



LO SHIPPING E LA PORTUALITÀ NEL MEDITERRANEO: OPPORTUNITÀ E SFIDE PER L'ITALIA

Arianna Buonfanti, Ricercatrice Area Infrastrutture SRM

XV Conference of the Italian Association of Transport Economics and Logistics
(SIET)

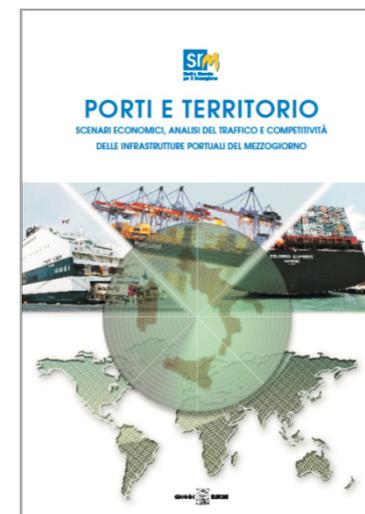
"Transport, Spatial Organization and Sustainable Economic Development"



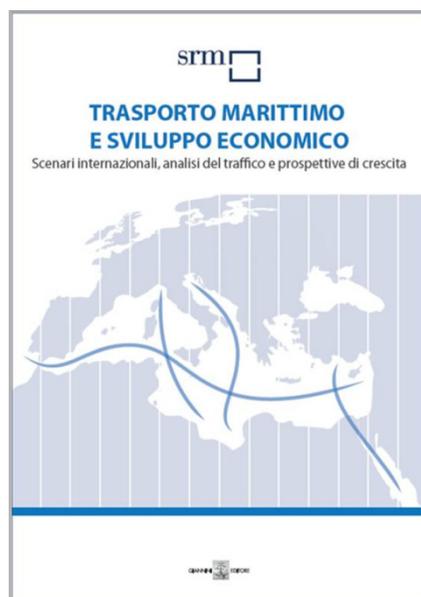
2005



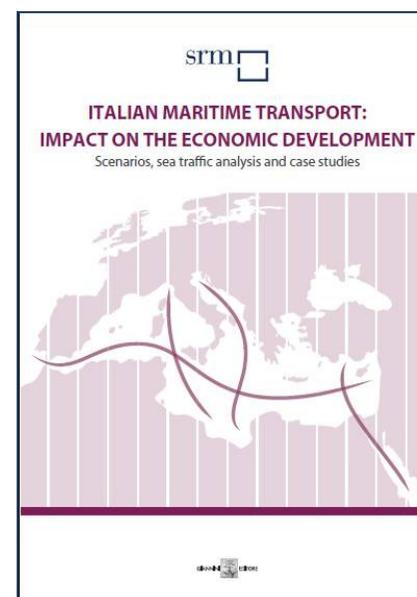
2007



2009



2012



2013 (inglese)

Un'opportunità: l'area Med

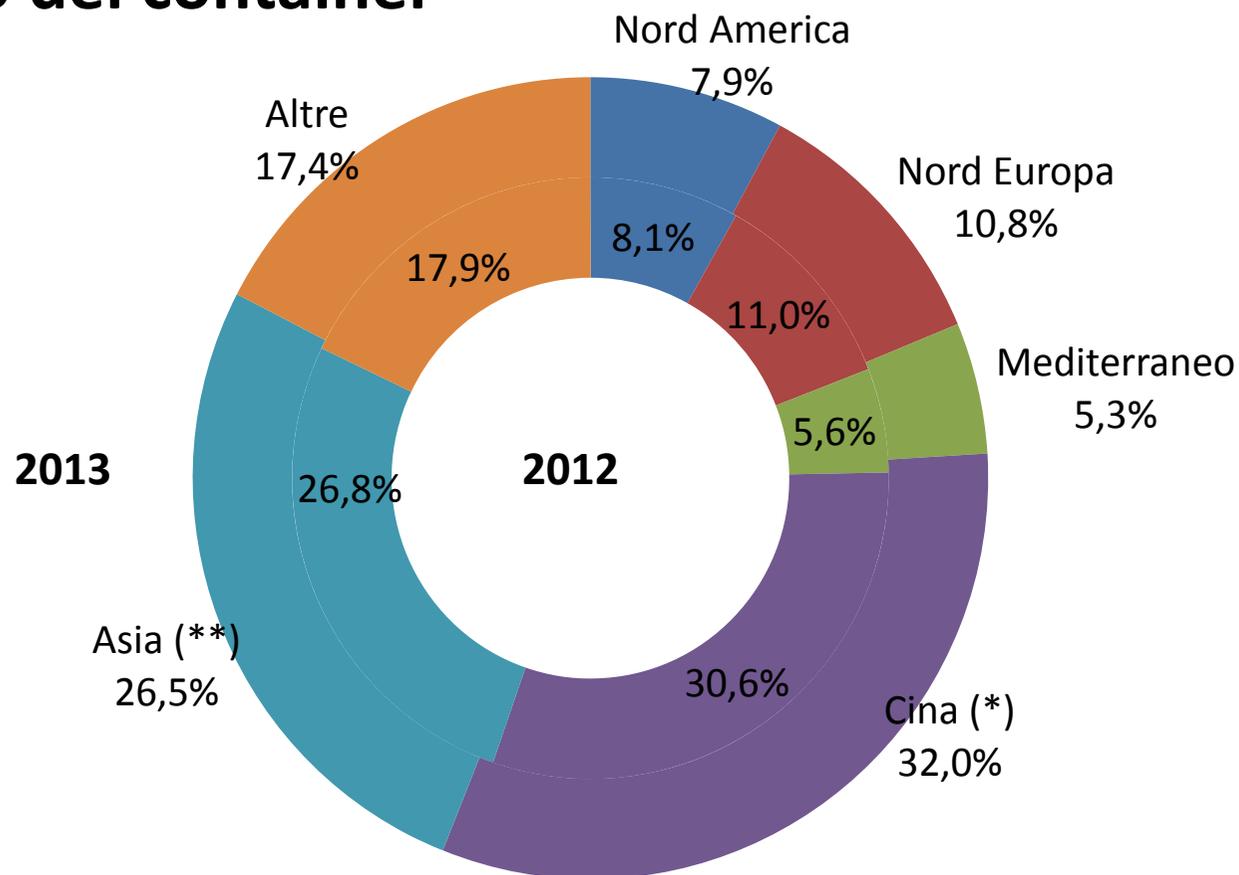
Nel Mediterraneo transita il 19% dell'intero traffico marittimo mondiale

Perché:

- le navi giganti passano per il canale di Suez
- la performance economica del Far East, dei Paesi emergenti del Nord Africa e della Sponda Est accelera gli scambi tra queste aree e i Paesi costieri UE
- l'impulso dato dall'Unione Europea allo Short Sea Shipping

L'Italia è il 1° partner commerciale dell'area con **65,7 miliardi di euro** di interscambio e di questi, **oltre il 70%** (pari a 47,4 miliardi di euro) è ascrivibile al **trasporto marittimo**.

