



LA COMPETITIVITÀ DELLE AREE PORTUALI

2° ANNUAL REPORT – ITALIAN MARITIME ECONOMY

Arianna Buonfanti

XVII Riunione Scientifica SIET
Università Bocconi

Milano, 30 giugno 2015

SRM Maritime Observatory

[\[Go to SRM\]](#) [about maritime](#) [news](#) [events](#) [network](#) [links](#) [contacts](#) [login/sign in](#) [Italiano](#)



search...

[maritime indicators](#)

[maritime finance](#)

[ports & shipping](#)

[annual report](#)

[mediterranean observatory](#)



A new observatory:
a permanent analysis
on ports and shipping

[News](#)

Perché un Osservatorio Permanente sulla Maritime Economy?

I porti contribuiscono alla crescita economica:

- **Rafforzando le relazioni commerciali:** circa l'80% del commercio internazionale in volume e oltre il 70% in valore è realizzato via mare.
- **Sostenendo la diversificazione economica:** i porti e il settore dei trasporti favoriscono la crescita di altri settori, ampliando la piattaforma economica di un paese.
- **Generando occupazione:** per ogni posto di lavoro creato all'interno di un porto ben gestito, fino a cinque posti di lavoro sono stati creati al di fuori del porto.
- **Aumentando la competitività:** un efficiente settore portuale e dei trasporti migliora la capacità di un paese di competere.
- **Creando un elevato impatto economico sul territorio**

La struttura del 2° Rapporto



Italian Maritime Economy

Terminals, logistics and its players:
challenges from a pivotal Mediterranean position

2nd Annual Report

2015



1) Analisi congiunturale

- Gli scenari internazionali e nazionali
- Competitività: i terminal e le Special Economic Zones
- Le relazioni commerciali via mare dell'Italia
- Un'indagine empirica sulle imprese manifatturiere
- I fondi di investimento nel finanziamento delle imprese marittime

2) Monografie

- Trasporto intermodale in Europa
 - Le esperienze del Northern Range
 - Le esperienze del Southern Range

L'Osservatorio si avvale di collaborazioni...

....scientifiche....

- **Kuhne Logistics University** di Amburgo
- **CERTeT** – Centro di Economia regionale, dei trasporti e del turismo
- **Banca d'Italia**
- **Prometeia**
- **Università Federico II**
- **Università Parthenope**

....e ha partner operativi....

- **Contship Italia**
- **Grimaldi Group**
- **Federagenti**
- **Unione Industriali**
- **Autorità Portuale di Taranto**
- **Mediocredito Italiano**
(Gruppo Intesa Sanpaolo)

Agenda



Scenario e tendenze evolutive globali



La filiera Maritime in Italia



Il caso Tanger Med

I Macro-fenomeni in atto

Tre grandi fenomeni stanno modificando la competitività internazionale portandola verso l'«integrazione del commercio Mondiale» determinando **nuove rotte**, cambiando il **baricentro degli scambi** e conseguentemente **la geografia produttiva**.



Il gigantismo navale.



Le grandi alleanze.



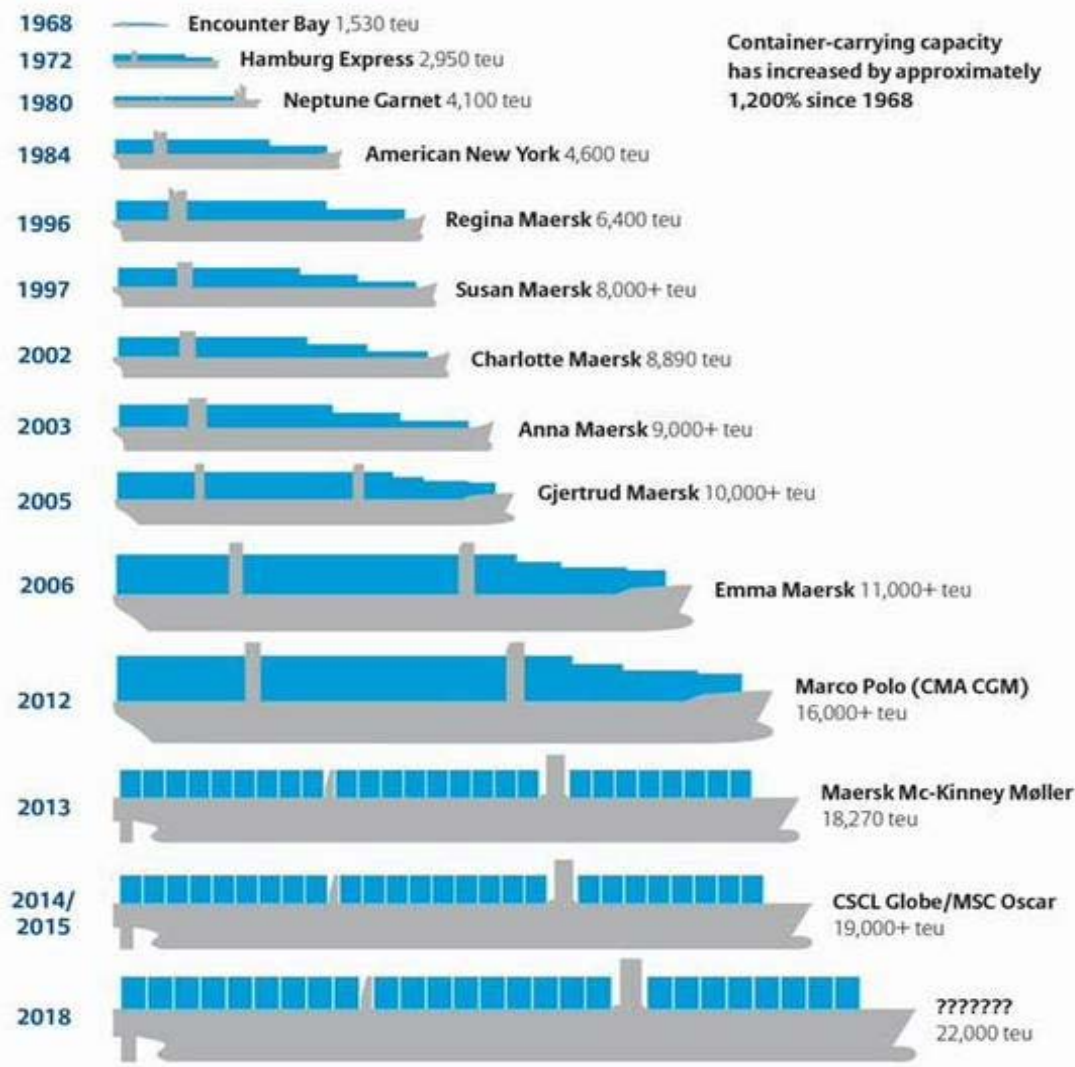
I progetti infrastrutturali *disruptive*.



