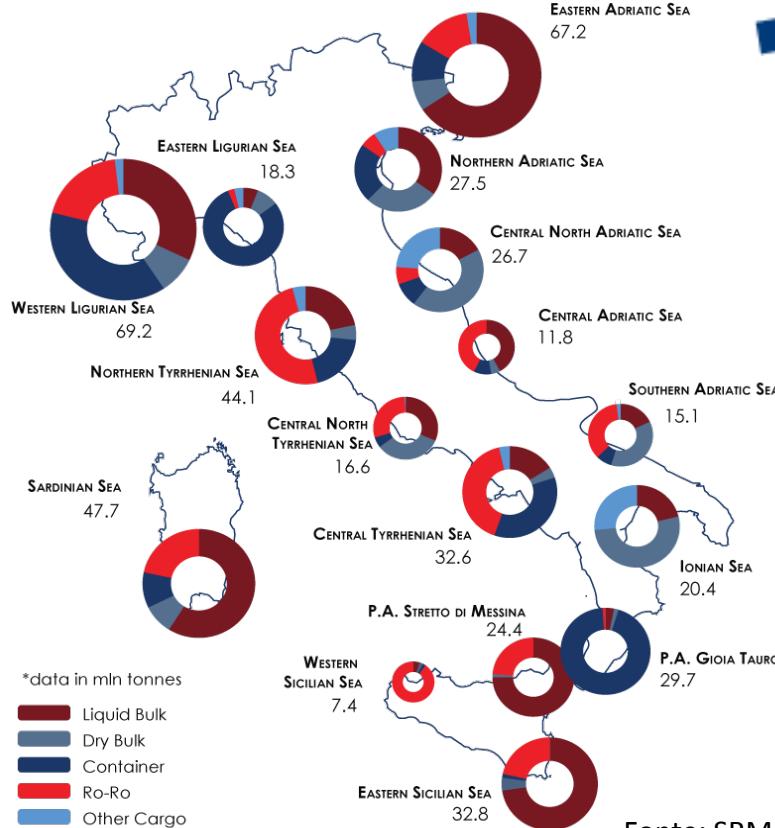
16



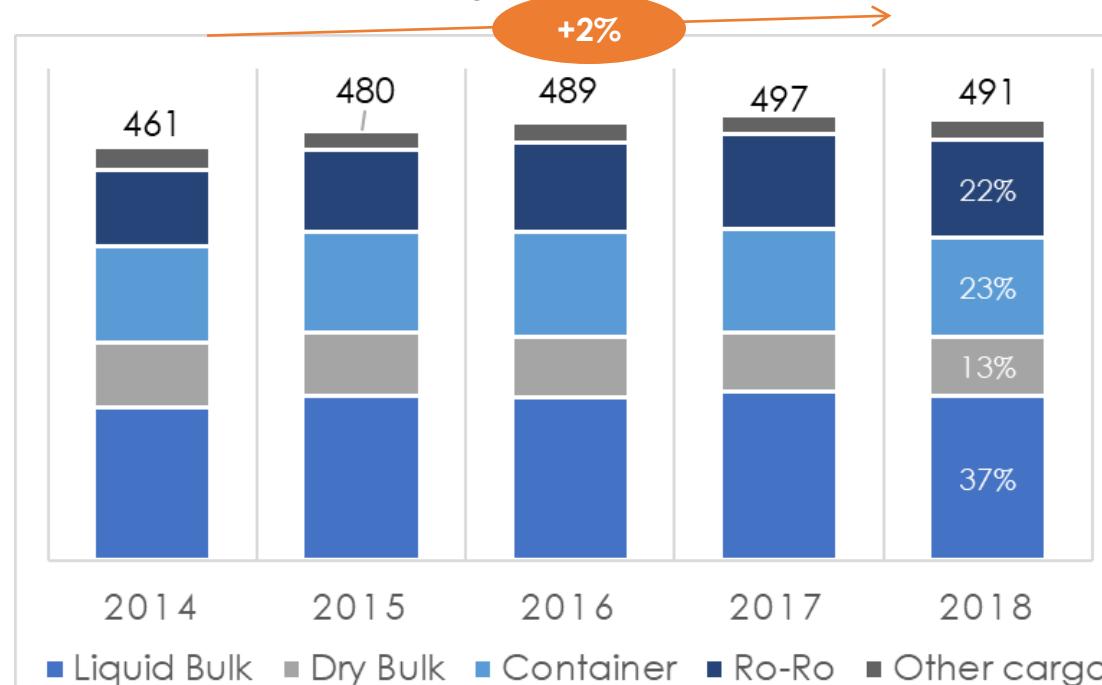
Ma i porti italiani stanno migliorando le loro performance/2