Il peso del Mediterraneo nel mercato mondiale del trasporto dei container



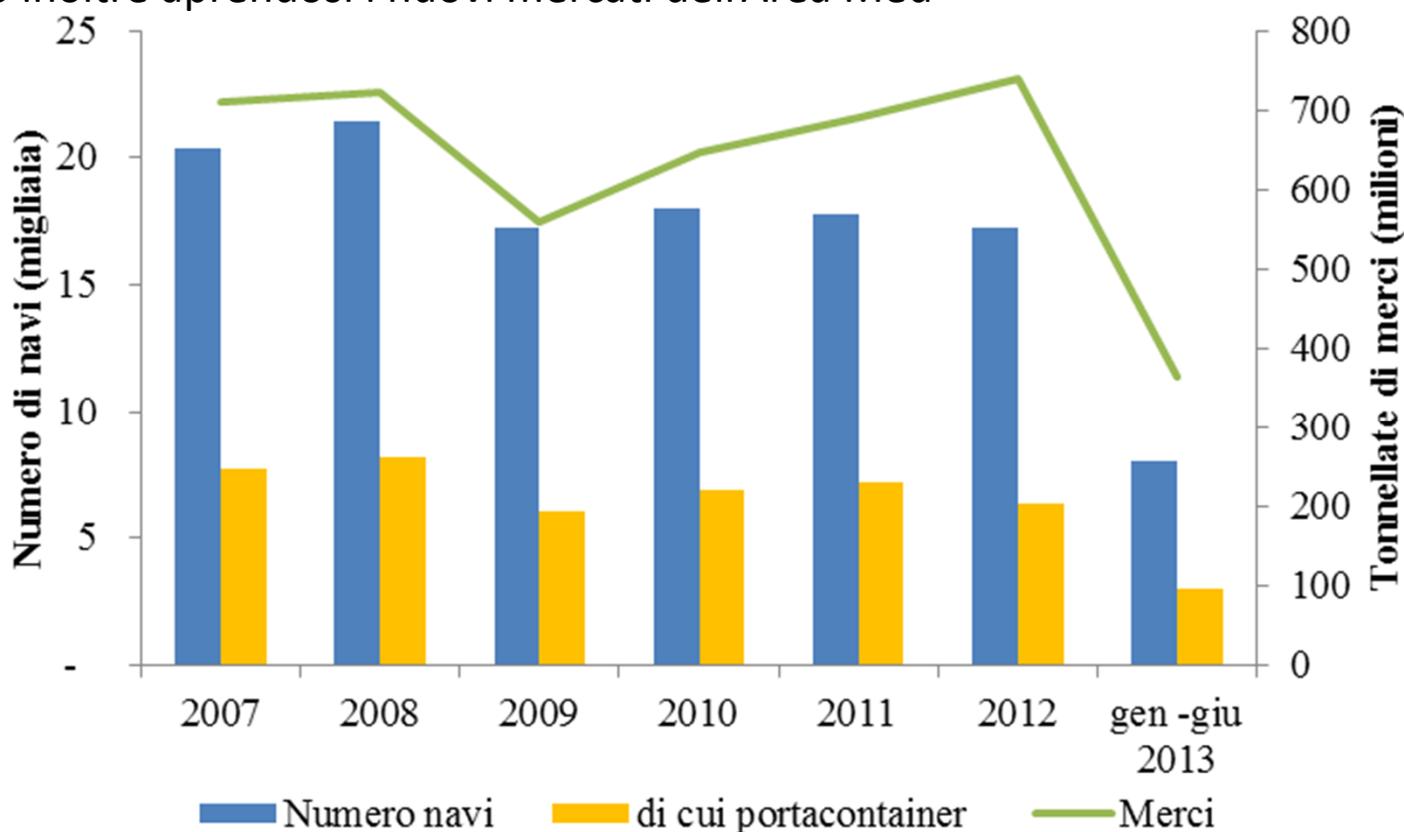
(*) incluso Hong Kong; (**) esclusa la Cina

Fonte: SRM su dati Unicredit, 2013

■ Nel 2012 nel Mediterraneo sono sbarcati 32 mln teu

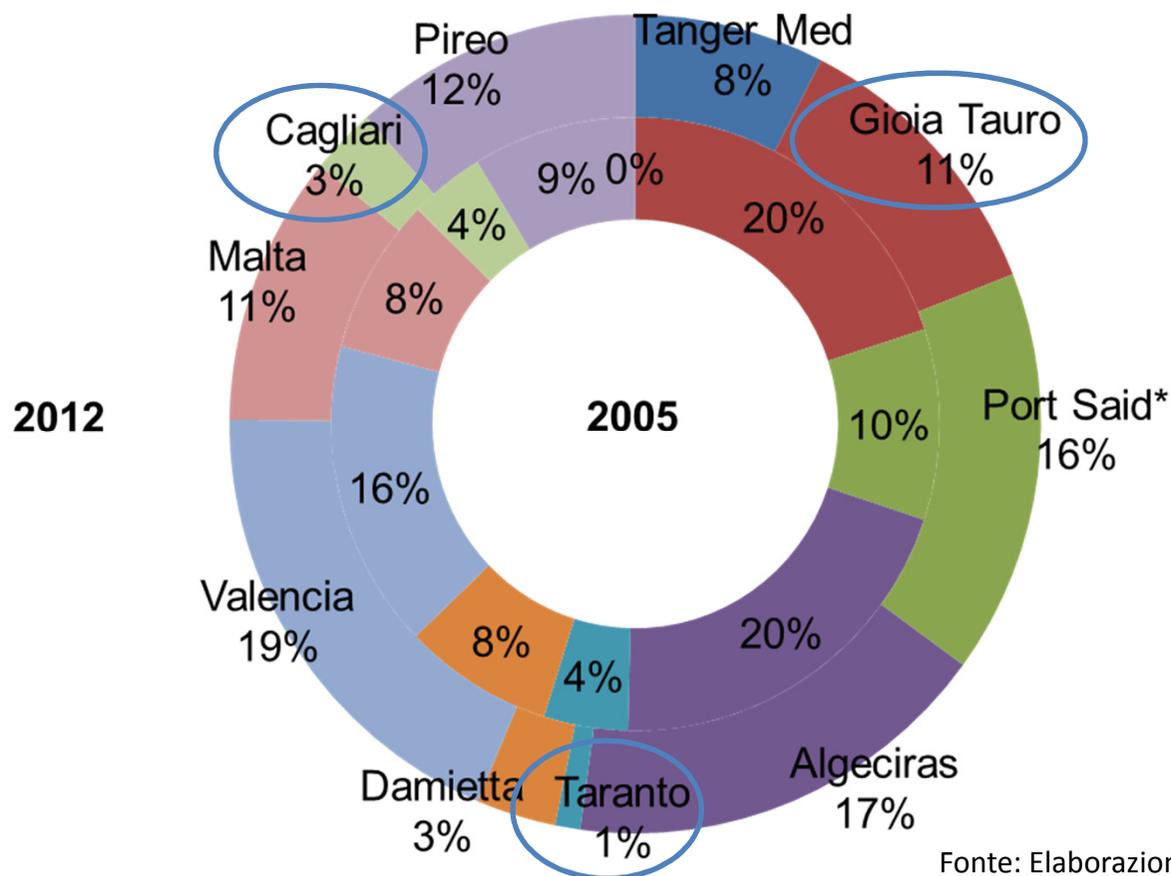
Traffico nel canale di Suez

- Nel 2012 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito, il canale di Suez ha registrato un aumento del 7% delle merci trasportate, a dimostrazione dell'incremento delle dimensioni delle navi che transitano sulle rotte est-ovest. Il trend al 1° semestre 2013 sembra mostrare una lieve inversione di tendenza
- Vanno inoltre aprendosi i nuovi mercati dell'Area Med



