



Dati del porto, quale strategia e quali traffici futuri

webinar

Alessandro Panaro

Responsabile Maritime & Energy Dept. - SRM

7 aprile 2021

Agenda

2₂

1 - Brevi cenni agli scenari internazionali

2 - I driver di sviluppo di un porto:

- traffico,
- apertura internazionale,
- presenza di imprese,
- capacità di rispondere ai fenomeni «disruptive»,
- essere catalizzatore di investimenti manifatturieri

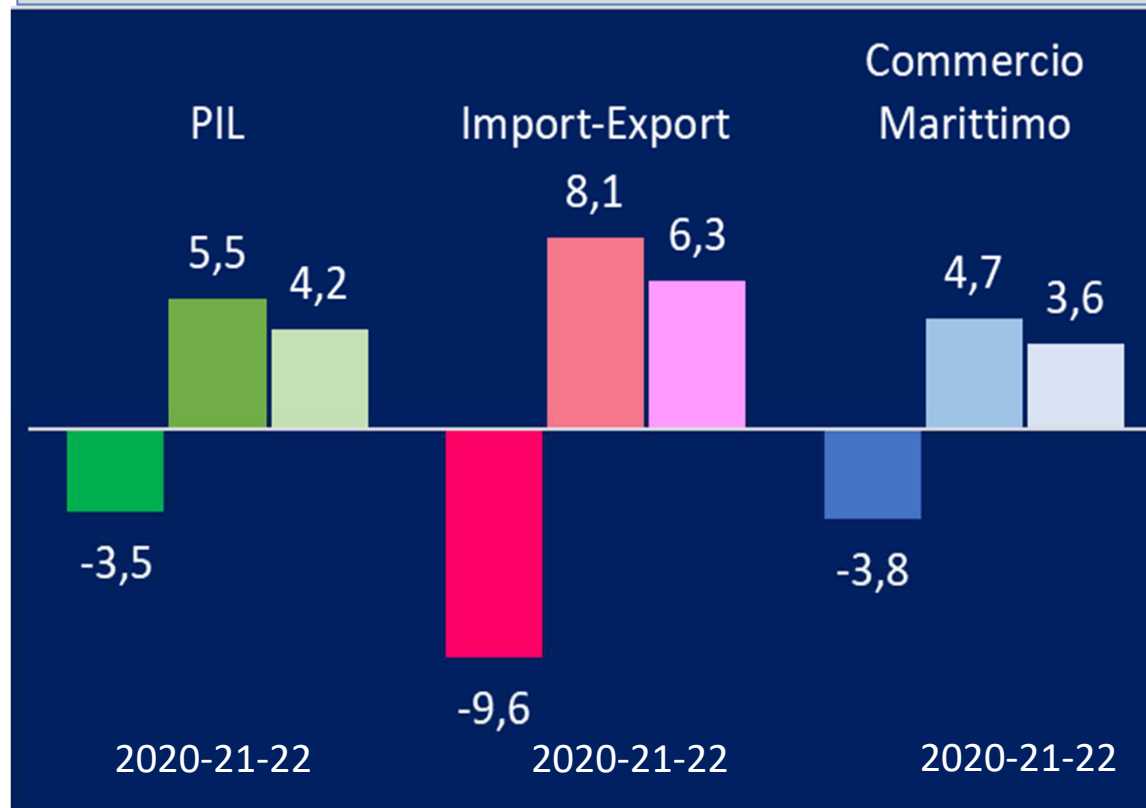
3 - La ZES e la ZFDI

4 - Il porto 6.0

Covid, la crisi che ha cambiato il mondo

3

Trend PIL, commercio internazionale, trasporto marittimo var % annua (2020-2022)

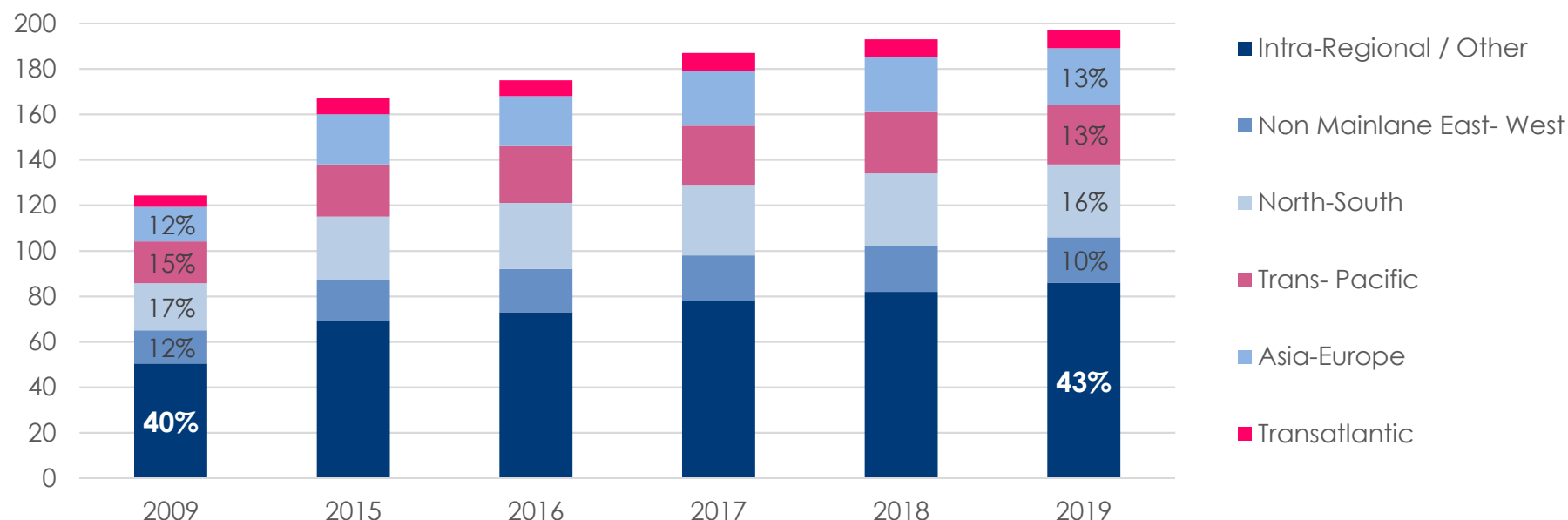


- Il **Pil mondiale** dopo un **-3,5% nel 2020** (Cina : +2,3%), avrà una **crescita del 5,5% nel 2021** e del **4,2% nel 2022**.
- Il **commercio internazionale** dopo un **-9,6% nel 2020** registrerà un **+8,1% nel 2021** e **+6,3% nel 2022**.
- Il **trasporto marittimo** ha visto una riduzione del **-3,8%** con un rimbalzo del **4,7% nel 2021** e del **3,6 nel 2022**.