17

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



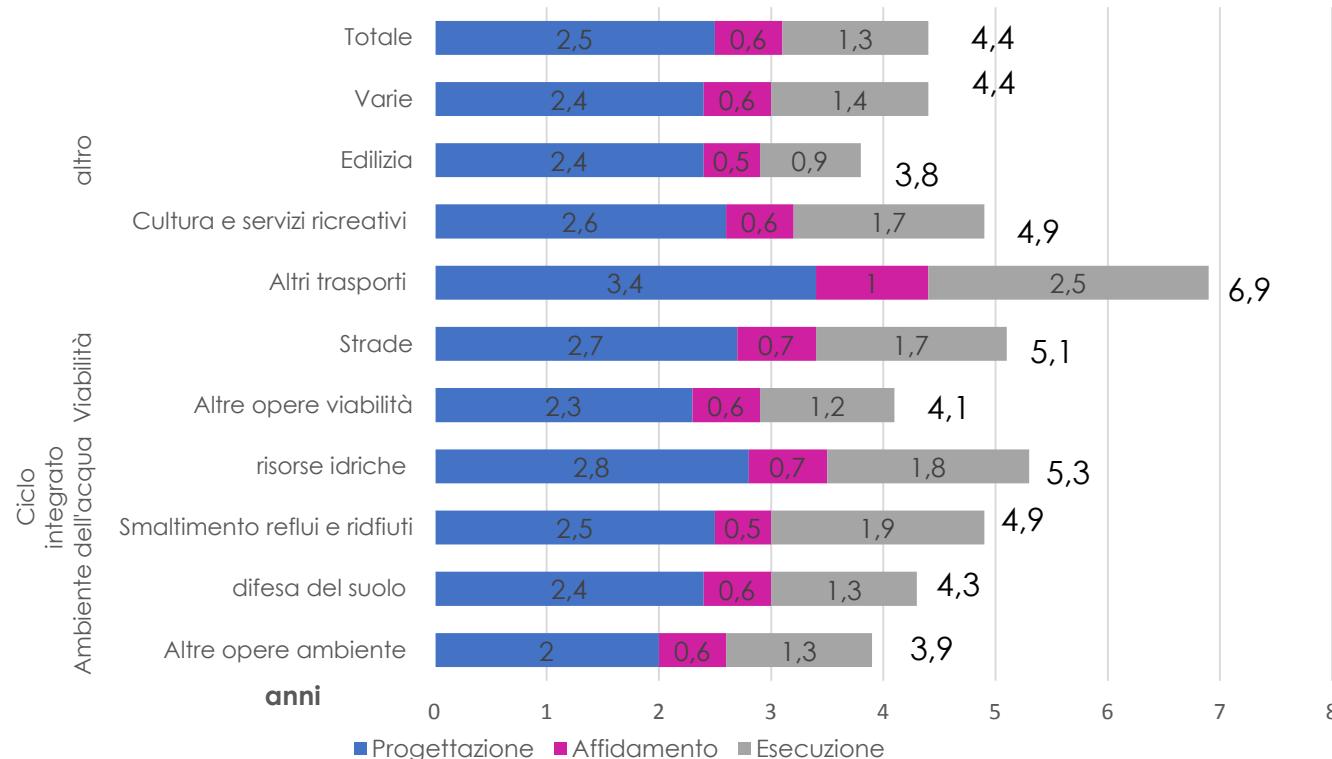
- Nel 2018, i **porti Italiani gestiscono 491 milioni di tonnellate** di traffico.
- Il Ro-Ro con un volume di 109 mln di tonnellate (+3%)** ha realizzato la migliore performance.