Fonte: elaborazione SRM su dati Suez Canal Authority, 2013

L'anello della competitività: il nuovo ranking portuale nel Mediterraneo



Fonte: Elaborazione SRM su dati Autorità Portuali, 2013

- Tra il **2005** e il **2012** i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal **18% al 27%**.
- I competitor della Sponda Sud nel 2012 hanno avuto un calo: Tanger Med (-13%) e Damietta (-11%)

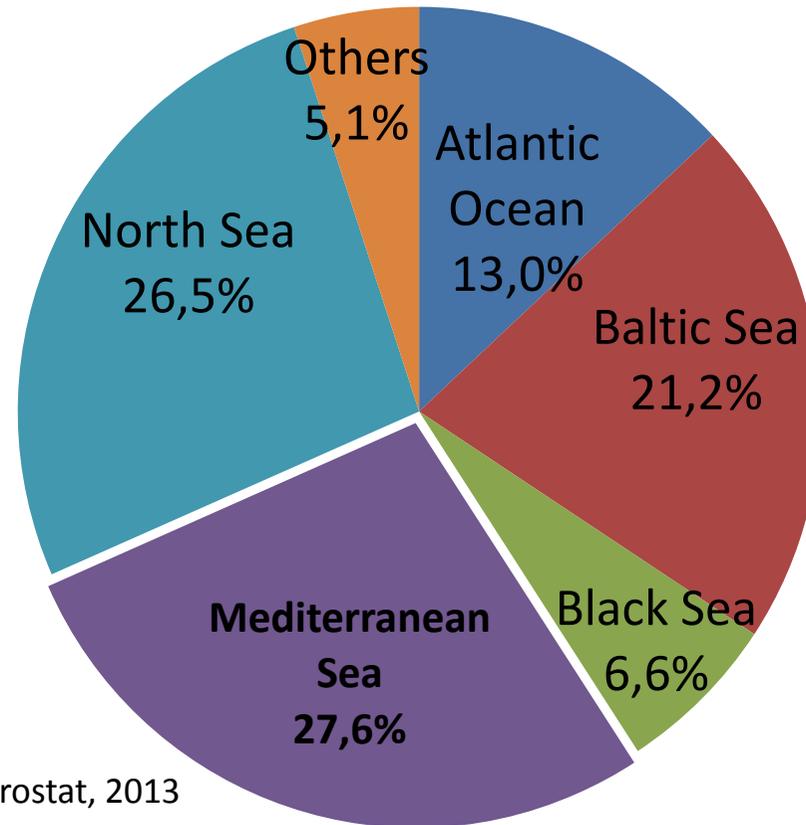
Top ten porti Mediterraneo



Fonte: Elaborazione SRM su dati Autorità Portuali, 2013

- Si conferma la leadership dei porti spagnoli
- Rispetto al 2011, si rilevano le ottime performance del Pireo, ormai 4° nel ranking, grazie anche alla concessione a partire dal 2010 del PCT alla Cosco e di Gioia Tauro anche per la scelta di MSC di farne il suo scalo di riferimento nel Mediterraneo.

Lo Short Sea Shipping nell'Area Med

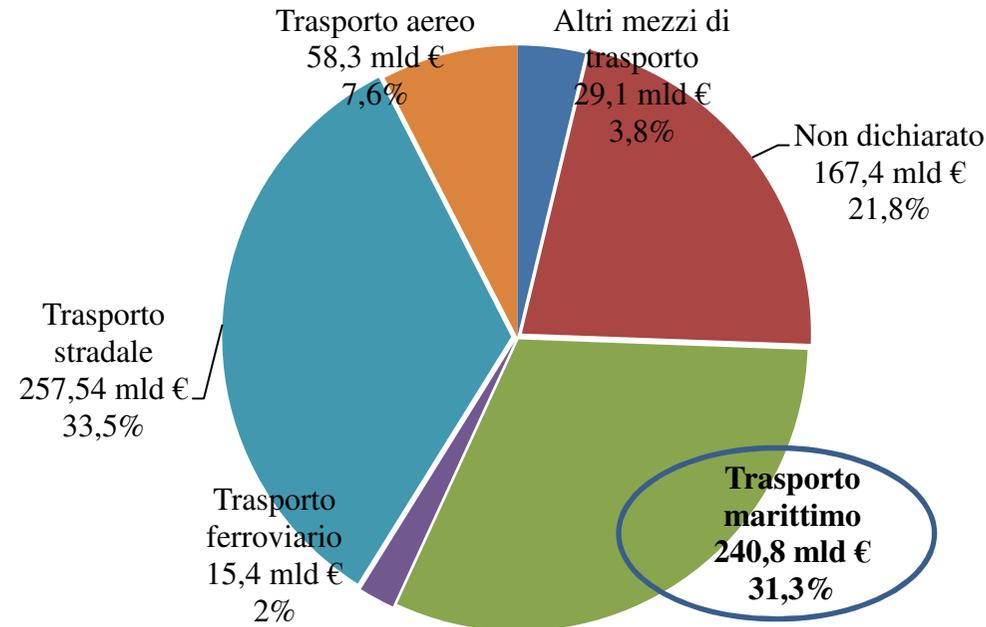


Fonte: Elaborazioni SRM su dati Eurostat, 2013

- Il Mediterraneo è l'area in cui si registra la maggiore concentrazione di navigazione a corto raggio nell'UE27
- L'Italia è il **1° Paese dell'UE 27** per merci movimentate in SSS nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate (37,5% del totale).

Opportunità: Porti e Trasporto Marittimo

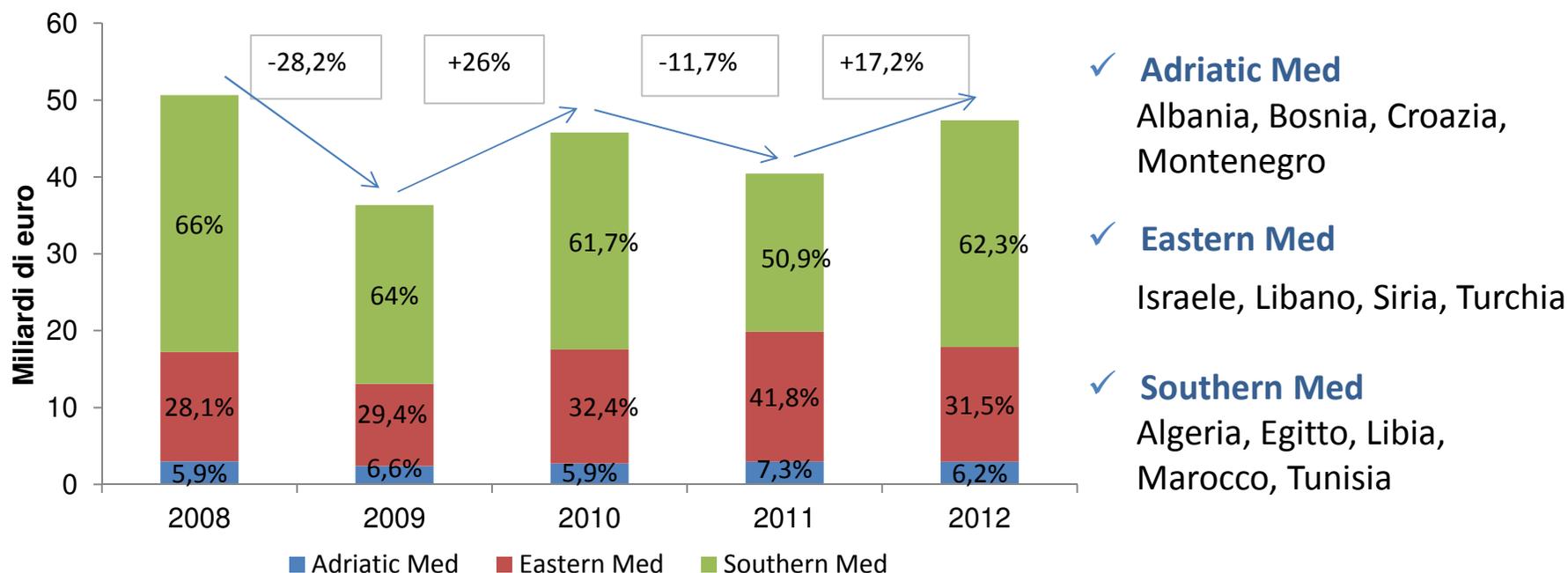
- Il mare è tra le principali modalità di trasporto dell'interscambio italiano rappresentando il **31,3%** del totale (**241 miliardi di euro**).