Una spinta alla regionalizzazione della globalizzazione...data dalla capacità di adattarsi

4

Le rotte del commercio containerizzato globale. Anni 2009-2019 (% su mln TEU Movimentati)

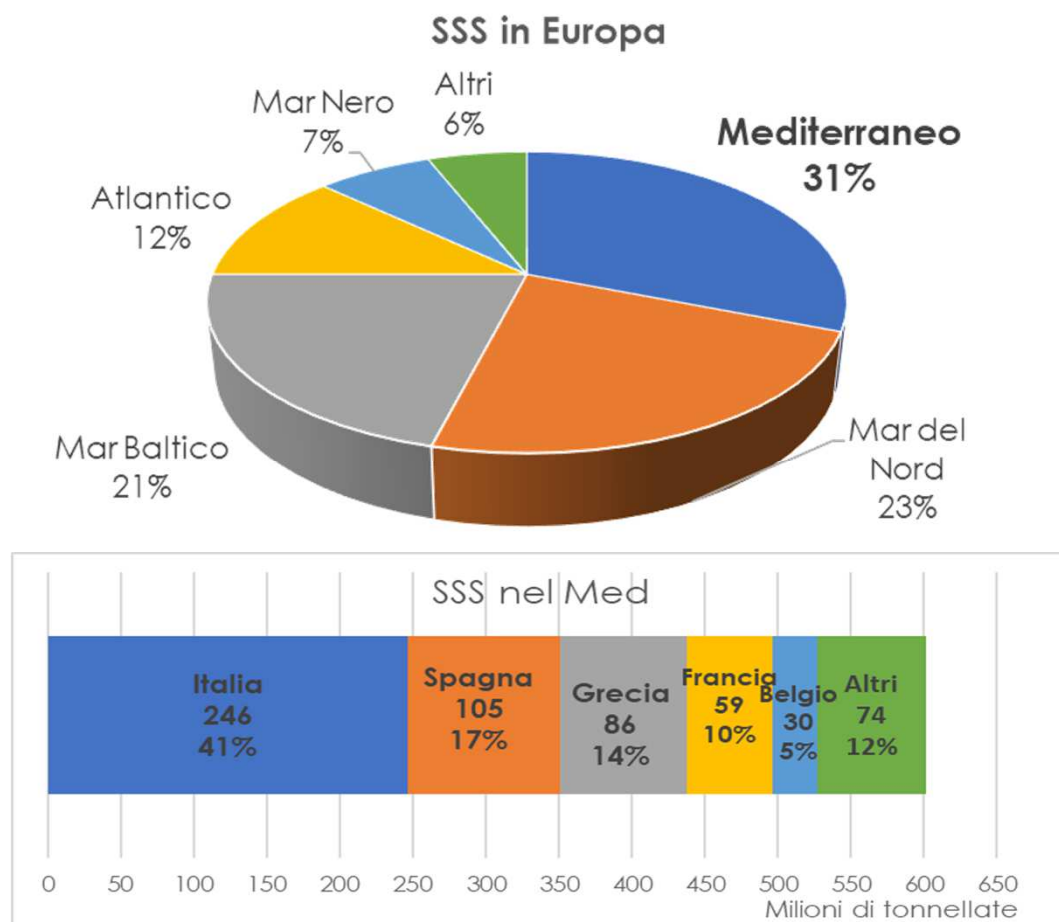


- Circa il **70% del traffico** containerizzato si distribuisce sulle molteplici rotte secondarie... in particolare **le intra-regionali** (43%) sono **cresciute** in volume negli ultimi 10 anni **di oltre il 70% contro una media del 50%**.

La spinta al Reshoring



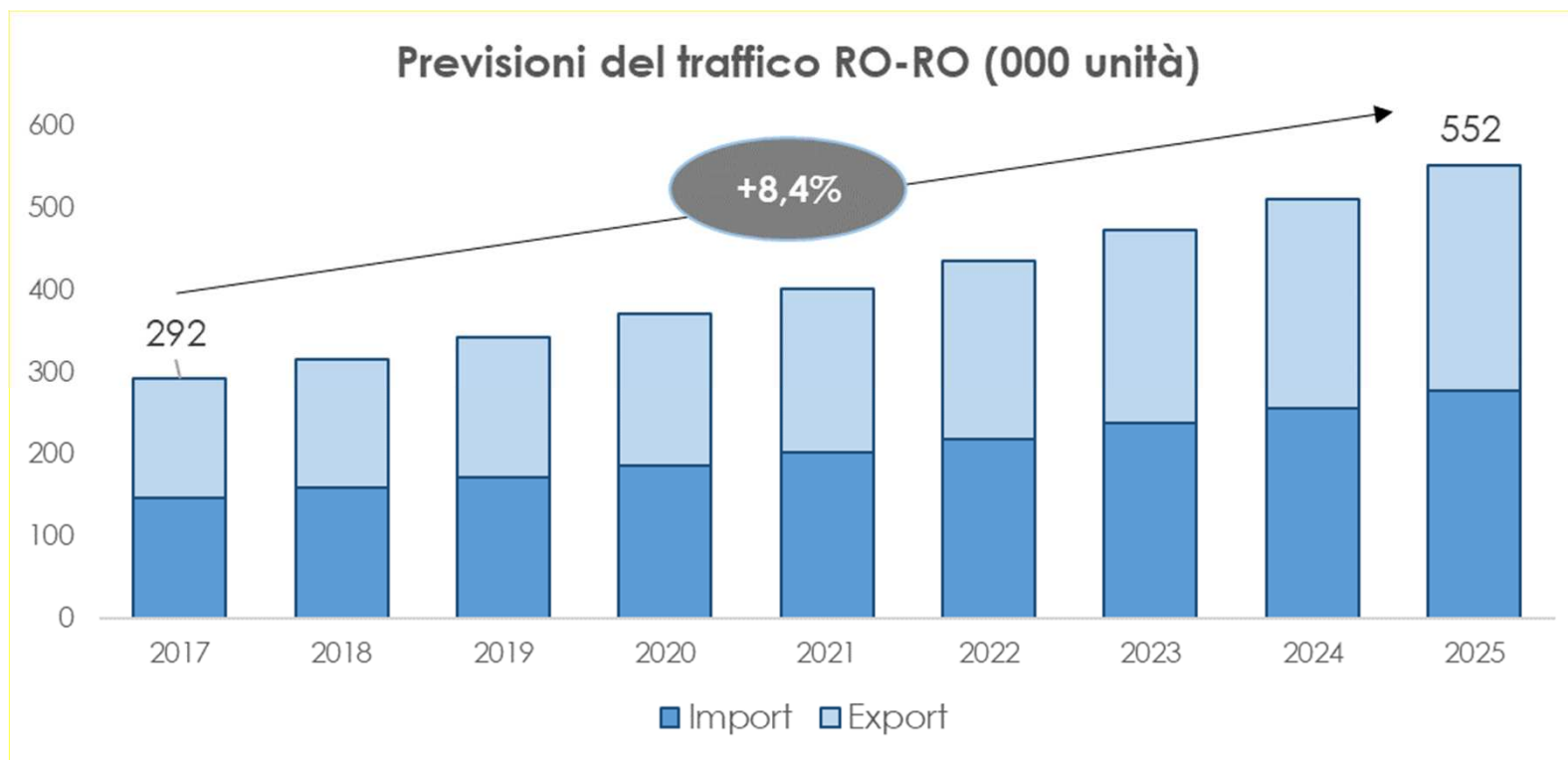
Lo sviluppo del RO-RO. Italia leader nello SSS nel Med



- Le supply chain cambiano a seguito della pandemia e **si accelera il reshoring: a vantaggio dello Short Sea Shipping**
- Il **Mediterraneo** è l'area in cui si concentra la **quota maggiore di SSS** di armatori europei con 601 mln di tonnellate
- Nel **Mediterraneo**, l'**Italia** è **leader** tra i Paesi dell'UE (quota di mercato: 41%)

