

Porti del futuro: il modello 6.0

Alessandro Panaro

Capo Servizio Maritime & Energy, SRM

Genova, 11 febbraio 2021

Struttura della presentazione

- 1. Considerazioni sugli indicatori internazionali di competitività e sui modelli portuali nel Mediterraneo**
- 2. La strategia 6.0**

Dove siamo posizionati

Indicatore	Fonte	Posizione Italia	Gap con la 1 ^o in classifica
Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)	Unctad = Porto connesso con il mondo attraverso servizi di linea	13 ^o posto nel Mondo 2 ^o posto nel Mediterraneo 6 ^o posto in Europa	79,12 punti di distanza dalla Cina
Logistics Performance Index (LPI)	World Bank = Porto connesso ed integrato con la catena logistica	19 ^o posto nel Mondo 3 ^o posto nel Mediterraneo 10 ^o posto in Europa	0,46 punti di distanza dalla Germania
Quality of Port Infrastructure (QPI)	World Economic Forum = Qualità dell'infrastruttura portuale	60 ^o posto nel Mondo 12 ^o posto nel Mediterraneo 21 ^o posto in Europa	2,4 punti di distanza dall'Olanda

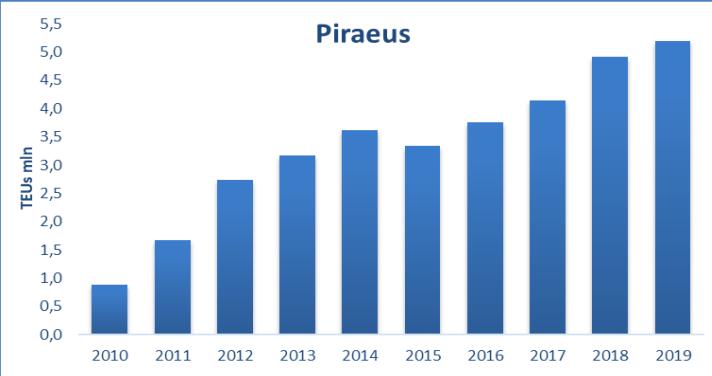
TABELLA 4 - POSIZIONAMENTO DELL'ITALIA NEGLI INDICATORI MARITTIMI E PORTUALI INTERNAZIONALI. FONTE: SRM SU ENTI CITATI IN TABELLA

Quali sono i fenomeni e le sfide da affrontare

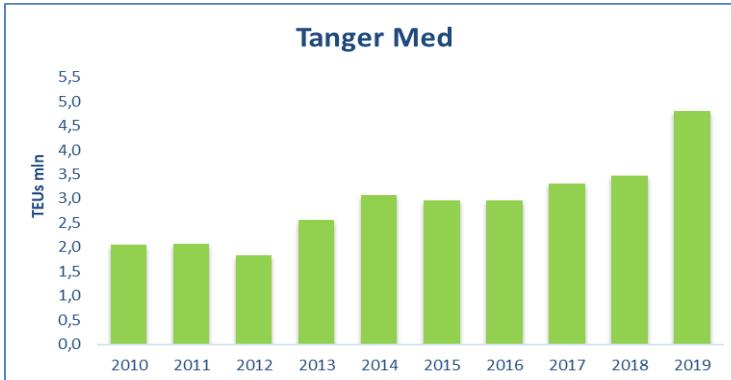
- Il Mediterraneo
- La Cina con Belt & Road Initiative
- Il Covid-19
- Gli Investimenti infrastrutturali
- Le free zones
- Rotte diverse
- Efficienza portuale: spostare e lavorare le merci più rapidamente