FONTE: Elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

- I **porti italiani** rappresentano un importante **gate di accesso** dei flussi commerciali in import export
- Il peso dell'**economia del mare** in Italia è rilevante: 39,5 mld€ (2,6% del totale nazionale) è il PIL generato dal sistema portuale nazionale; 213.000 sono gli occupati diretti (Censis – Federazione del Mare)

Opportunità: il commercio con i Paesi dell'Area MED



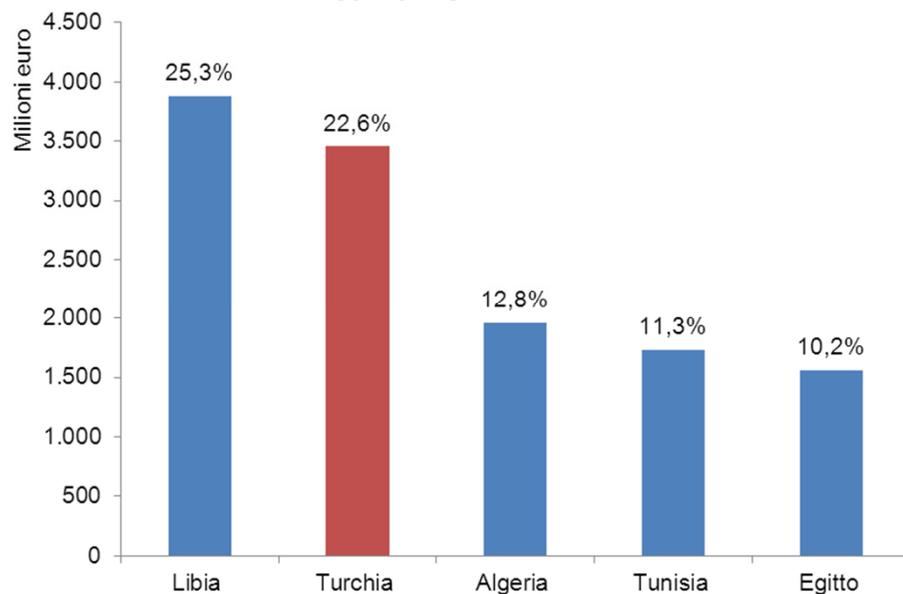
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2013

- I Paesi dell'Area Med costituiscono il **19,7% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia (2012)**.
- L'interscambio marittimo dell'Italia verso l'Area Med si concentra soprattutto nei Paesi del Southern Med (per il 62,3% nel 2012). La **Libia** torna ad essere il principale partner commerciale dell'Italia dopo la flessione del 2011 dovuta alle agitazioni politico sociale che hanno interessato il Paese
- E' cresciuto nel tempo il peso dell'interscambio verso i Paesi dell'Eastern Med (+3,4% tra il 2008 ed il 2012); in primis verso la Turchia (+19,8% tra il 2008 ed il 2012).

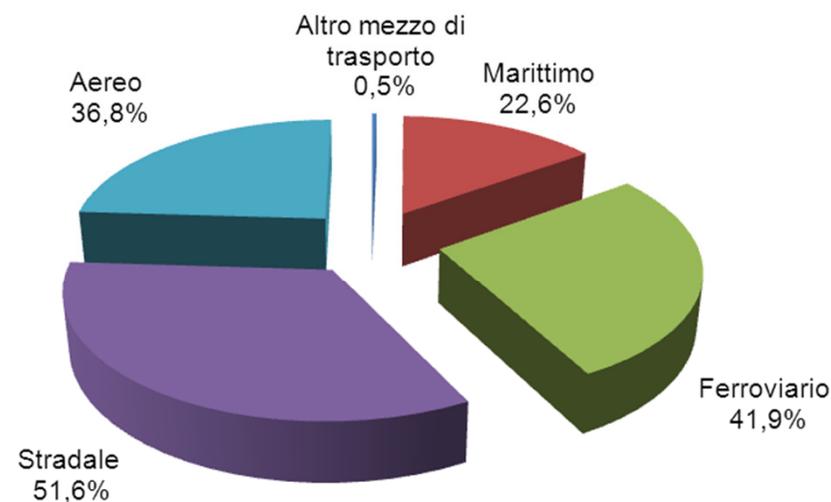
L'interscambio marittimo con l'area Med: focus Turchia

- La Turchia è il 2° partner dell'Italia tra i paesi dell'area Med con il 22,6% dei traffici totali.
- Al netto dei prodotti energetici, è il 1° partner con circa un terzo del totale.