Fonte: SRM su Eurostat

Le previsioni per il RO-RO sono di crescita nel Med



Fonte: SRM su Medports

I numeri di Brindisi 2017-2020

8

Circa 10
milioni di
tonn. di
traffico Ro-
Ro

Oltre 31
milioni di
tonnellate
di merci

Circa 2 miliardi
di import
export annuo
provinciale

Risorse
energetiche:
oltre 9 milioni
di traffico

Dry port:
oltre 12
milioni di
tonnellate

Oltre 600
imprese del
cluster
logistico-
marittimo

6,6 miliardi
di VA Totale
annuo

Alcune particolarità su Brindisi

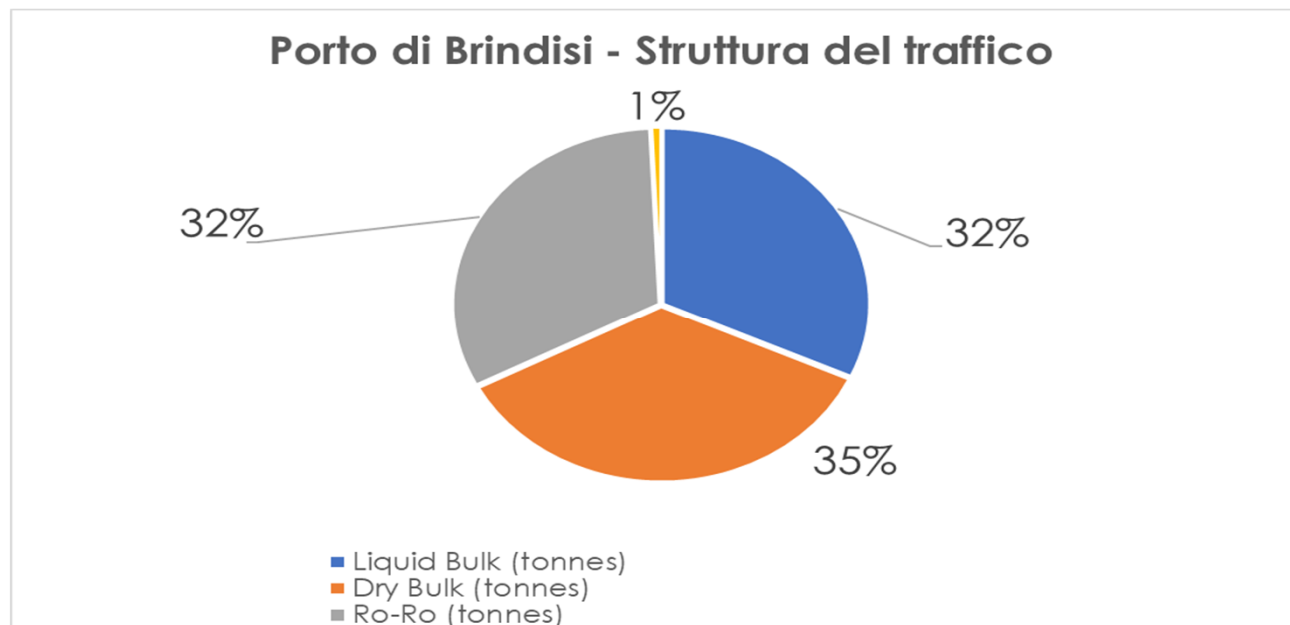
9

**Tasso di
apertura
internazionale
(imp-exp/VA)
pari a 29,8,
superiore alla
media Sud 29,1**

**Propensione
all'export
(export/valore
aggiunto) pari a
14,1 superiore
alla media Sud
13,9**

**Special. Prod.
in settori ad
alta intensità
tecnologica
pari a 4 contro
2,6 Puglia, 3
Sud e 4,4 Italia**

Il traffico del porto di Brindisi: 6,7 milioni di tonnellate nel 2020



Fonte: Srm su Assoporti

- Un traffico distribuito in modo omogeneo ed una resilienza in linea con il totale Italia con una percentuale del 10,7% (Italia - 9,9%)

Il traffico del porto di Brindisi: risultati nel primo trimestre 2021

SCHEMA RIASSUNTIVO DELLA VARIAZIONE % DELLE MOVIMENTAZIONI RISPETTO ALLO STESSO PERIODO DEGLI ANNI PRECEDENTI

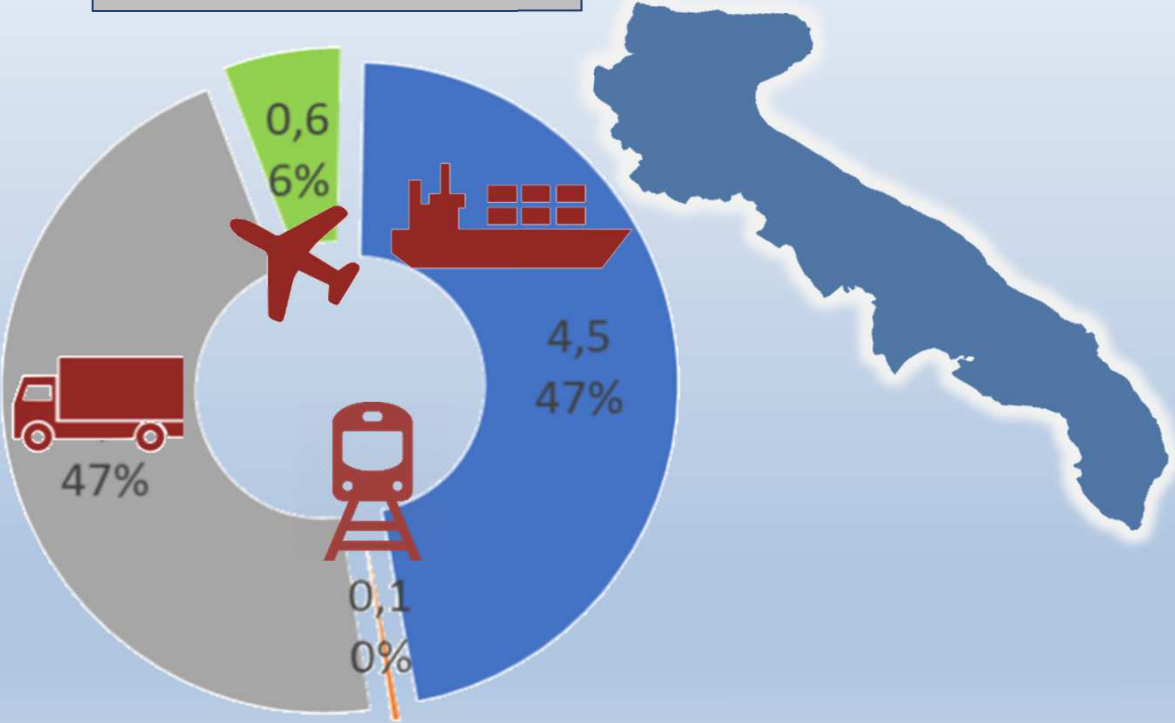
	2021/2019	2021/2020
A1 TONNELLATE TOTALI	4,7%	-13,1%
A2 RINFUSE LIQUIDE	-1,8%	-7,2%
A3 RINFUSE SOLIDE	3,3%	-37,3%
A4 MERCI IN COLLI	12,4%	16,0%
B41 TEU	-100,0%	-
B51 NUMERO UNITA' RO-RO	17,3%	19,8%
B22 TRAGHETTI PAX	-43,5%	-33,1%
B31 CROCIERE	-	-
B1 ACCOSTI	3,0%	6,6%