I negoziati TTIP e TPP influenzano il nuovo ordine commerciale

I nuovi driver della maritime economy: il gigantismo navale

50 years of Container Ship Growth



Graphic: Allianz Global Corporate & Specialty.
Approximate ship capacity data: Container-transportation.com

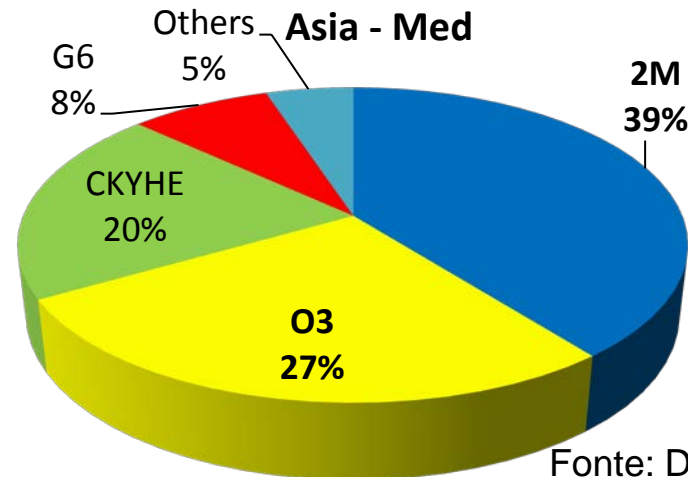
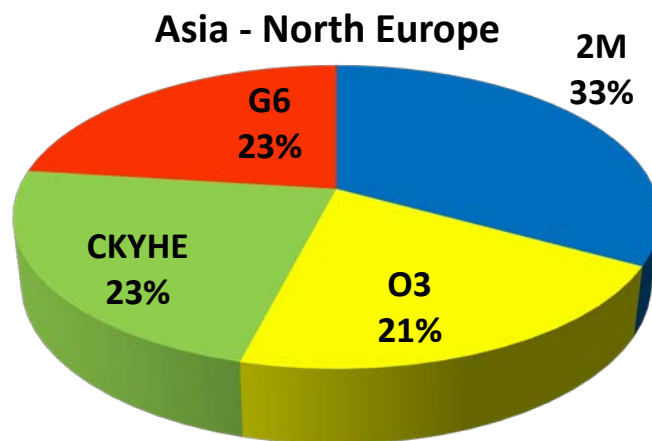
I nuovi driver della Maritime economy: le alleanze che si dividono il mercato

- **Economie di scala:** miglioramento della redditività, costi e servizi, ambiente.



MAGGIORE CONCENTRAZIONE DEL MERCATO

Sulla rotta Asia-Med insistono le più grandi alleanze navali «2M» e «O3»



Fonte: Drewry, 2015

- **2M**, Maersk e MSC
- **OCEAN THREE**, CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) e United Arab Shipping Co (UASC).
- **G6**, Hapag Lloyd, NYK, OOCL, APL, Hyundai and MOL
- **CKYHE**, China Shipping, K-Line, Yang Ming, Hanjin and Evergreen.