I principali partner del trasporto marittimo italiano



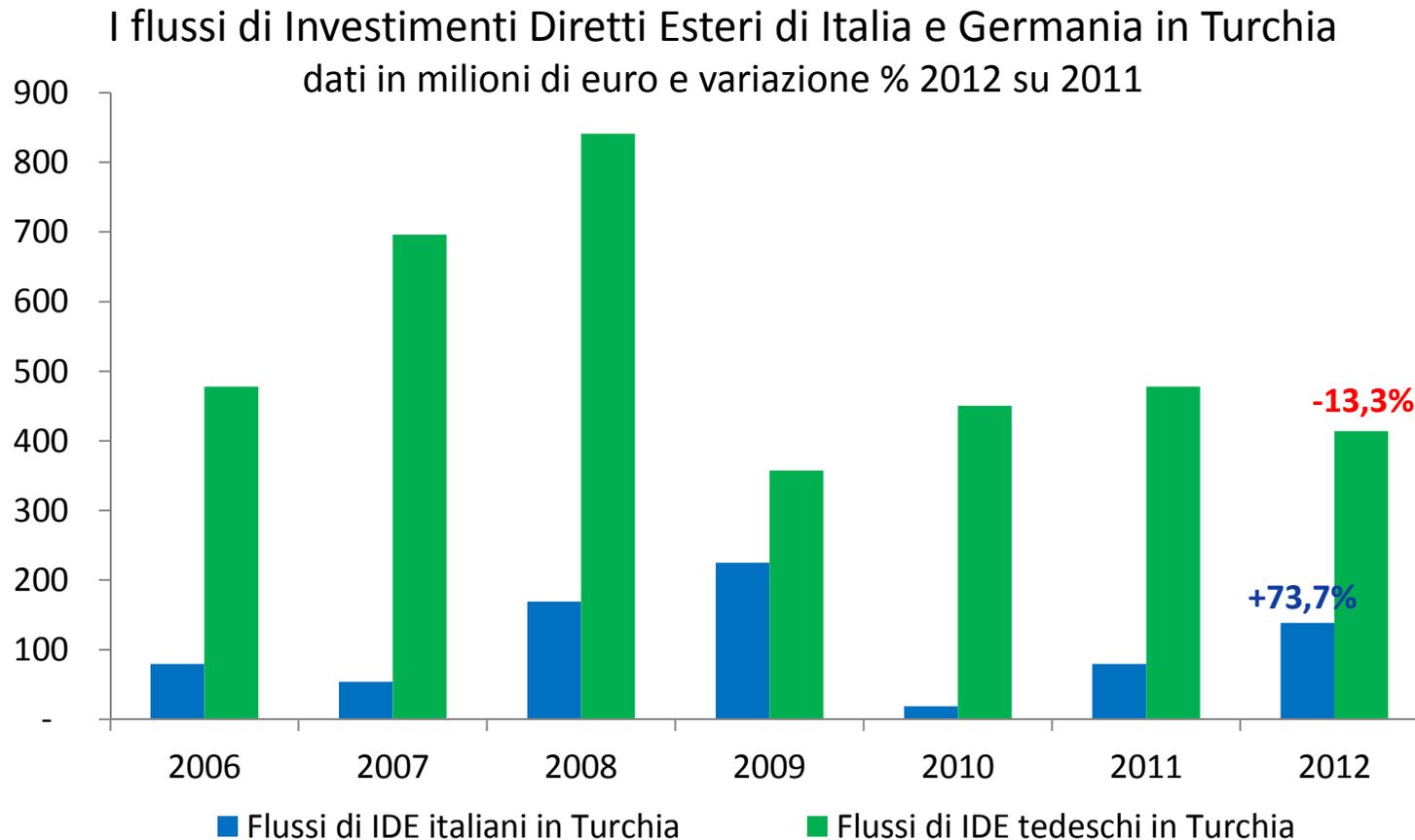
Il peso delle modalità di trasporto nell'interscambio con la Turchia



FONTE: Elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Crescono gli investimenti italiani in Turchia...

- Gli IDE italiani in Turchia sono stati pari a 139 milioni di € nel 2012, in crescita costante dal 2010 (+73,7% nel 2012 rispetto al 2011); in calo gli IDE tedeschi (-13,3%).



Fonte: elaborazioni SRM su dati Ministero dell'Economia della Turchia

...e aumenta la presenza imprenditoriale italiana

- Il numero di imprese italiane in Turchia ha superato le 1.000 unità a gennaio di quest'anno. La crescita della presenza «business» italiana dal 2009 (+38,9%) è stata superiore a quella tedesca (+36,7%)

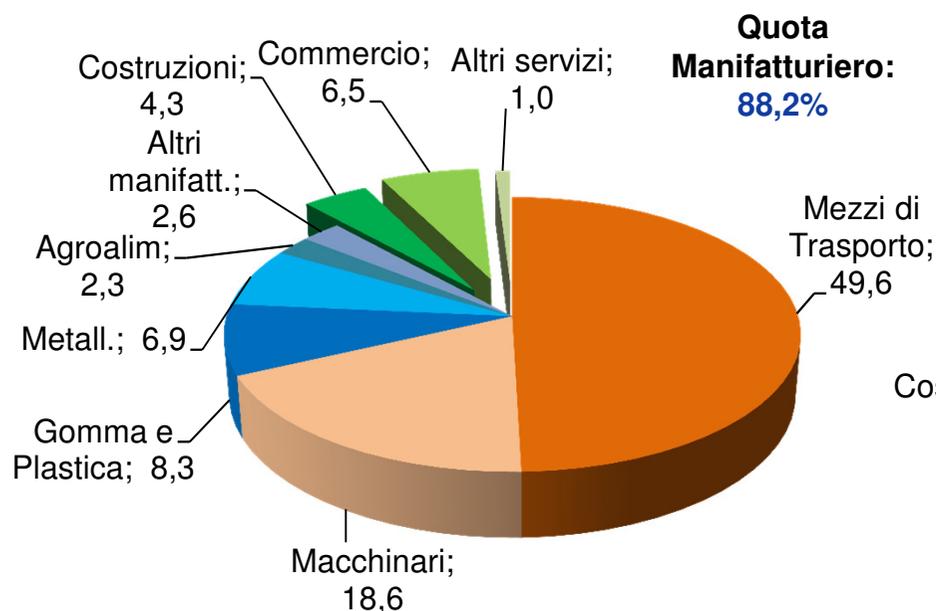


Fonte: elaborazioni SRM su dati Ministero dell'Economia della Turchia

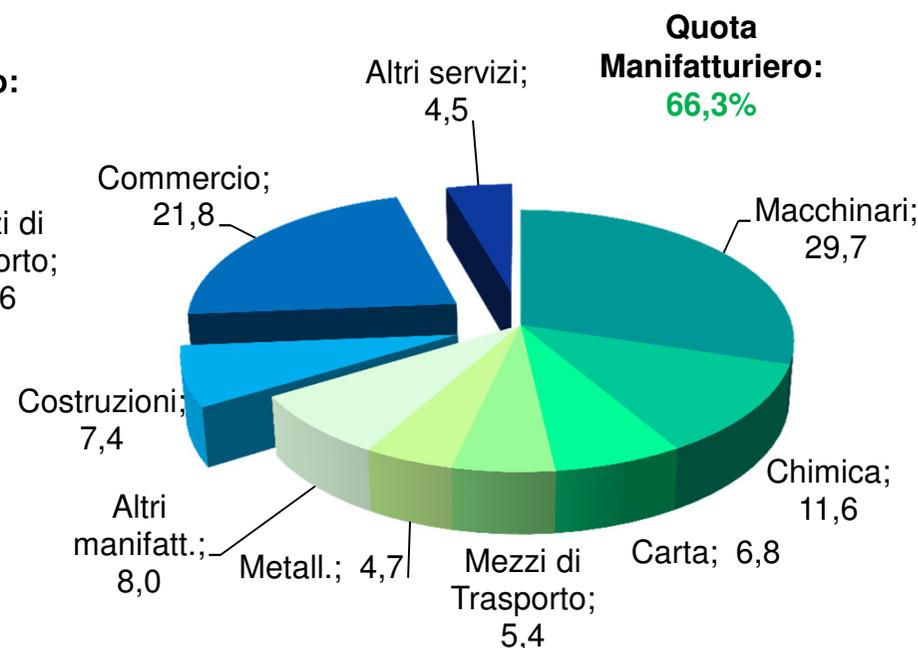
L'88,2% del fatturato delle aziende italiane presenti in Turchia riguarda imprese manifatturiere

- Pesa in modo particolare l'automotive (49,6% del fatturato totale), seguito dalla meccanica, dai prodotti in plastica e dal metallurgico. Per la Germania prevale il fatturato delle imprese meccaniche (29,7%) e del comparto chimico (11,6%).