Fonte: Adsp mam

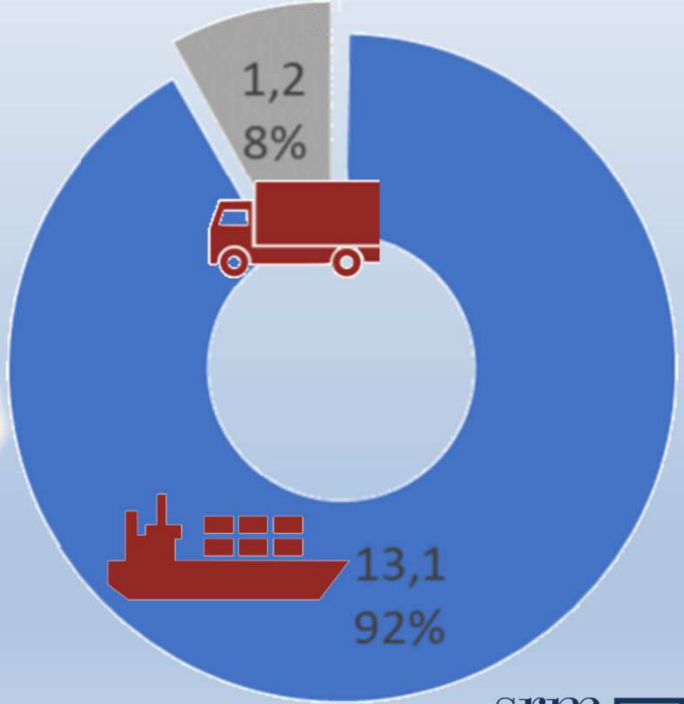
- Un traffico che mostra numeri positivi e quindi potenzialità da sviluppare.