Fonte: SRM su Assoporti

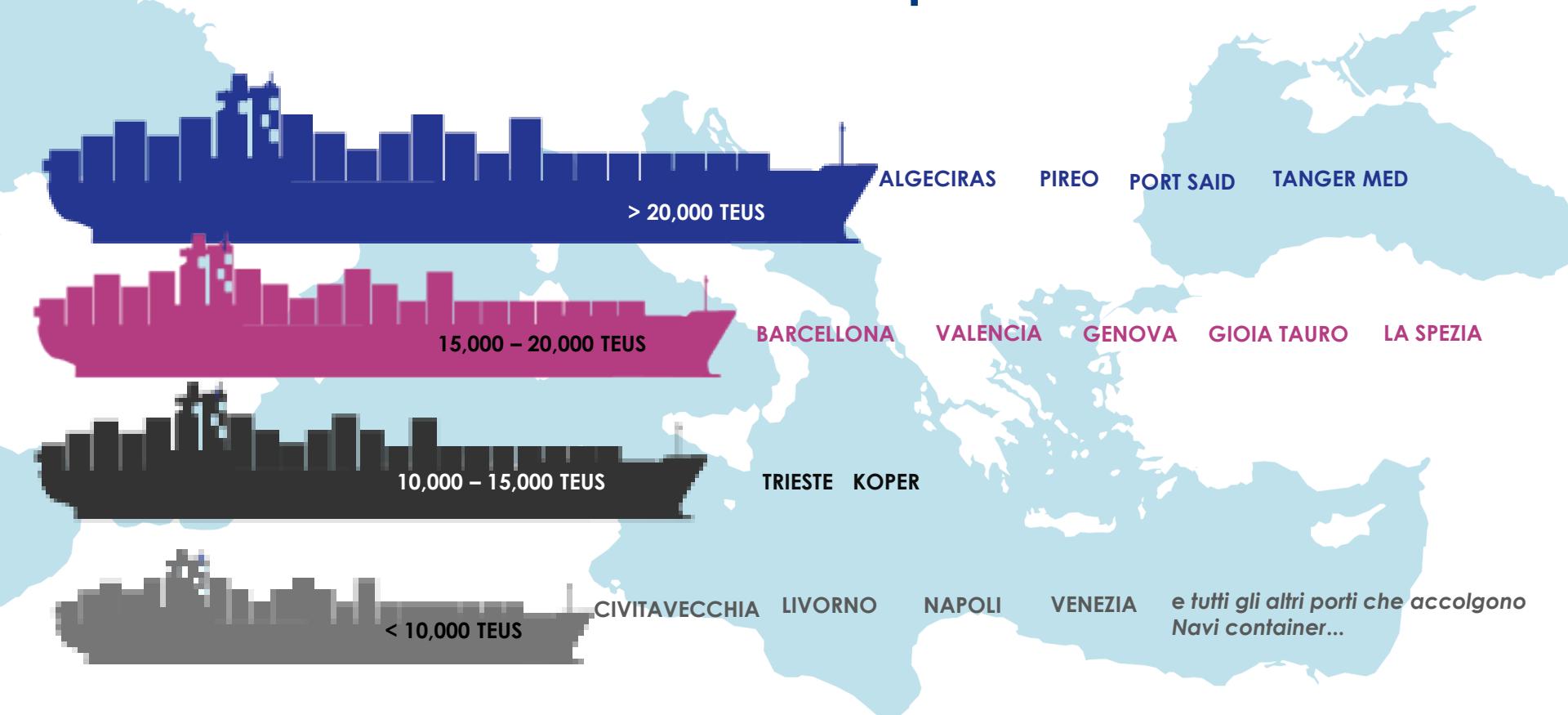
Il problema è la burocrazia: tempi di attuazione delle OO.PP.

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.**

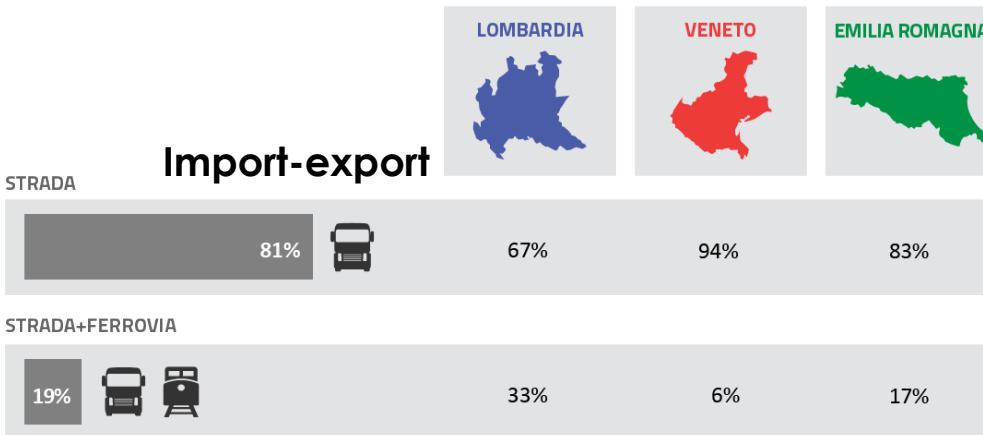
Anche la dimensione delle navi impatta sulle infrastrutture ¹⁹