Fatturato delle imprese turche a capitale italiano
Distribuzione settoriale %



Fatturato delle imprese turche a capitale tedesco
Distribuzione settoriale %



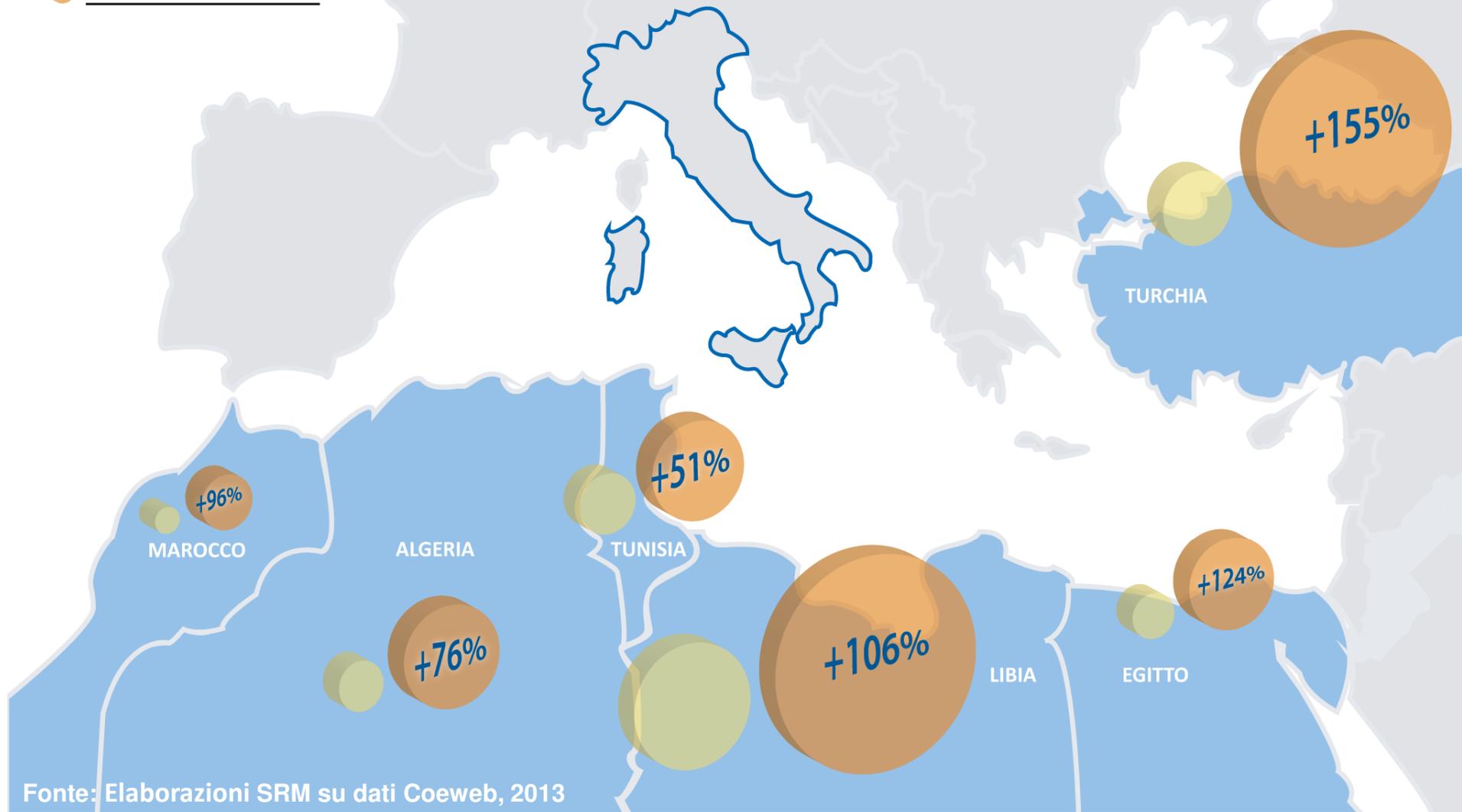
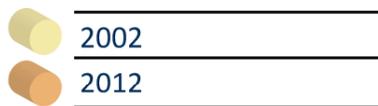
Fonte: elaborazioni SRM su dati BV-DEP (banca dati Orbis)

L'interscambio verso l'Area MED – 2012



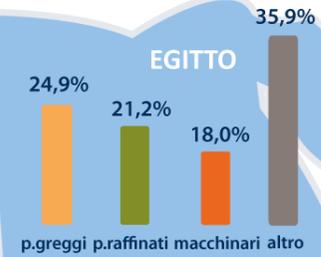
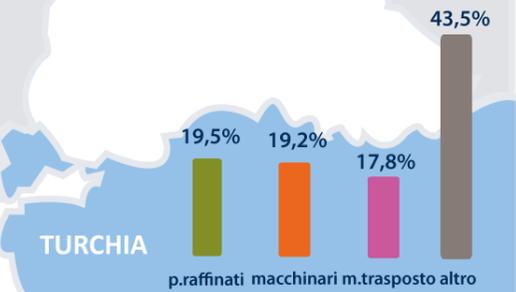
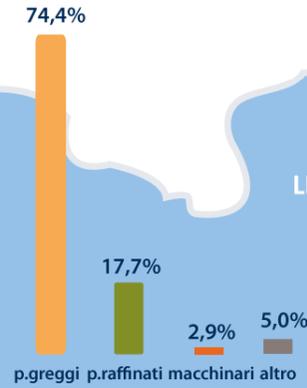
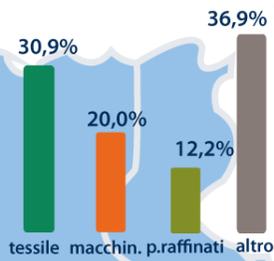
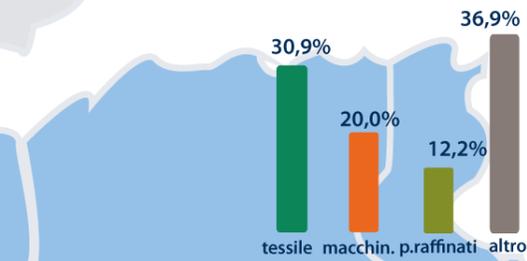
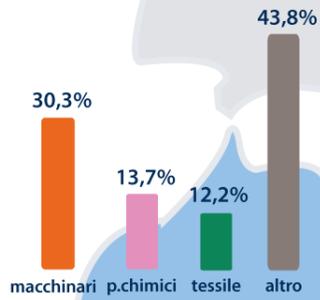
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2013