Come viaggia l'import-export della Puglia

Miliardi di euro e quote%



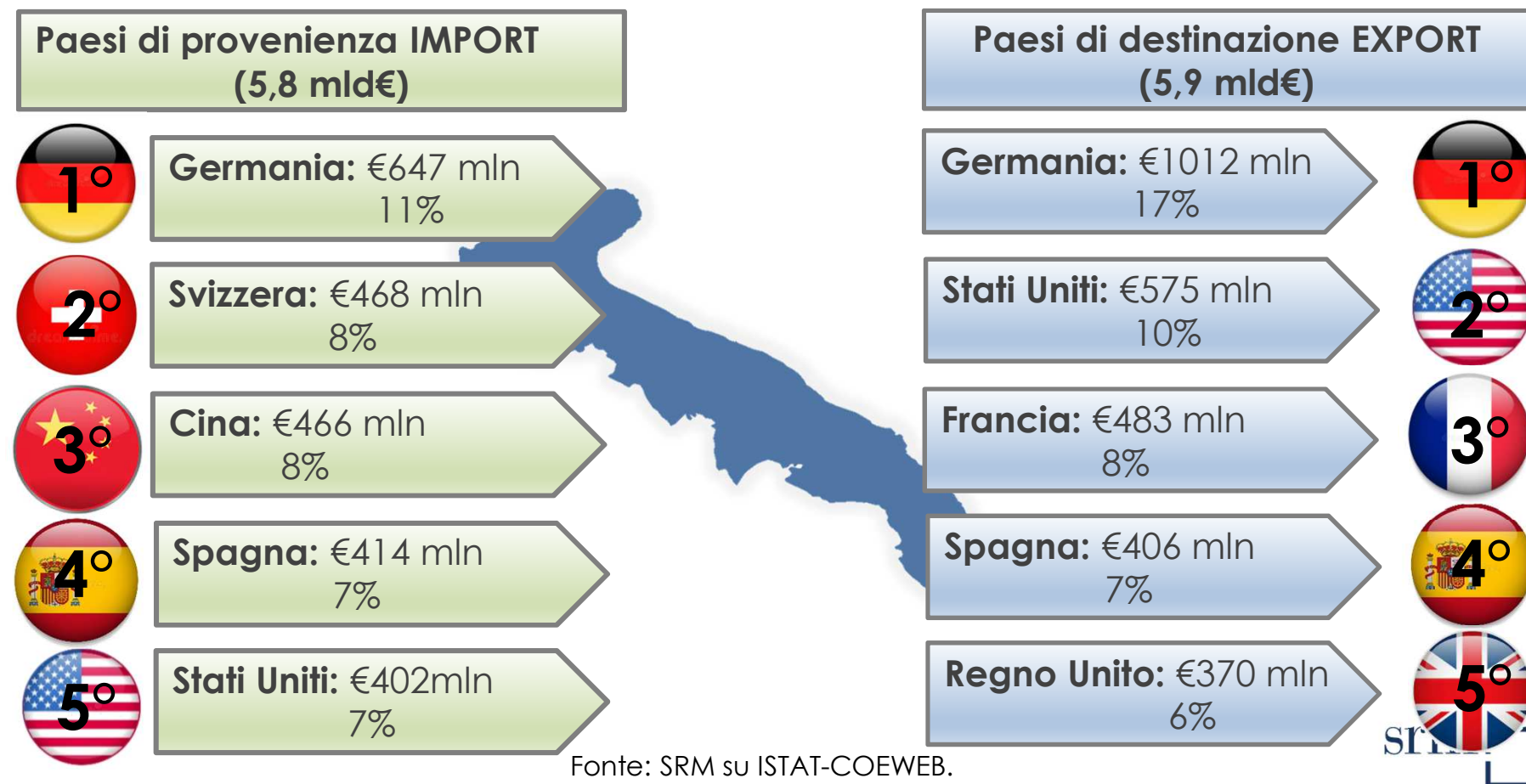
Milioni di tonnellate e quote%



Fonte: SRM su ISTAT-COEWEB.
Dati relativi al periodo Gennaio-Settembre 2020

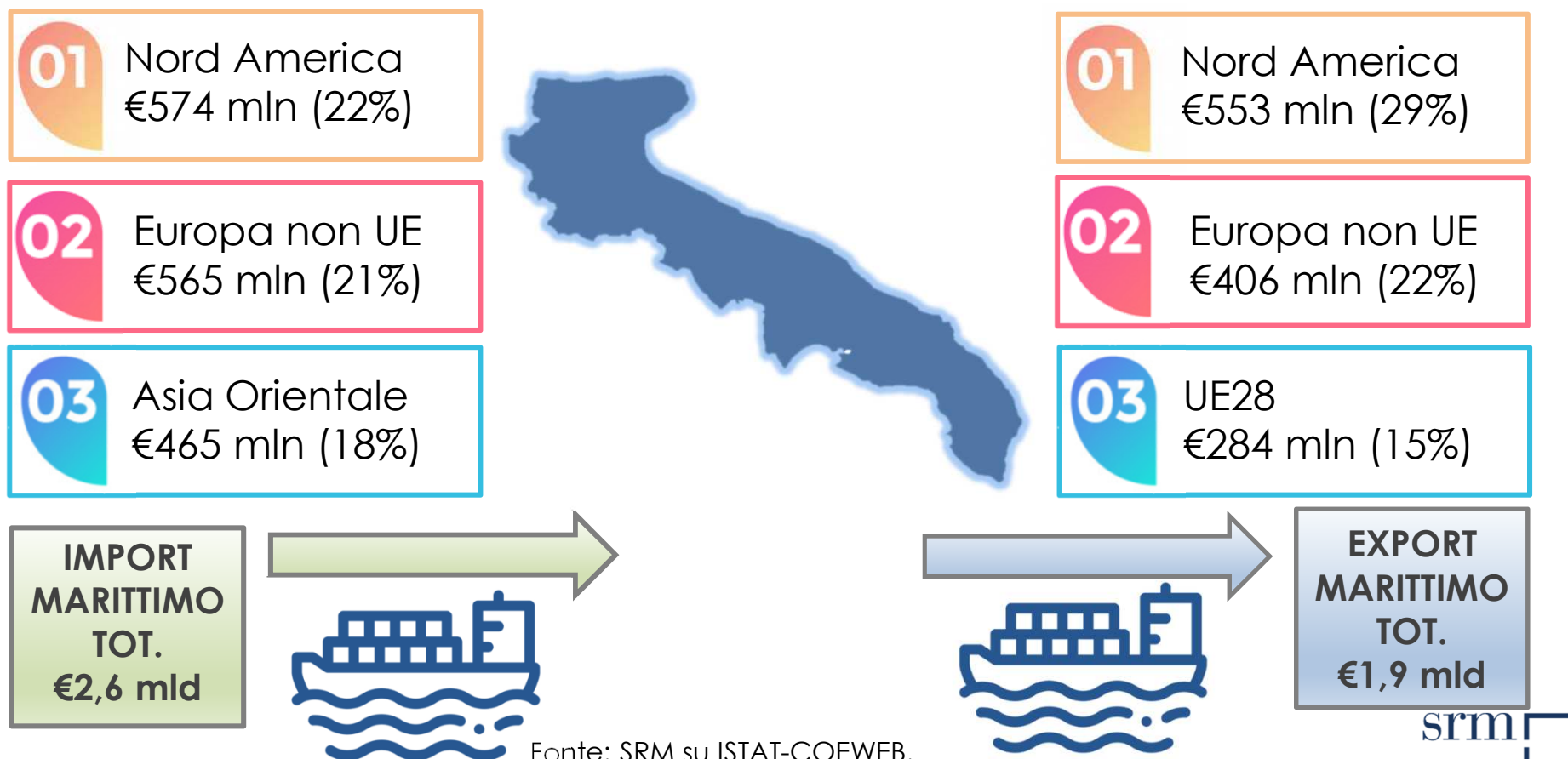
I partner commerciali della Puglia

13



Le aree collegate via mare con la Puglia

14



Fonte: SRM su ISTAT-COEWEB.
Dati relativi al periodo Gennaio-Settembre 2020

Le merci in import e in export via mare

15

Le merci scaricate (IMPORT)

€2,6 mld



Le merci caricate (EXPORT)

€1,9 mld



Fonte: SRM su ISTAT-COEWEB. Dati relativi al periodo Gennaio-Settembre 2020

20%
srmsrm

La struttura delle esportazioni di Brindisi

16

Le esportazioni per settore manifatturiero (% media 2018-2019)

	Brindisi	Puglia
Chimica	36,4	6,3
Gomma, plastica	17,5	4,9
Altri mezzi di trasporto	16,4	8,6
Alimentare	11,9	12,4
Meccanica	7,1	11,7
Cuoio, calzature	2,5	5,3
Farmaceutica	2,0	11,9
Prodotti in metallo	1,9	2,0
Tessile	1,1	1,0

Prevalgono Chimica, Gomma Plastica.

Importanti anche Alimentare e Meccanica e Altri mezzi di trasporto

Fonte: SRM su Intesa Sanpaolo

La struttura delle esportazioni di Brindisi

17

	Brindisi			Puglia		
	comp*. %	var. % '19	var. % '20**	comp*. %	var. % '19	var. % '20**
Francia	10,9	19,5	-13,7	9,0	-1,9	-24,2
Belgio	9,0	-4,6	-36,7	2,3	1,4	-22,0
Stati Uniti	8,6	15,6	-54,0	11,4	32,2	-19,0
Germania	8,5	4,3	37,1	11,4	35,1	14,9
Giappone	8,1	7,0	-15,7	3,2	8,2	-15,4
Spagna	6,4	-16,3	0,2	8,5	-0,4	-31,1
Regno Unito	6,4	7,2	-9,3	5,8	31,6	1,5
Polonia	5,1	5,5	5,6	1,9	22,5	-4,0
Paesi Bassi	4,2	-18,7	-80,7	1,9	3,0	-35,6
Cina	3,9	198,8	-57,7	2,7	9,9	-21,9
Turchia	3,2	-30,4	18,6	2,7	-9,5	8,6
Grecia	3,1	-32,1	-5,3	2,3	11,1	-30,5
Repubblica Ceca	2,1	-9,7	-25,2	1,5	19,3	-10,5

Molti mercati
«marittimi» ed anche
lungo raggio

Francia, Spagna,
Turchia, Grecia
mercati nell'area
MED

Cina, Usa, Giappone
con una prospettiva
di lungo termine

Fonte: SRM su Intesa Sanpaolo

La struttura delle esportazioni di Brindisi: Top 13

Destinazione delle export per area di sbocco/settore (% media 2018-2019)

	UE 15	Altri Europa	Nord America	America Latina	Resto del Mondo
Chimica	63,1	22,7	3,4	1,1	9,7
Gomma, plastica	86,4	8,9	2,3	0,3	2,1
Altri mezzi di trasporto	30,6	10,2	19,0	1,9	38,3
Alimentare	50,7	10,3	6,9	0,4	31,7
Meccanica	28,0	18,4	30,4	1,0	22,1
Cuoio, calzature	2,0	74,9	0,3	0,8	21,9
Farmaceutica	65,9	6,5	10,3	4,5	12,8
Prodotti in metallo	31,8	47,7	3,7	1,4	15,4
Tessile	34,6	56,1	1,4	0,0	7,9

I principali mercati di riferimento sono in potenziali rotte shortsea.

Vi sono anche richieste per Nord-America.