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

La burocrazia frena i corridoi. Ancora contenuto l'intermodale

21

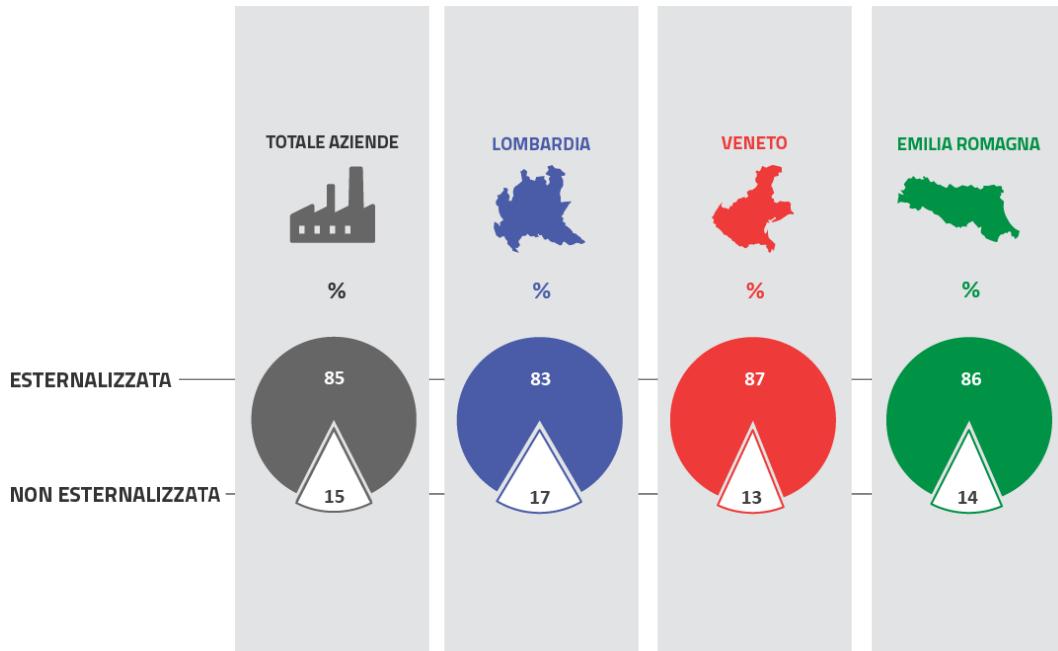


- L'**81%** delle aziende utilizza **solo la strada** per il trasporto della merce dall'azienda in porto e viceversa. Solo il 19% l'intermodale.
- Più alta la percentuale **Strada – Ferro** per la **Lombardia (33%)**.

- 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?

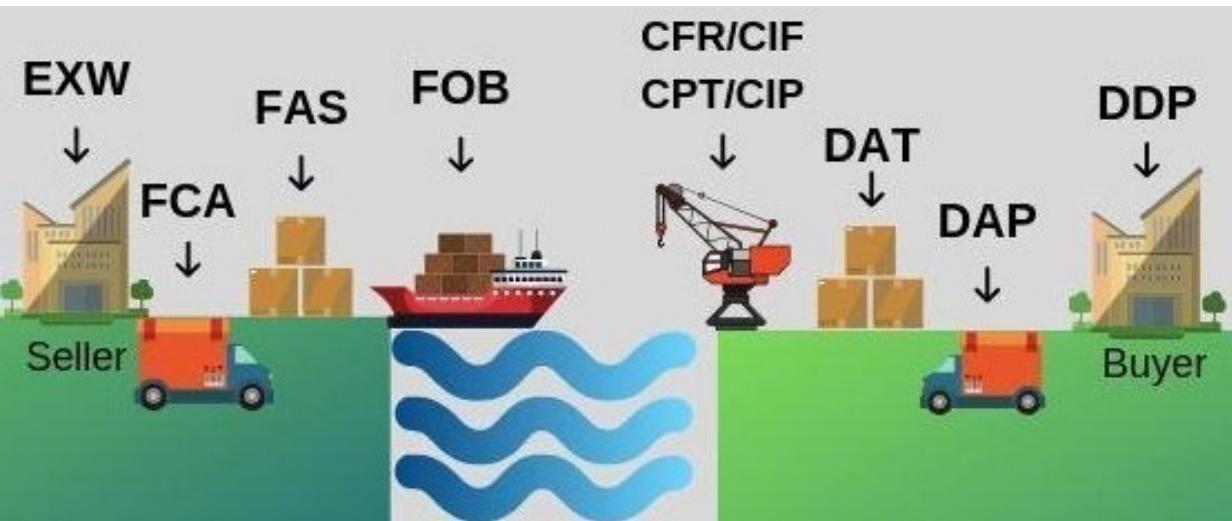
22



- 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**.