La variazione dell'interscambio con l'Area MED dal 2002



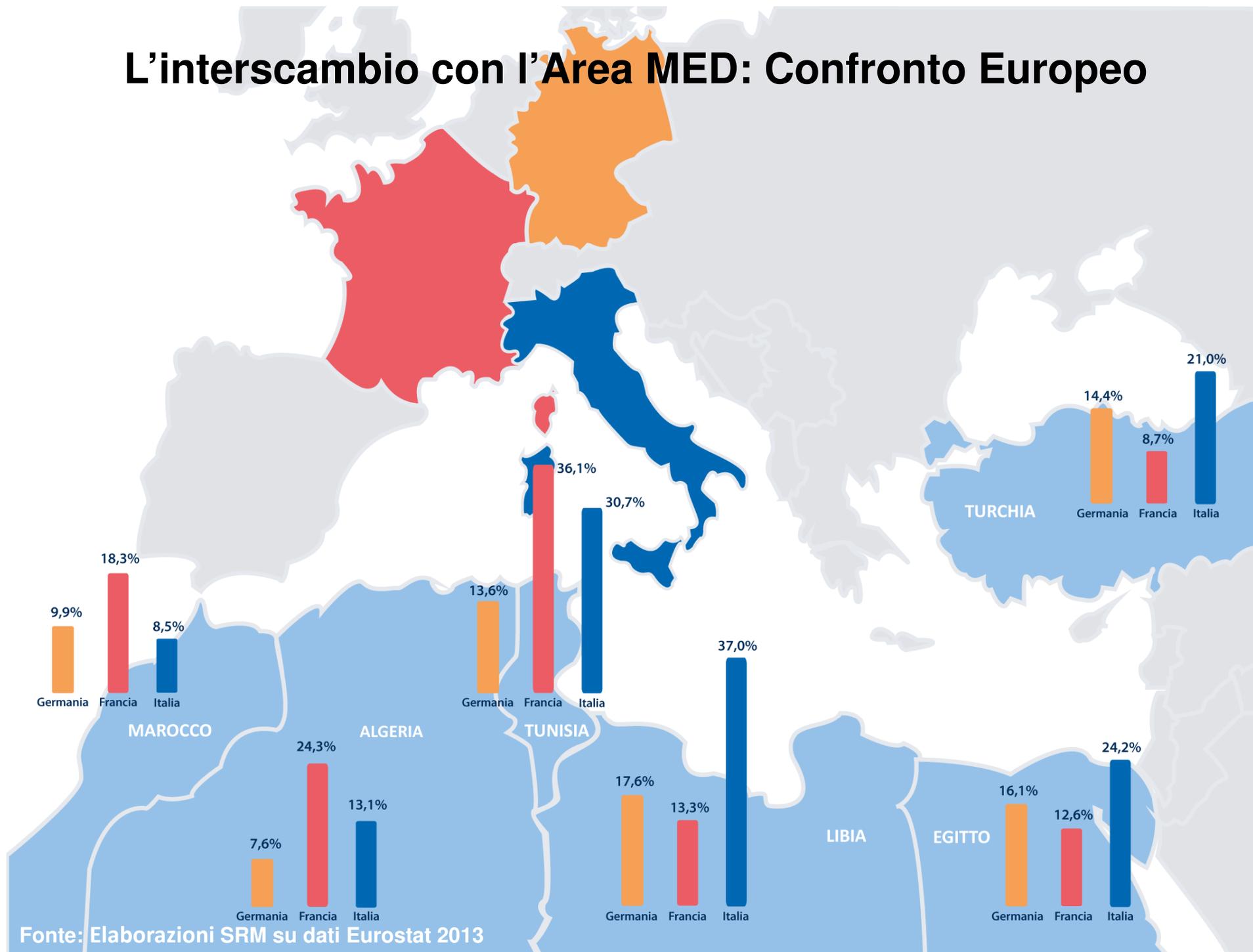
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2013

Le merci



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2013

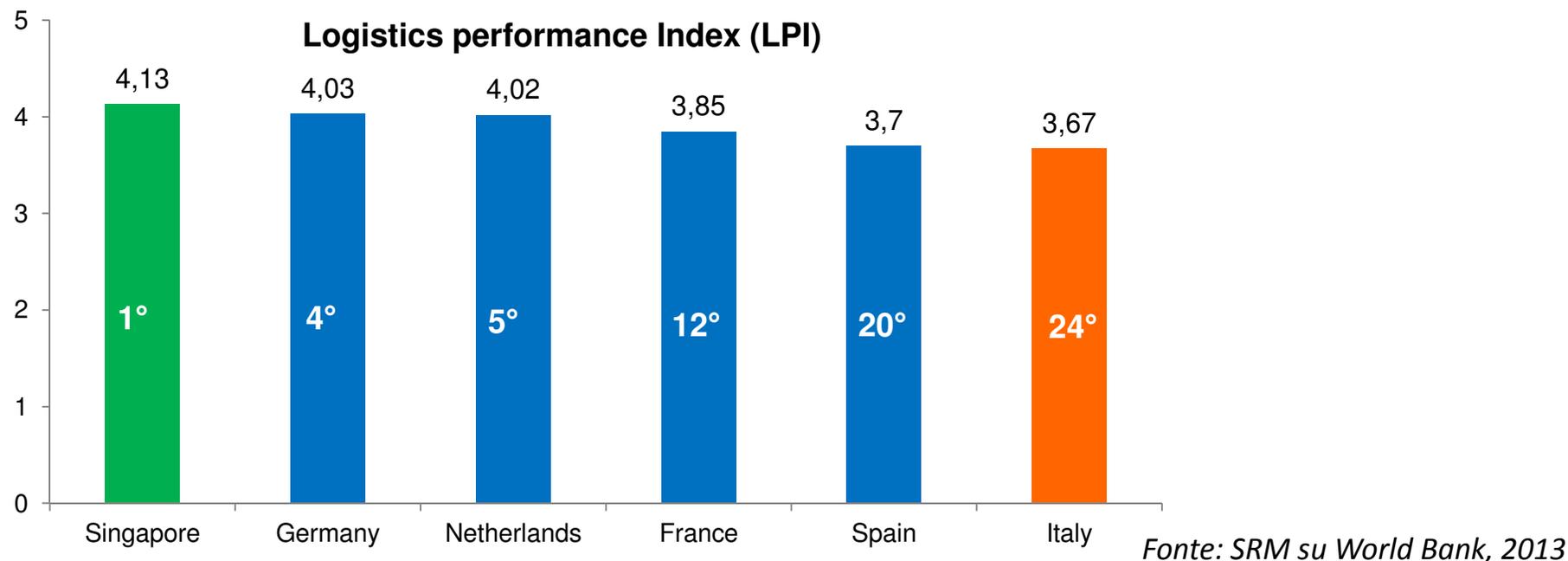
L'interscambio con l'Area MED: Confronto Europeo



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Eurostat 2013

Sfide: il sistema logistico e intermodale italiano

- La logistica è una componente importante del sistema economico **italiano**: si stima un valore di circa **200 mld€** pari al **13% del PIL**. Tra dipendenti diretti e indotto, dà lavoro a **1 milione di unità** (Fonte: Confetra, 2013)



- L'Italia è al **24° posto nel ranking mondiale** per performance logistica sulla base del *Logistics Performance Index* (LPI) elaborato dalla World Bank.
- Le maggiori criticità riguardano le **procedure doganali** (27° posizione); il miglior rank (18°) per il nostro Paese è sul parametro della **puntualità delle spedizioni**

Il sistema logistico e intermodale italiano

- La World Bank stima che le criticità logistiche individuate in Italia comportano per le imprese importatrici ed esportatrici del nostro Paese **1,08 giorni aggiuntivi** rispetto alla **Germania** per la movimentazione delle merci **dal porto al magazzino dell'azienda**
- In Italia il costo della logistica è più alto dell'11% rispetto alla media europea. Tale divario crea un onere per il sistema delle imprese stimabile in circa **12mld€** l'anno
(Fonte: A.T. Kearney-Confetra)
- A causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci **solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia**. Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato
- Il **differenziale in termini di valore aggiunto** prodotto da un container in transito ed un container "logisticizzato"