I driver di cambiamento nel settore dello shipping

- Gigantismo navale

- Grandi alleanze



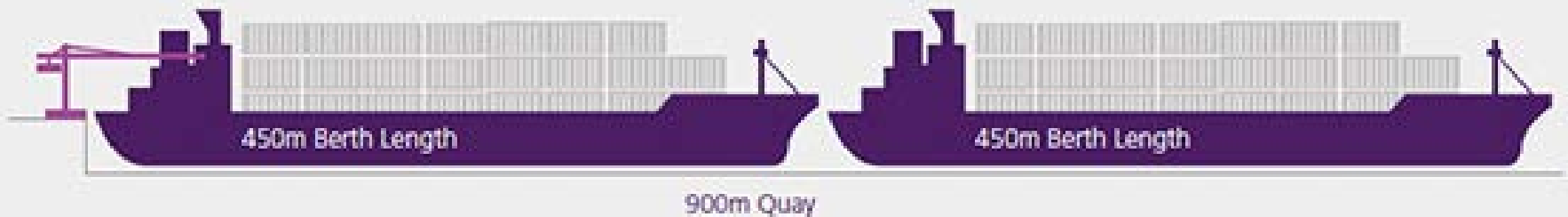
Maggiore pressione sui terminal

The effect on port requirements

2004



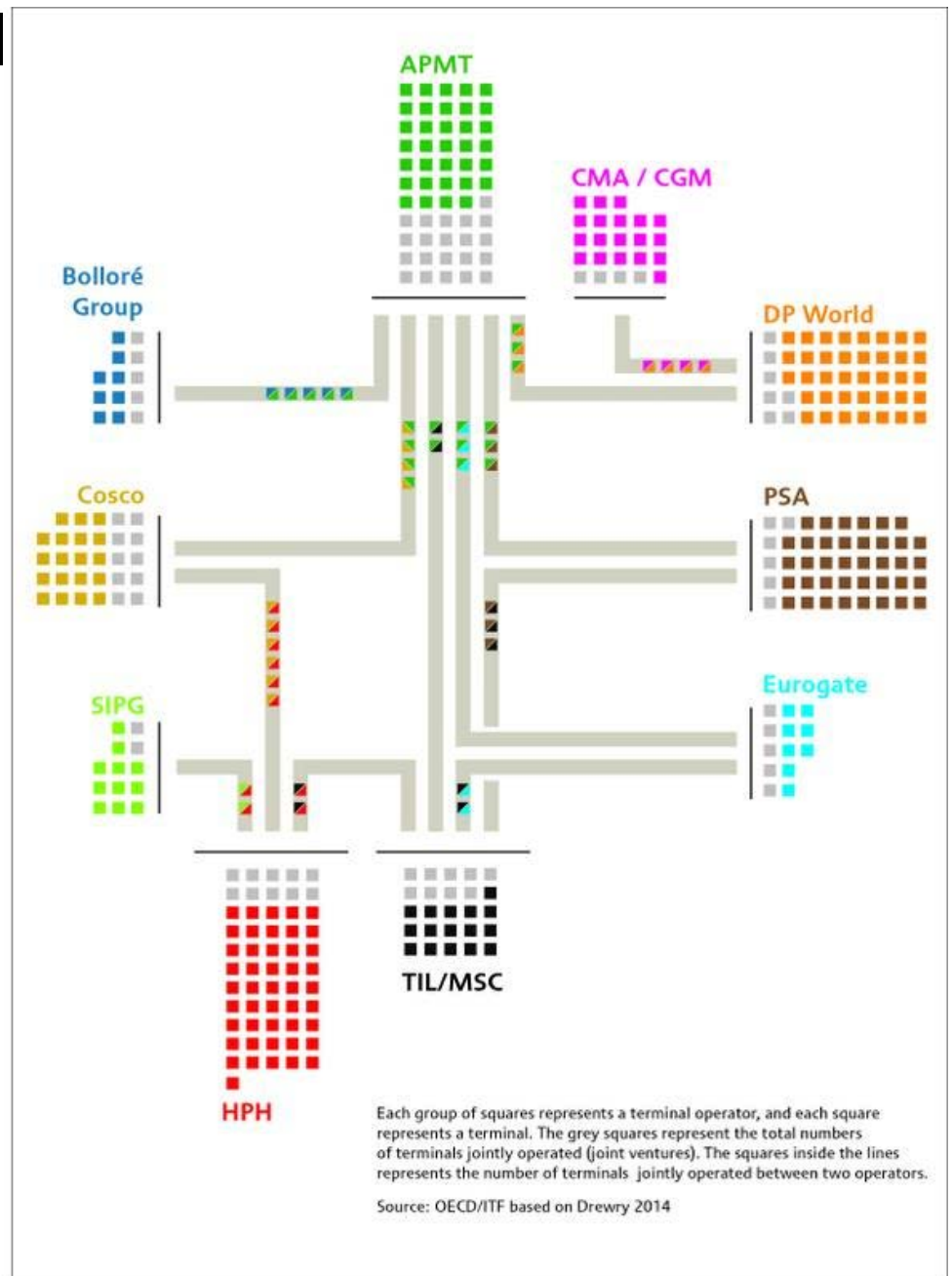
2014



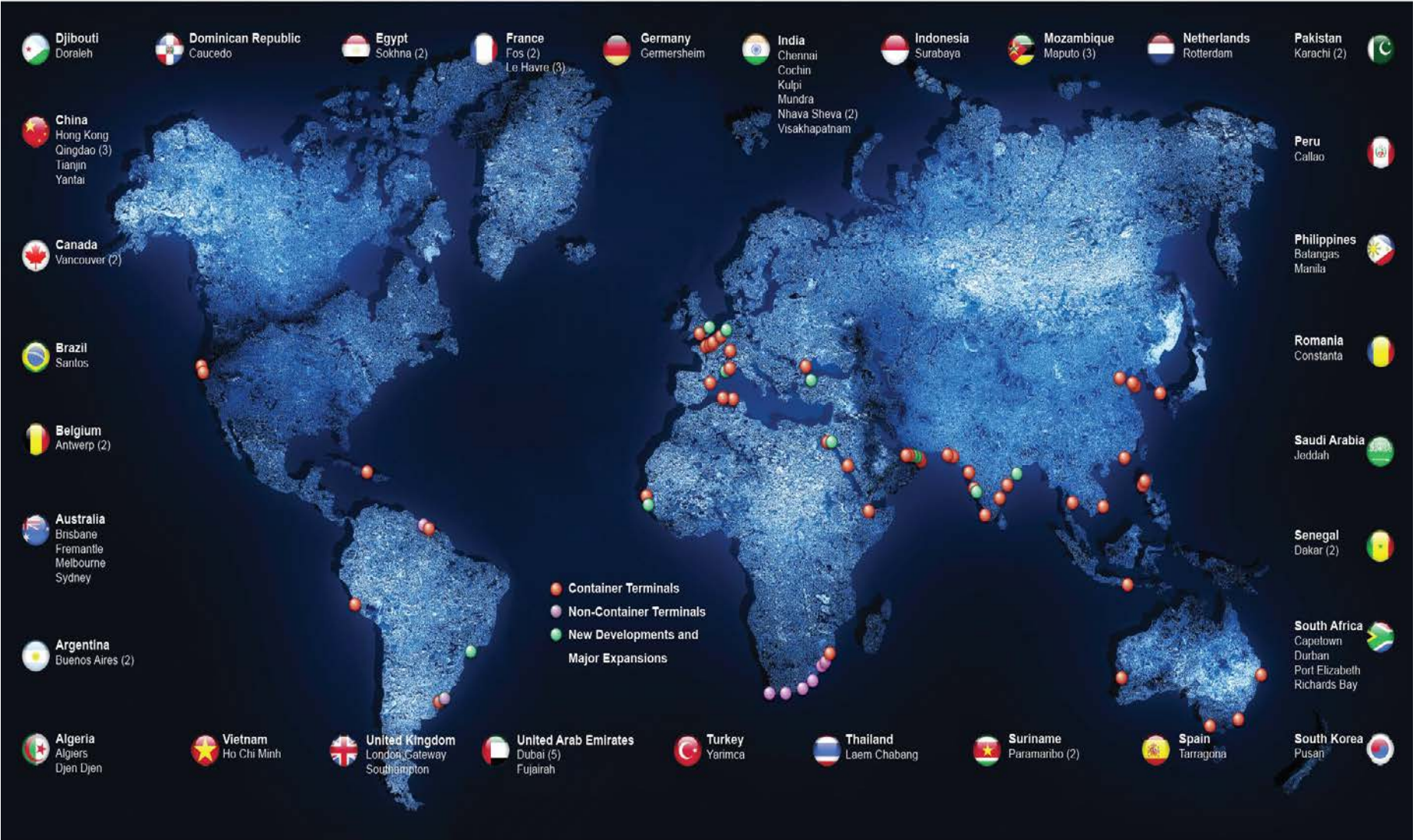
Source: Drewry Global Container Terminal Operators 2014

Le alleanze tra i terminal

- Il terminal e la sua produttività garantiscono l'efficienza logistica e intermodale del porto
- Oltre alle alleanze tra i carrier è in corso anche una **politica di alleanze tra i grandi operatori dei terminal portuali**