La numerosità delle nostre imprese logistiche: le prime ¹⁹₇ regioni

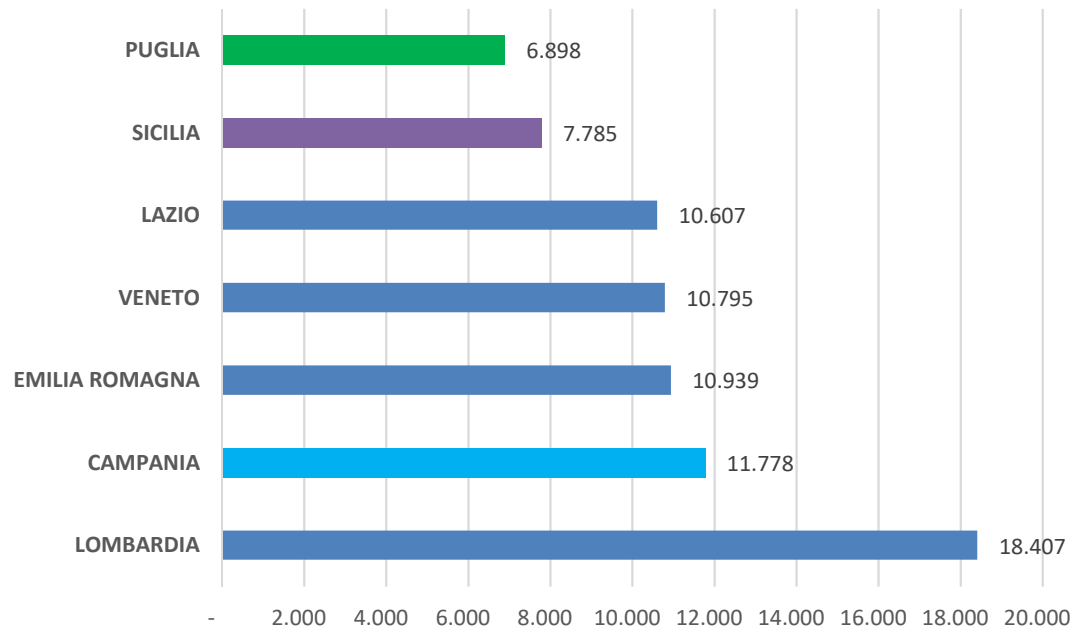
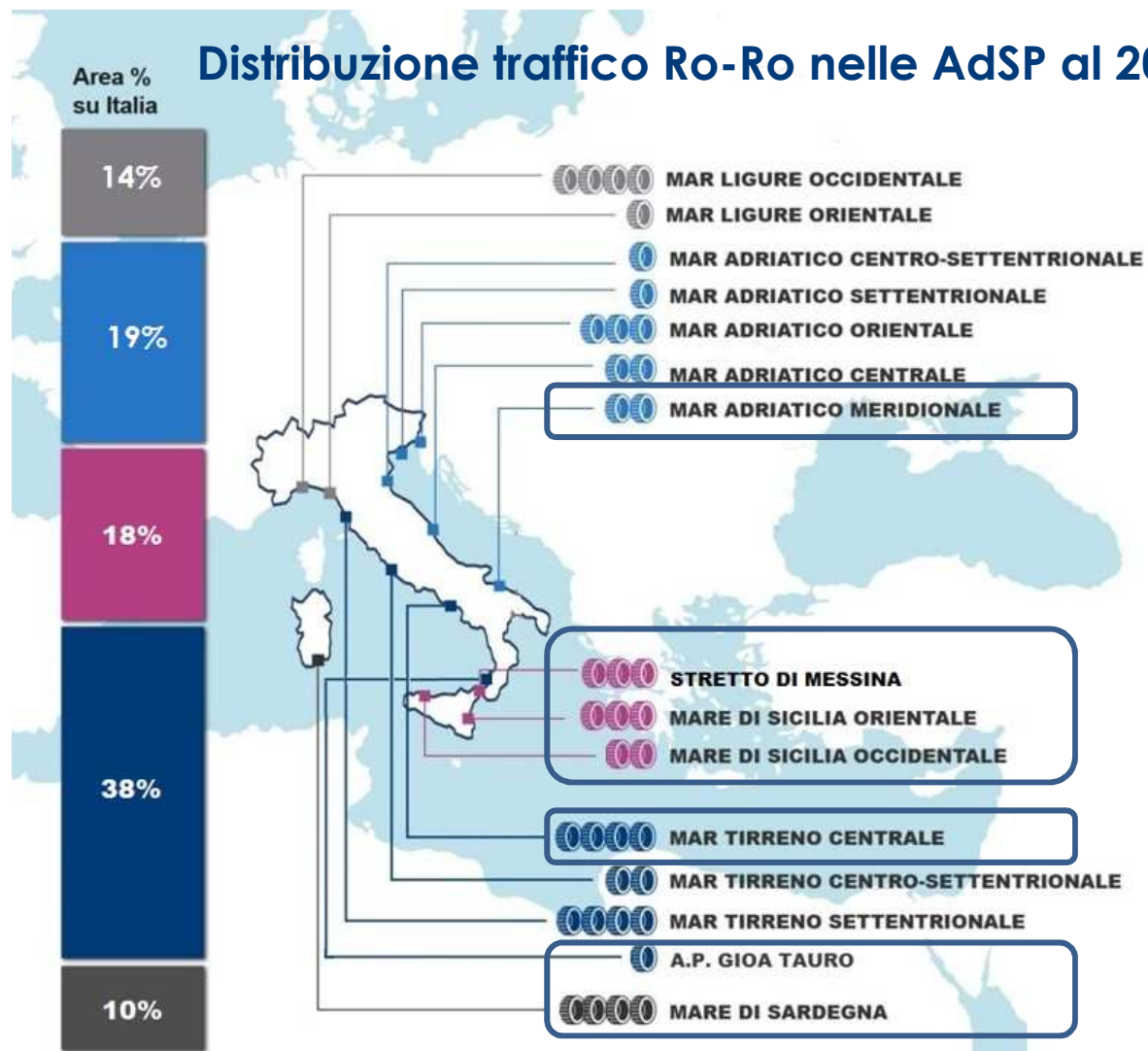


Tabella – Fonte: SRM su Infocamere-Movimprese (2019)

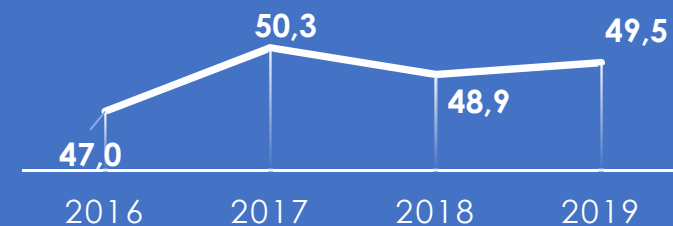
1. Il **Mezzogiorno** incide il **33%** circa sul Totale Italia.
2. **Puglia, Campania e Sicilia** contano complessivamente oltre **26mila imprese, il 73% del totale Sud.**
3. Il settore nel suo complesso si caratterizza per attività imprenditoriali di piccola dimensione. Ad esempio in Campania il **numero medio di addetti delle aziende è 7**, a fronte della media di **9 addetti** in Italia.
4. Forse andrebbe discusso il fatto che **solo il 28% è società di capitali.**

Distribuzione traffico Ro-Ro nelle AdSP al 2019

20



TREND RO-RO MEZZOGIORNO 2016-2019 (DATI IN MLN TONN)