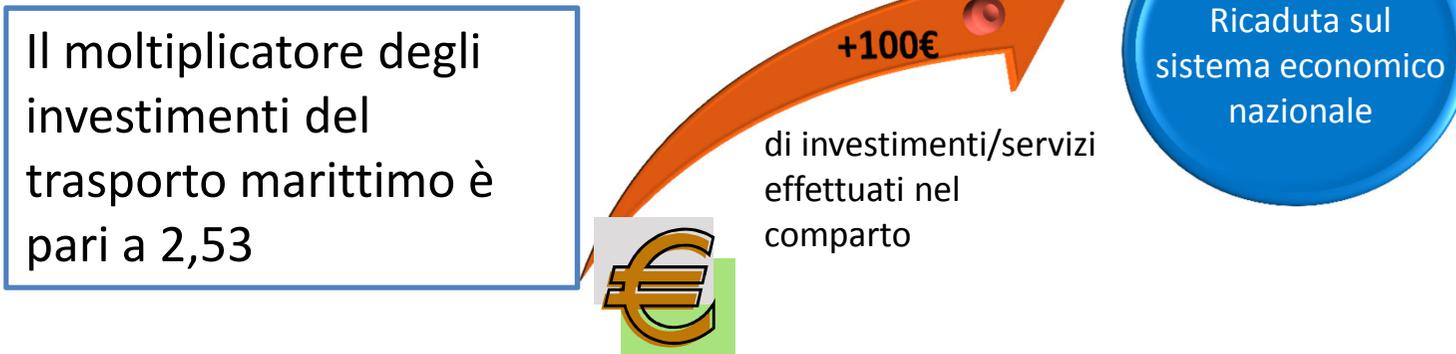
	Fatturato (€)	Beneficio per lo Stato (€)	Occupati per 1.000 unità di carico
Container in transito	300	110	5
Container lavorato	2.300	1.000	42

Fonte: SRM su MIT

Shipping e Mediterraneo: i fattori di rischio

- Evoluzione del **gigantismo navale** che potrebbe ridisegnare la geografia portuale nel Mediterraneo comportando una forte selezione degli hub di trasbordo e conseguenze anche sui regional port dove saranno dirottate quelle che fino a poco tempo fa erano considerate «navi madre»
- Rischio **Pirateria** e Rischio **Paese** per le tensioni politiche e sociali che stanno interessando il Nord Africa
- I lavori di espansione del **canale di Panama**
- La praticabilità della rotta **Northern Sea Route (Nsr)**.

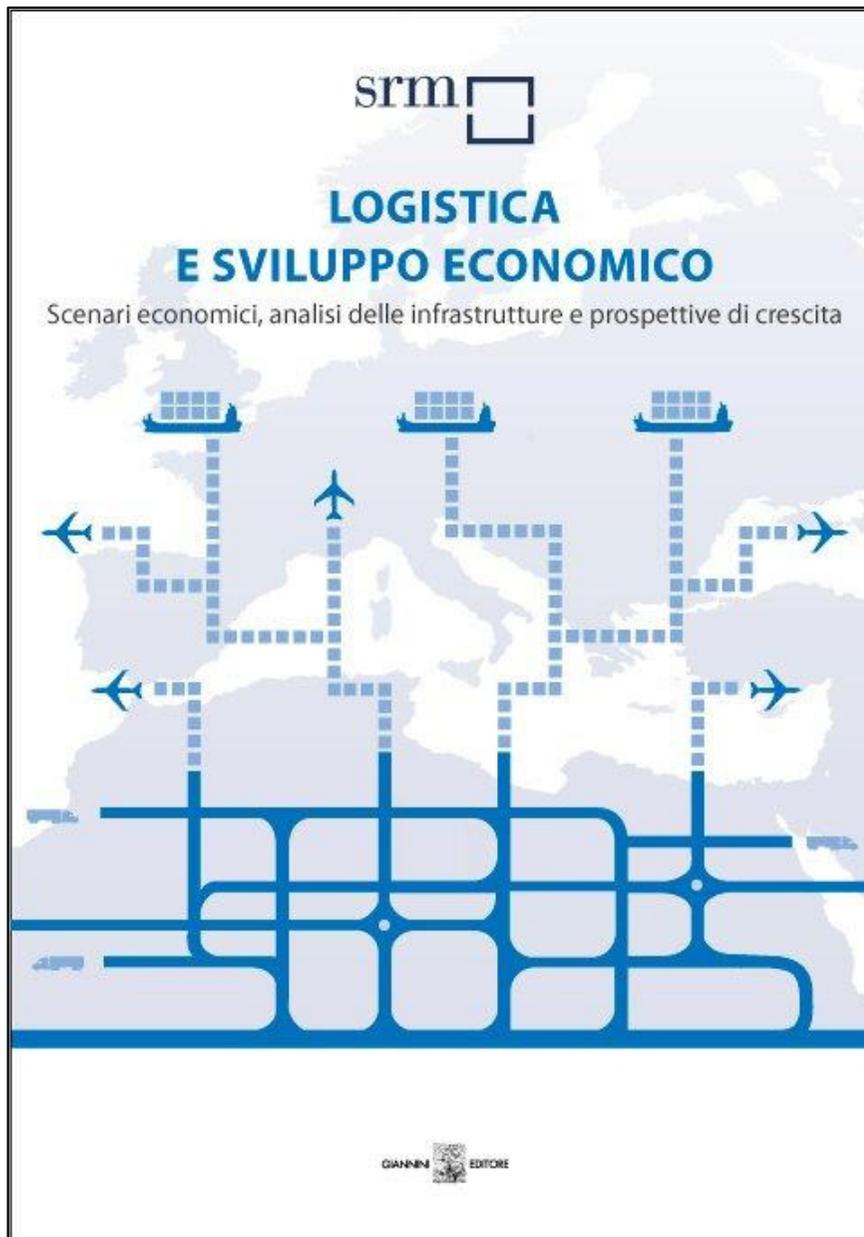
Effetti economici dell'incremento della spesa e dell'occupazione nel settore marittimo



Spunti per il rilancio del trasporto marittimo

OCCORRE UNA **STRATEGIA NAZIONALE DEI TRASPORTI** CHE FAVORISCA:

- L'insediamento nel porto e nel retro porto di **strutture dedicate alla logistica**, quali ad esempio piattaforme logistiche e distripark;
- Migliorare e potenziare il **sistema intermodale** in modo da coniugare lo sviluppo economico con la salvaguardia dell'ambiente;
- Rivisitare in chiave moderna la **governance** dei porti (Autonomia finanziaria);
- Intervenire in una logica di sistema stringendo **accordi ed alleanze con altri porti** per cogliere le opportunità offerte dal mercato;
- Puntare sul **waterfront** per armonizzare il porto alla città creando servizi per entrambi, migliorando così il paesaggio urbano;
- Favorire lo sviluppo delle **Zone Economiche Speciali** per aumentare l'attrattività dei capitali privati;
- Cogliere le opportunità connesse allo sviluppo dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.



**Grazie per
l'attenzione**

**Napoli
Sala delle Assemblee
Banco di Napoli**

15 ottobre 2013

**www.sr-m.it
www.srm-med.com**