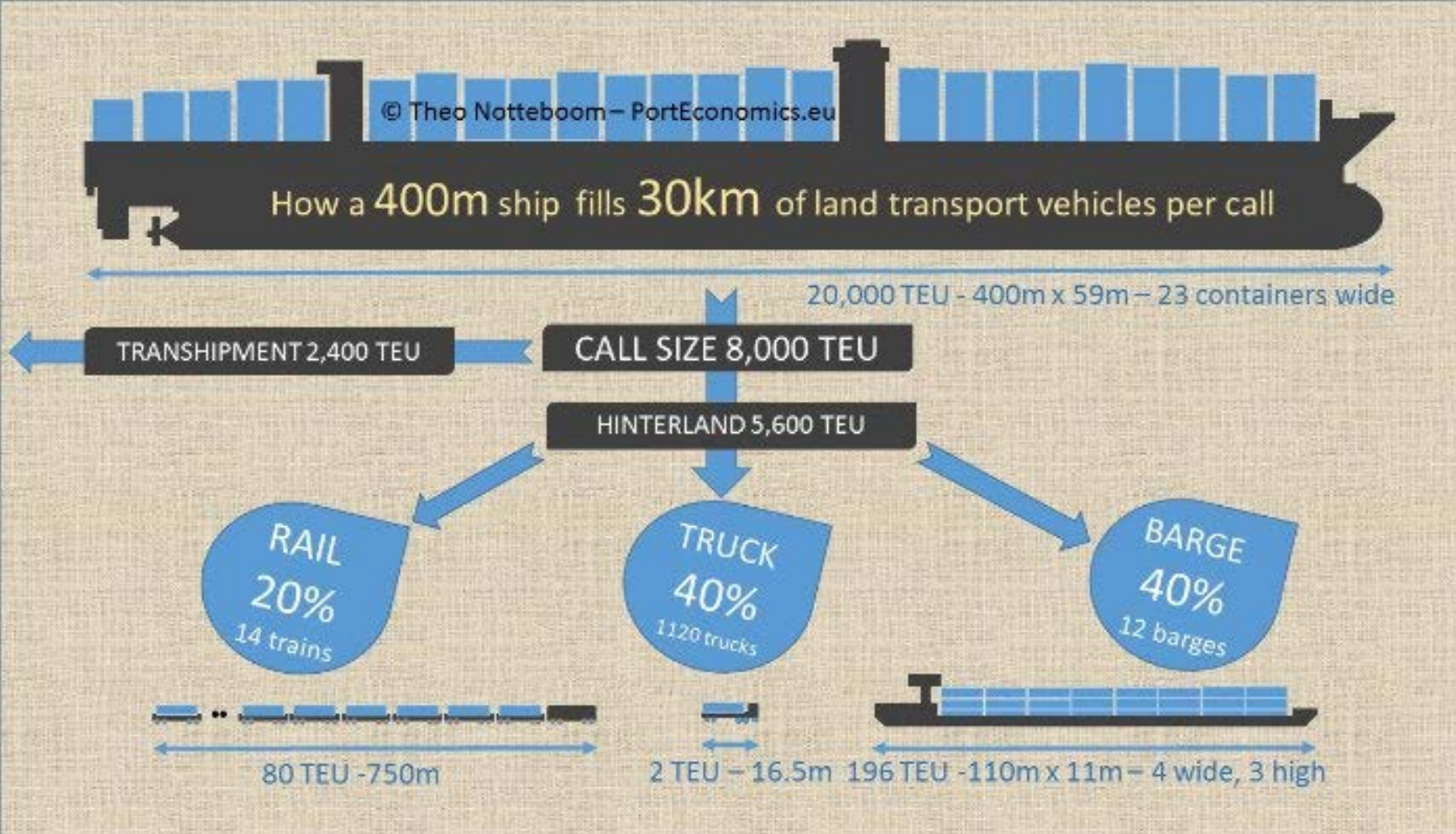


La diversificazione geografica dei terminal operators: DPW



Fonte: DP World, 2015

L'intermodalità: l'impatto delle Megaships



Suez. Il progetto non riguarda solo l'allargamento..

IL 6 AGOSTO SARA' INAUGURATO IL RADDOPPIO

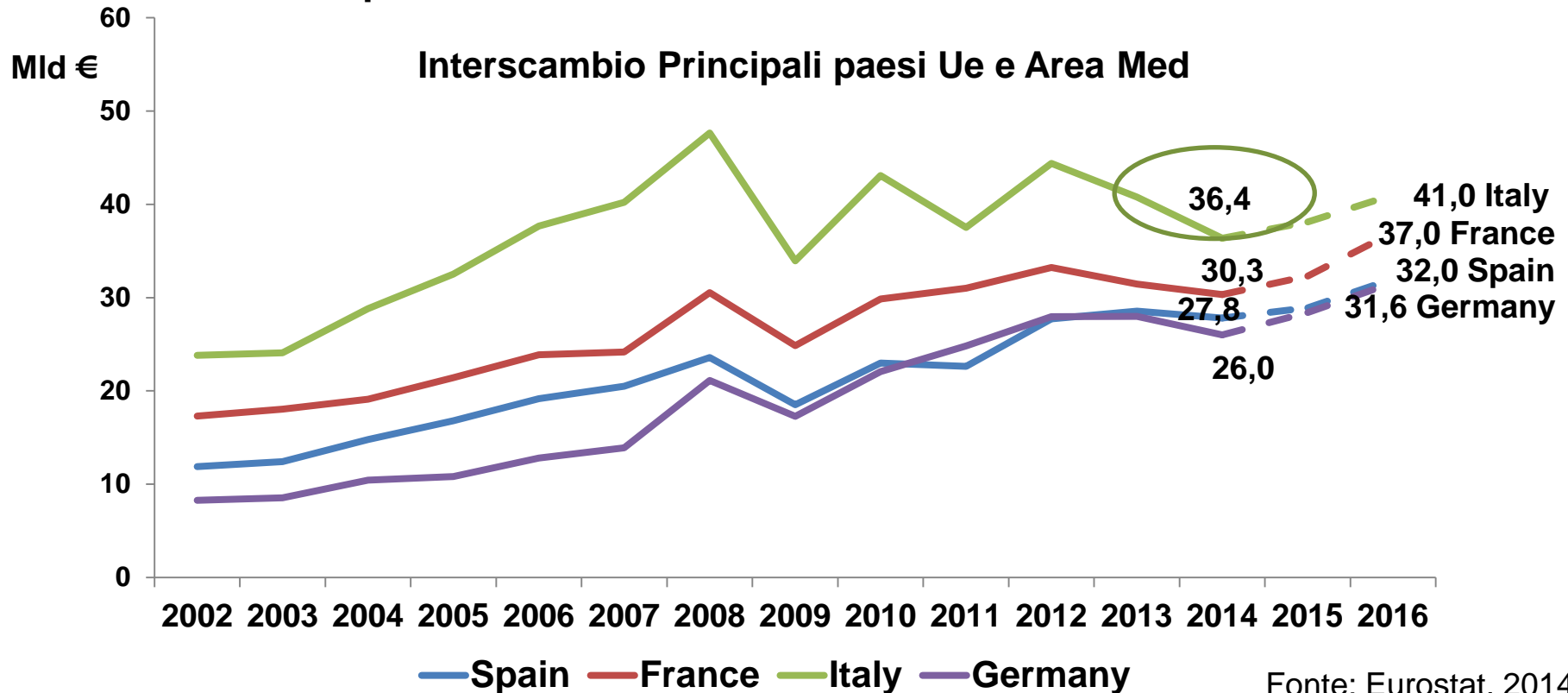
- L'obiettivo è fare di tutta tutta l'area un centro economico, logistico e industriale dove incentivare l'insediamento di investitori esteri.