Peso su Italia 47% al 2019

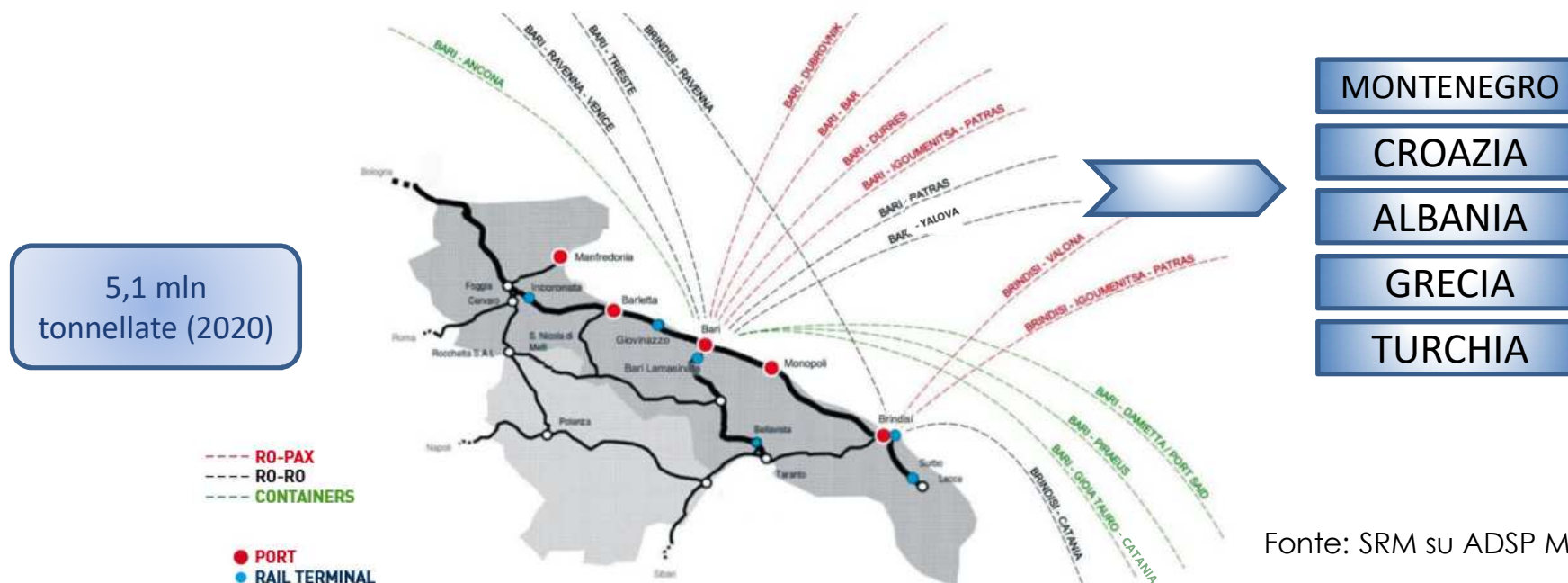
Traffico Ro-Ro nelle AdSP (milioni di tonnellate)

0 - 2	1	2 - 6	2
6 - 10	3	>10	4

Fonte: SRM su Assoporti

Il RO-RO: trasporto crescente tra la Puglia e l'Est Europa

21



- La componente **RO-RO** Intra-Med dei traffici dei porti di Bari e **Brindisi** è sempre più rilevante, spinta anche dallo sviluppo dimensionale delle flotte e dalle dimensioni del naviglio. I porti di Bari e Brindisi concentrano il **27% del RO-RO Adriatico**.

ZES: opportunità unica per attrarre investimenti industriali

22

- Le ZES sono uno **strumento irripetibile di sviluppo dell'economia del territorio** perché rappresentano un **trait d'union** tra il porto e le filiere del **manifatturiero high quality**
- Le ZES del Mezzogiorno, una volta a regime, possono diventare **leve per l'attrazione dei flussi provenienti dal Mediterraneo** e pivot di uno sviluppo di tutto il Paese

Elemento chiave
per valorizzare
le connessioni
produttive con il
resto del Paese

100€
di investimenti
al Sud
attivano

54€
domanda nel Centro Nord

46€
domanda nel Mezzogiorno

Strategici i nodi logistici
di Campania, Puglia e Basilicata.
Alle spalle un'area rilevante



La ZES: le priorità

- Estensione: 775,83 ha, il 30% del totale della ZES
- Poli logistici: Porto ed Aeroporto
- Comuni: Brindisi, Fasano, Ostuni
- Settori: Aerospaziale, Chimica, Energia, Farmaceutico
- Obiettivi: Attrarre investimenti esteri, promuovere investimenti da parte delle PMI locali, promuovere l'integrazione delle catene del valore.



Le Zone Economiche Speciali: recap del modello italiano

24
4

□ L'impresa che entra nella ZES può potenzialmente fruire di un pacchetto di incentivi:

1. **Agevolazioni statali:** rappresentate da un credito di imposta fino a 50 milioni di euro per investimento
2. **Agevolazioni regionali:** poiché ogni regione può mettere a disposizione risorse per gli investimenti nelle ZES
3. **Semplificazioni amministrative e burocratiche:** statali ed indicate nella Legge "semplificazione" 12/2019 e regionali che ciascuna regione o comune possono deliberare
4. **Zona Franca Interclusa:** che permette di beneficiare dell'esenzione di IVA e dazi per merci importate in Italia da Paesi non UE
5. **Condizioni creditizie favorevoli:** la Legge ha previsto la possibilità di stipulare accordi o convenzioni con banche per favorire gli investimenti delle imprese

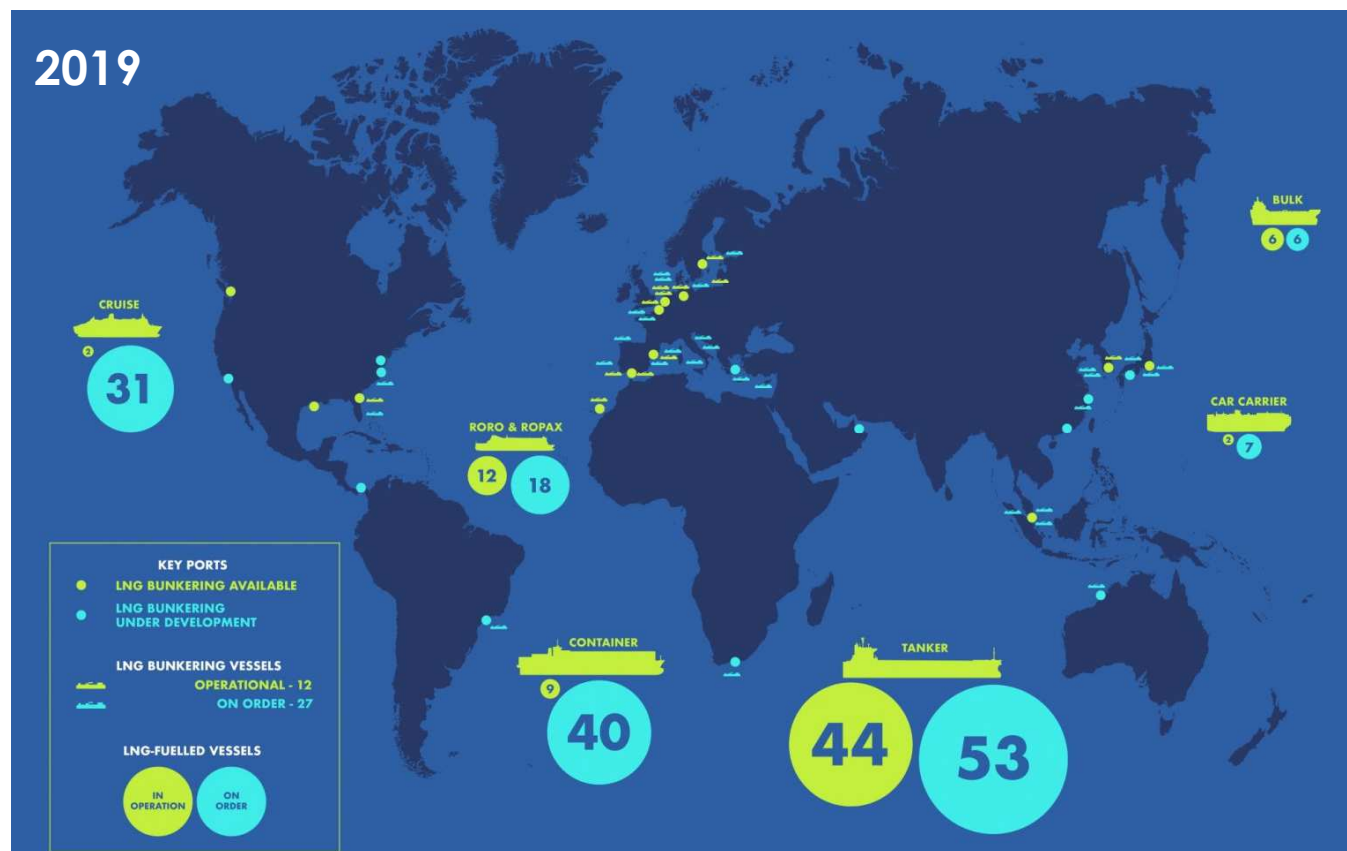
La Zona Franca Doganale Interclusa di Brindisi