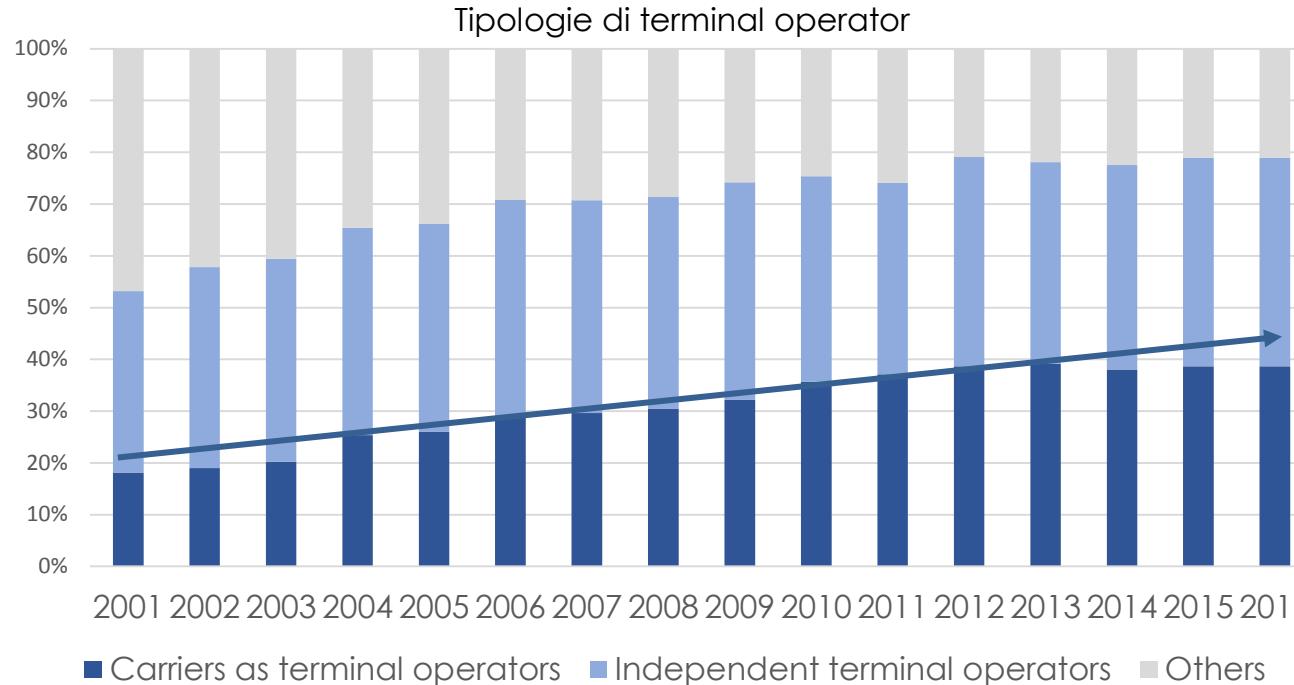
La resa Ex-works privilegiata nei rapporti commerciali

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



Fonte: ITF, OECD 2018

■ Carriers as terminal operators ■ Independent terminal operators ■ Others

- 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.



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;

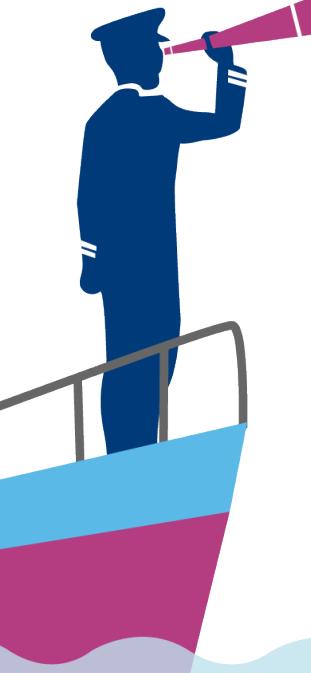


Investire nell'ammodernamento delle infrastrutture portuali a livello nazionale ed europeo;



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

Portualità 5.0



1



INTERNATIONALIZZAZIONE

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

2



INTERMODALITÀ

- 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

seguici su