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

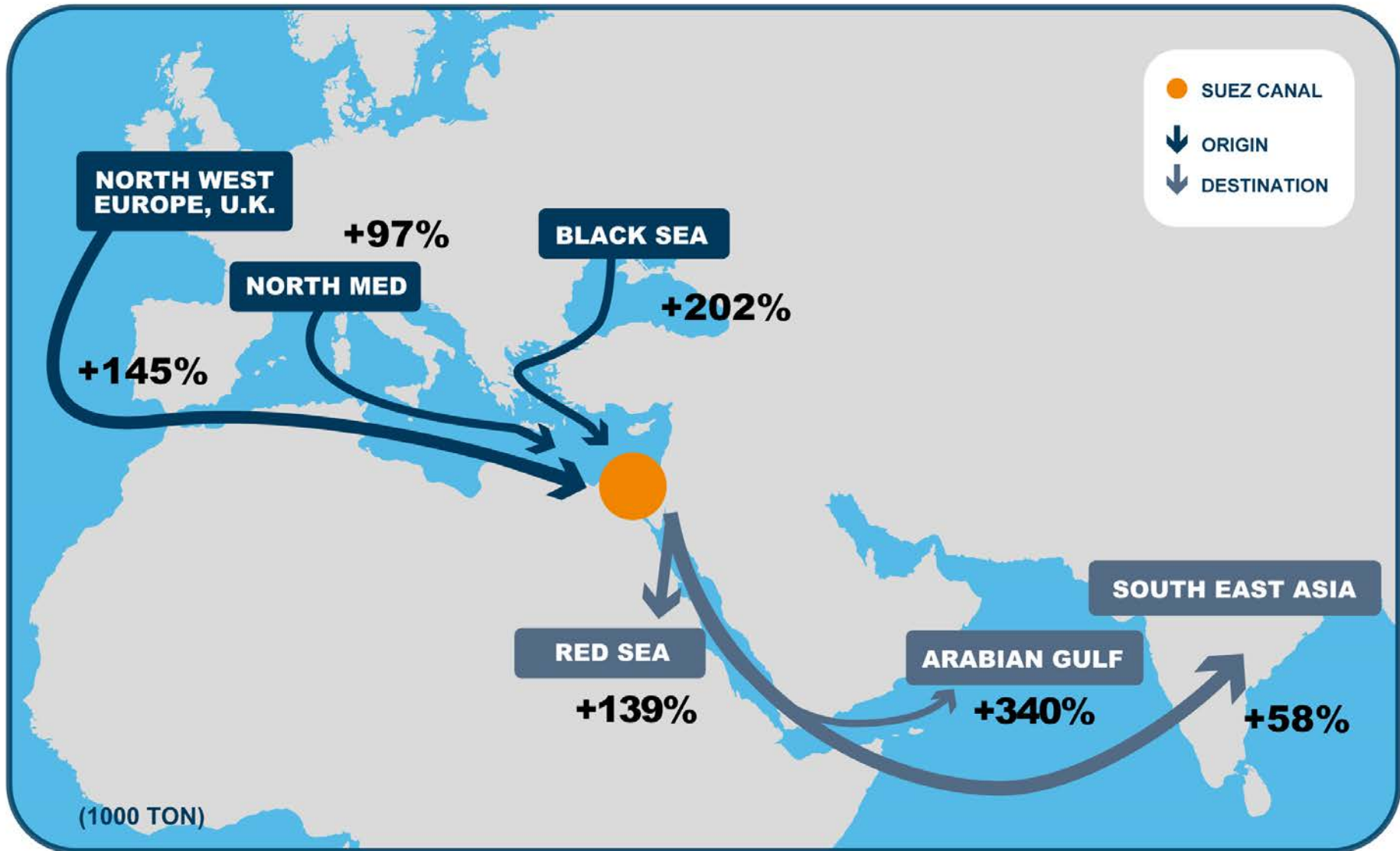
Il Mediterraneo assume un ruolo sempre più centrale

- Il trend di Suez dimostra che il traffico marittimo nel Mediterraneo sta aumentando nonostante le tensioni politiche dell'area (**+123%** delle merci in transito **dal 2001 al 2014**)
- Nel Mediterraneo transita il **19%** del traffico marittimo mondiale; nel 2005 era il **15%**.
- Cresce l'import-export marittimo nell'area. L'Italia è tra i principali partner commerciali con **47,8 miliardi di euro** di interscambio e di questi, il **76,1% (36,4 mld€)** è ascrivibile al **trasporto marittimo**.