- Permetterà di avere aree dove le merci provenienti dai mercati extra UE potranno essere **esenti da IVA e Dazi Doganali**
- Favorirà lo **stoccaggio delle merci** che potranno essere conservate dall'importatore per un tempo illimitato prima di essere ri-immesse sul mercato
- Permetterà di stimolare il **fenomeno del ri-export** attirando imprese che hanno quest'esigenza

Fonte: informazionimarittime.com



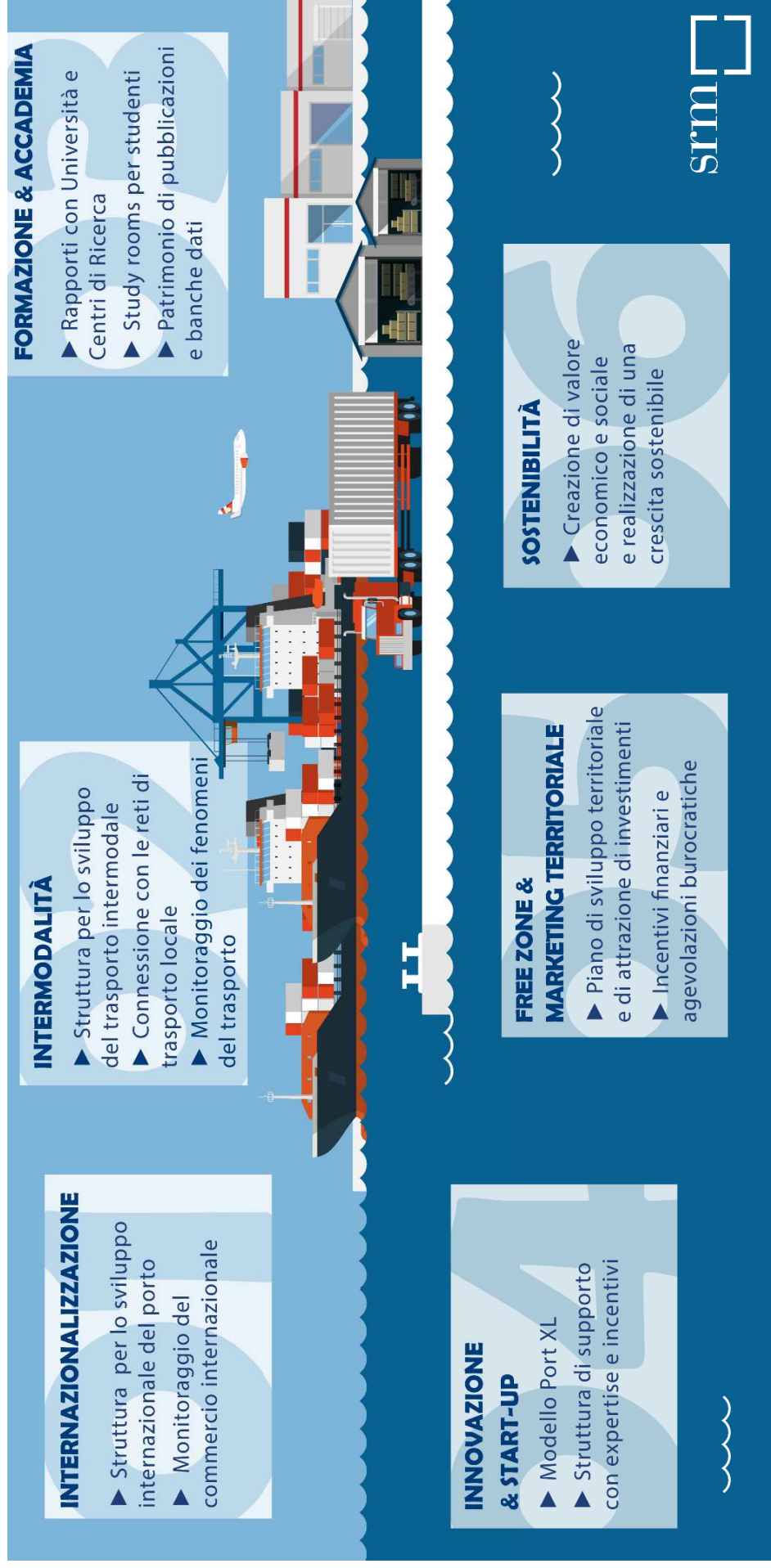
La crescita mondiale della flotta e delle infrastrutture GNL 26



■ Nel 2019 il record di investimenti in impianti di liquefazione di GNL: quasi 65 miliardi \$ (+ 16% di aumento della capacità globale)

■ Si stima per il 2050 che il GNL possa rappresentare il 41% dei combustibili marini (nel 2015 era inferiore al 3%)

Il Porto 6.0



Conclusioni

28
8

1. **Il porto deve mantenere e rafforzare la posizione multipurpose** che conferisce resilienza e risponde alle esigenze del *reshoring*.
2. **Lo Short Sea rappresenta il futuro** delle rotte attesi i processi di regionalizzazione in atto ed inoltre Brindisi ha già una sua vocazione da mantenere e rafforzare; insistere su questo comparto ma attenzione al gigantismo.
3. **Occorre monitorare con attenzione le rotte energetiche; se il futuro sarà impostato sul dogma della sostenibilità Brindisi non può restare fuori. E' importante il progetto del GNL.**
4. **La Zona Economica Speciale e la Zona Franca vanno inquadrare e valorizzate** guardando alle vocazioni manifatturiere dell'area e soprattutto devono essere portate all'attenzione in fase di comunicazione
5. **Il porto deve andare nella direzione strategica 6.0; la conoscenza delle dinamiche di ciò che vi gira intorno è assolutamente fondamentale**