I best competitor del Mediterraneo

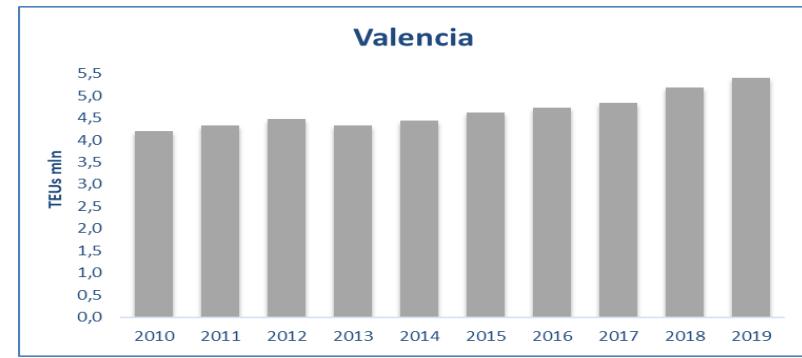
5



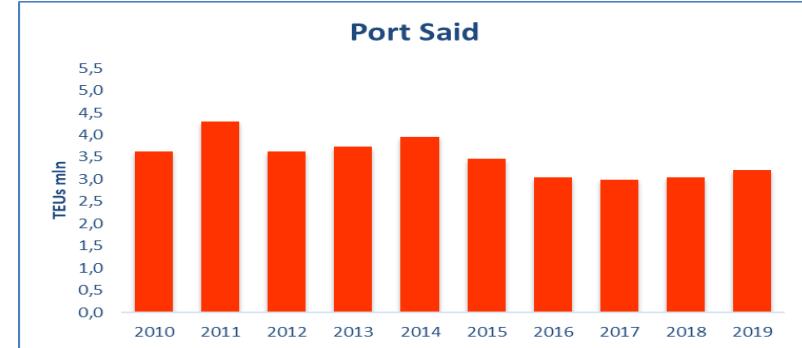
- 1° porto dell'East Med per traffico container.
- Nel periodo 2010-2019 il traffico è aumentato del 487% (grazie agli investimenti di Cosco).



- 1° porto dell' Area Sud Med.
- Perfetta integrazione tra porto e free zone.



- 1° porto del Mediterraneo per traffico container.
- Valencia è un porto in prevalenza gateway .



- Porto strategico all'imbocco di Suez che grazie all'ampliamento dovrebbe incrementare il traffico.

Il Porto 6.0 – Le basi

1. E' un modello **qualitativo** che prende origine da modelli che SRM ha avuto modo di analizzare visitando e analizzando circa 50 porti mondiali di varie aree maritime (Far East, USA, Northern e Southern Range Europeo, MENA).
2. E' un modello che va impiantato in modo strutturale nelle strategie del porto perché fissa **obiettivi che vanno monitorati nel tempo** e quindi vanno seguiti anno per anno.
3. E' un modello basato sulle **reti relazionali, sulle infrastrutture e sulle imprese** che il porto serve.
4. Ha **sei** driver di cui tener conto e presuppone una **continuità di governance almeno nelle strategie**.
5. Non si è ritenuto, ovviamente, di inserire **obiettivi di traffico** nel modello e nei driver in quanto si dà per scontato che essi siano i primi da raggiungere in punto strategico. I driver, come si è cercato di illustrare nel precedente paragrafo riguardano aspetti innovativi e di ulteriore qualificazione del porto e non quelli di base quali quelli di attirare traffico e ottimizzare infrastrutture a disposizione.