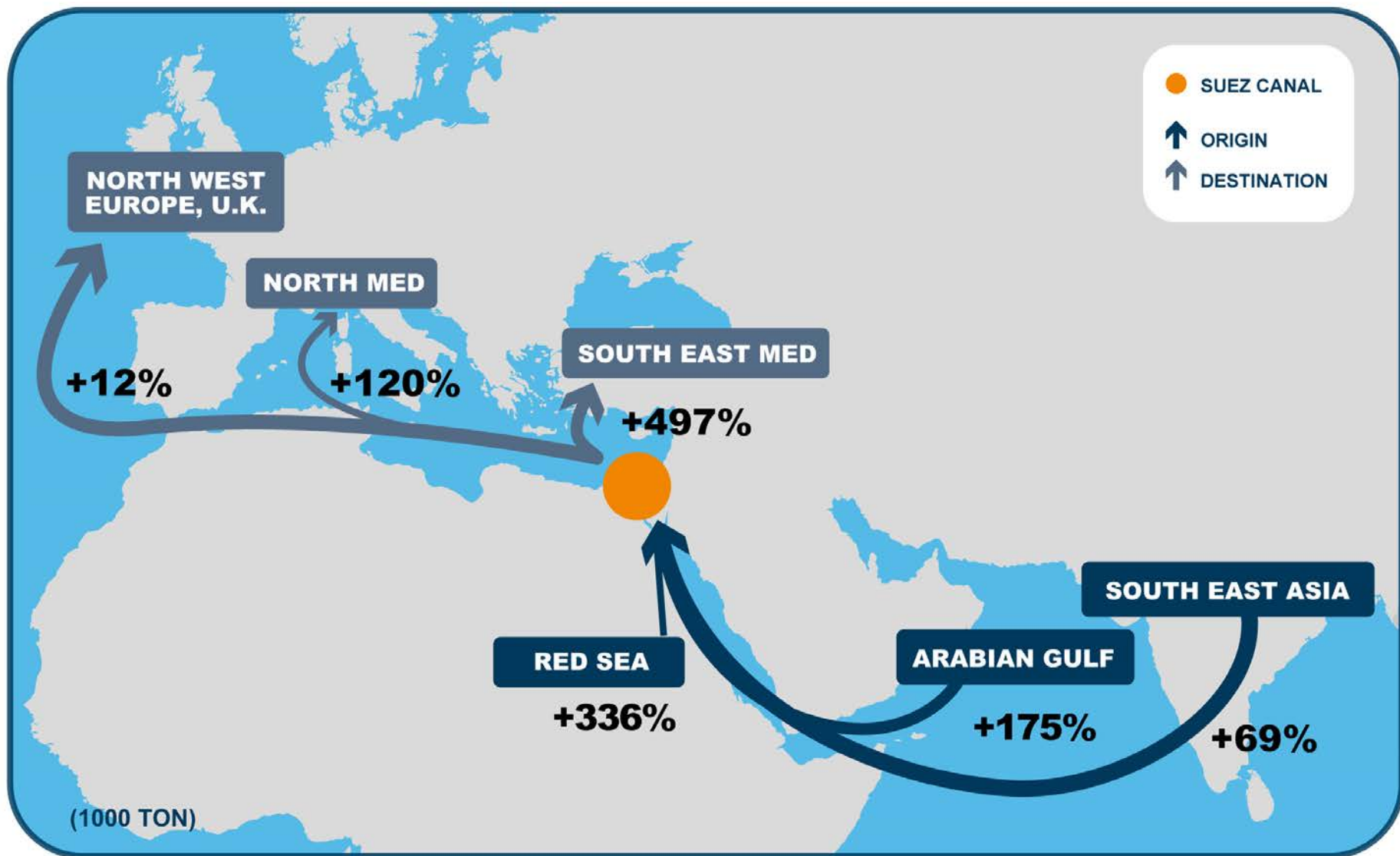
Fonte: Eurostat, 2014

I FLUSSI CARGO NORD-SUD DEL CANALE DI SUEZ 2001-2014



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

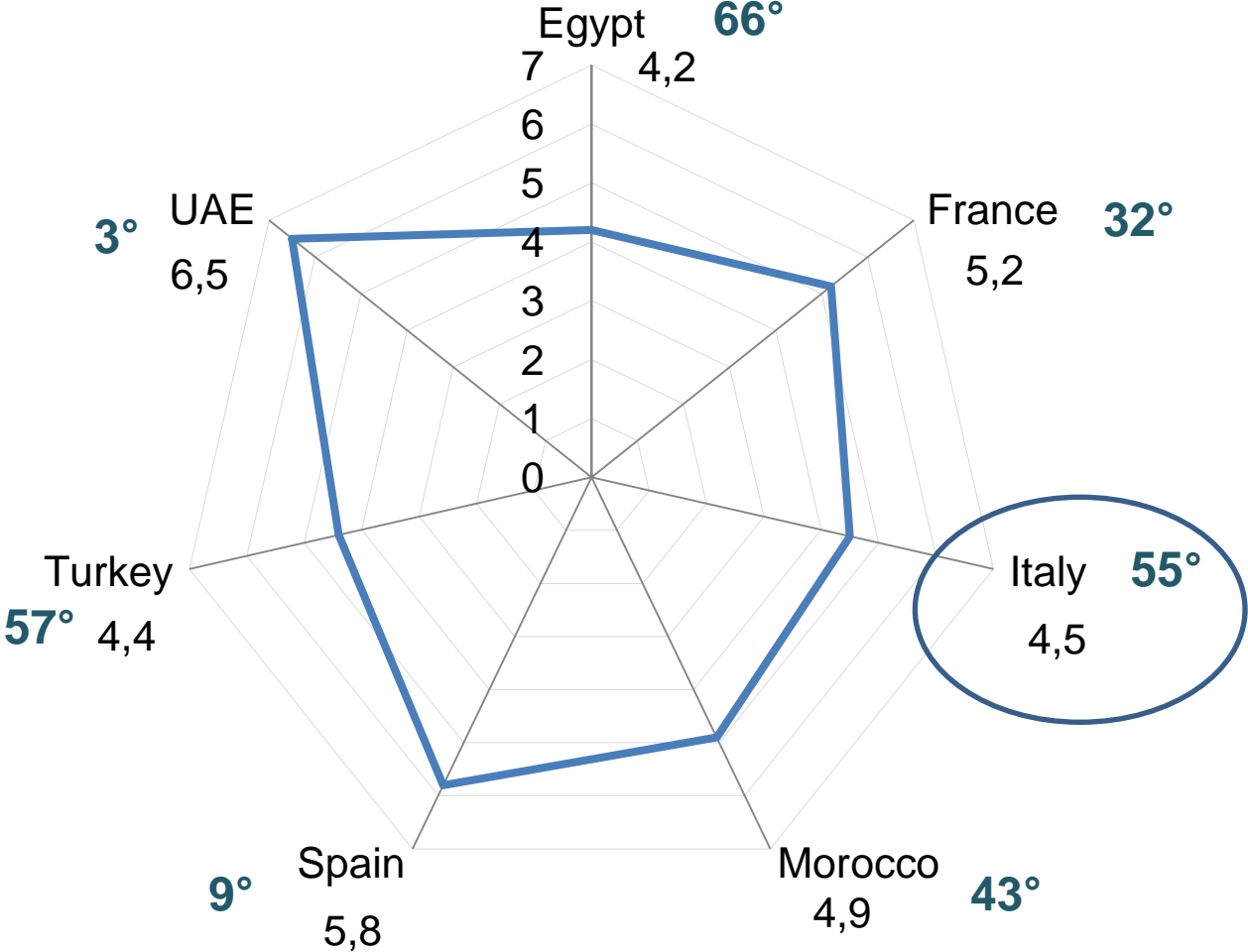
I FLUSSI CARGO SUD-NORD DEL CANALE DI SUEZ 2001-2014