Il Porto 6.0 – I fondamenti del modello

1. **La capacità di generare innovazione**, intendendosi sia organizzativa o di processo, sia di business, nel senso di promuovere la nascita di imprese innovative e start up (o l'evoluzione di scale up) connesse alle attività marittimo-portuali e logistiche;
2. **La capacità di internazionalizzare** il proprio traffico, le proprie strutture operative e di stimolare la vocazione estera delle imprese del proprio territorio e promuovere un approccio al mercato che faccia leva sul porto come elemento strategico abilitante le attività di import export;
3. **Il saper sviluppare sempre più meccanismi logistici rivolti a far diventare il porto un centro intermodale**, realizzando nuove infrastrutture ferroviarie e stradali ed efficientando quelle esistenti, anche coinvolgendo operatori privati per la loro gestione;
4. L' **instaurare sinergie, accordi e protocolli con Centri di Ricerca economica** ed Università per attivare percorsi di conoscenza dei risvolti e del valore dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica;
5. La capacità di essere un **Green Port**, vale a dire uno scalo in grado di essere **Sostenibile** e cioè di lavorare nell'ottica di effettuare e stimolare investimenti dei principi del rispetto dell'ambiente, del mare e dell'energia pulita;
6. **La propensione a diventare il driver dello sviluppo territoriale dell'area di riferimento**; ciò attraverso la presenza della Zona Economica Speciale, strumento che prevede lo scalo "al centro" delle politiche di sviluppo industriali e logistiche dell'area.

Il Porto 6.0 – Il modello è stato applicato a Taranto



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio

World Port Accelerator

3 months

12 startups

180 expert mentors

12 partners



ZES IONICA
2.579 Ha

PUGLIA

1.518 Ha

BASILICATA

1.061 Ha

PORTO DI TARANTO

Martina Franca, Massafra, Mottola,
Statte, Taranto



Agroalimentare



Energia



Ambiente



Chimica



Logistica



Meccanica



Navalmeccanica



ICT

• **AEROPORTO DI GROTTAGLIE**

• **CENTRO INTERMODALE
DI FRANCAVILLA FONTANA**

Carosino, Faggiano, Francavilla Fontana,
Grottaglie, Manduria, Monteiasi,
San Giorgio Ionico



Aeronautica



Agroalimentare



Logistica



ICT

La ZES Ionica: perimetro, settori e poli logistici/lato Puglia



Aeroporto Centro Intermodale
di Grottaglie Francavilla Fontana



Porto
di Taranto



Fonte: SRM su Piano di Sviluppo ZES Ionica

È una ZES multiregionale che coinvolge Puglia e Basilicata
con “al centro” il Porto di Taranto e 5 poli logistici
(2 pugliesi e 3 lucani)

La ZES Ionica: perimetro, settori e poli logistici/lato Basilicata



Fonte: SRM su Piano di Sviluppo ZES Ionica

-Le strategie di crescita della ZES sono state definite in un PSS-Piano di Sviluppo Strategico approvato dalla Presidenza del Consiglio nel giugno 2019



Il Porto 6.0 – I parametri: tempi e priorità strategiche

Valore dell'obiettivo in relazione alla <u>valenza</u>	Note interpretative
Obiettivo strategico	Da raggiungere, ad alto impatto sulle attività del porto e dell'economia locale
Obiettivo operativo prioritario	Da raggiungere in quanto connesso fortemente allo sviluppo dello scalo
Obiettivo operativo secondario	Da raggiungere, ha comunque una sua importanza ma può essere conseguito in modo non urgente

Valore dell'obiettivo in relazione alla <u>tempistica</u>	Note interpretative
Obiettivo di breve termine	Da raggiungere in una tempistica breve (entro 1-2 anni)
Obiettivo di medio termine	Da raggiungere in una tempistica media (dai 2,1 ai 3 anni)
Obiettivo di medio / lungo termine	Da raggiungere in una tempistica di oltre 3 anni ed entro i 5
Obiettivo di lungo termine	Si tratta di obiettivi di cui si possono porre le basi ma raggiungibili in un arco temporale lungo e non quantificabile

Il Porto 6.0 – Gli indicatori che deve saper attivare il porto

1. Traffico
2. Crescita delle imprese nuove e già esistenti
3. Investimenti infrastrutturali
4. Occupazione in ambito logistico e in settori collegati
5. Import ed Export
6. IDE – Investimenti diretti esteri di un territorio
7. Valore aggiunto

L'intermodalità – l'esempio del porto di Amburgo



uno dei migliori esempi di integrazione tra porto e ferrovia per la presenza di:
infrastrutture, politiche di incentivo, operatori specializzati

- Sono **340 km** le strade ferrate all'interno del porto su cui operano oltre **90 operatori ferroviari** con oltre **200 collegamenti nazionali e internazionali**
- **84 mln €** è l'**investimento medio annuo** dello Stato per il mantenimento e l'ammodernamento delle strutture portuali
- Il **37% dei container** movimentati dal porto viene trasferito su ferro.
- Efficace **programmazione dei trasporti a livello federale e a livello portuale** volto a favorire l'uso della ferrovia

Il Porto 6.0 – L'esempio Intermodale

Task	Azione	Taranto (As is)
Incrementare la vocazione intermodale del porto in termini infrastrutturali (anche in collaborazione con RFI o ANAS)	<ul style="list-style-type: none">-avere in programma o in fase di attuazione la realizzazione di connessioni stradali e piazzali che migliorino la viabilità e la fluidità delle merci che arrivano via nave-avere in programma o in fase di attuazione la realizzazione di connessioni ferroviarie e scali merci che migliorino la viabilità e la fluidità delle merci che arrivano via nave	
Incrementare/razionalizzare/ efficientare la capacità logistica	<ul style="list-style-type: none">-dotare lo scalo di magazzini, piastre logistiche, anche refrigerate per lo stoccaggio e la conservazione di merci	
Realizzare accordi con vettori ferroviari che possano gestire o garantire il sistema ferroviario del porto	<ul style="list-style-type: none">-sviluppare relazioni e accordi/protocolli con vettori ferroviari e intermodali per generare traffico	
Rendere lo sviluppo intermodale un asset stabile del Porto	<ul style="list-style-type: none">-disporre un ufficio che si occupi dello sviluppo intermodale del Porto o individuare e formare una risorsa che se ne occupi in modo stabile	

La Sostenibilità



Lo scalo di Taranto si è dotato di un DEASP (Documento di Pianifica Energetica e Ambientale del Sistema Portuale)

- Nello specifico, come misure per consentire la riduzione delle emissioni di CO2 in ambito portuale, nel DEASP, tra le altre cose, si prevede di incentivare:
- la produzione di energia da **fonti rinnovabili** (impianti fotovoltaici, eolici, impianti che sfruttano il moto ondoso), in quanto tali fonti hanno un bilancio emissivo pari a zero;
- la diffusione dell'alimentazione delle navi e dei veicoli stradali a **GNL**.



Il Porto 6.0 - la domanda

- La crisi ha portato alla luce l'esigenza di creare un settimo elemento.
- E' un elemento che però si genera se i precedenti 6 funzionano.
- Quale è questo elemento?

DRIVER STRATEGICI



CONNECTED PORT

Traffico & Connessioni



SMART PORT

Innovazione & Digitalizzazione



GREEN PORT

Sostenibilità



LOGISTIC PORT

Intermodalità



FREE PORT

ZES & Zona Franca



SAFE & SECURE PORT

Safety & Security

PORTO DI TARANTO | 2030

ASSET DI VALORIZZAZIONE DELLA CONOSCENZA



Sinergia con centri di ricerca economica e università



Qualificazione e formazione del personale

ASSET DI RESILIENZA E RESISTENZA ALLE EMERGENZE



Piani di emergenza contro eventi pandemici



Strumentazioni hardware e software per smart working



Incentivazione all'uso del ferroviario

SETTORI "CORE" CON PROSPETTIVA DI ALTO SVILUPPO DI TRAFFICO



Container



Dry Bulk



Liquid Bulk

SETTORI "OPPORTUNITY" CON PROSPETTIVA DI MEDIO / ALTO SVILUPPO DI TRAFFICO



Turismo Crociere e Diporto



Ro-Ro Autostrade del Mare



Break Bulk & Project Cargo



Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

seguici su