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

L'Italia? Un confronto con i competitors

Quality of port infrastructure



Fonte: SRM su World Economic Forum, 2015

I nuovi entranti: gli Emirati Arabi Uniti (EAU)

- Hub logistico-infrastrutturale tra «oriente (Singapore) ed occidente (Rotterdam e principali porti UE)»;
 - ✓ Dubai è **9°** nel ranking mondiale dei **porti** container prima di Rotterdam con una crescita del 11,4% nell'ultimo anno;
 - ✓ DP World è il **5° terminalista** al mondo con un peso dell' 8,8%;
 - ✓ Gli EAU sono al **3°** posto per l'attività di **re-export** dopo Singapore e Hong-Kong.

Gateway to the World



Tempi di navigazione in giorni:

Asia meridionale: 9;

Europa: 14 giorni (*Tra 11 di Italia e Grecia e 20 Germania e Olanda*);

Cina: 17;

East Africa: 18;

Giappone: 20;

US East Coast: 21;

Australia: 18

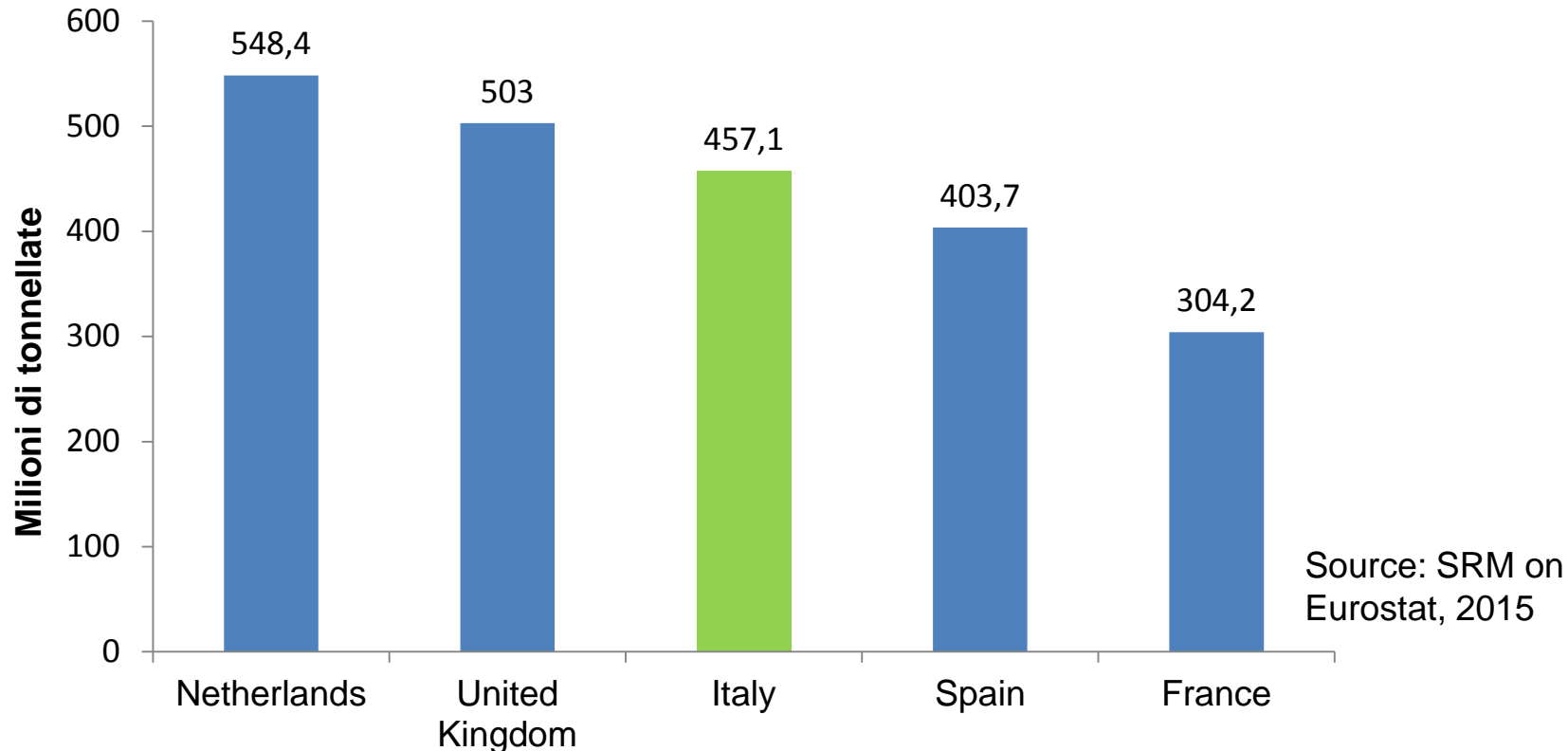
Agenda

➔ Scenario e tendenze evolutive globali

➔ La filiera Maritime in Italia

➔ Il caso Tanger Med

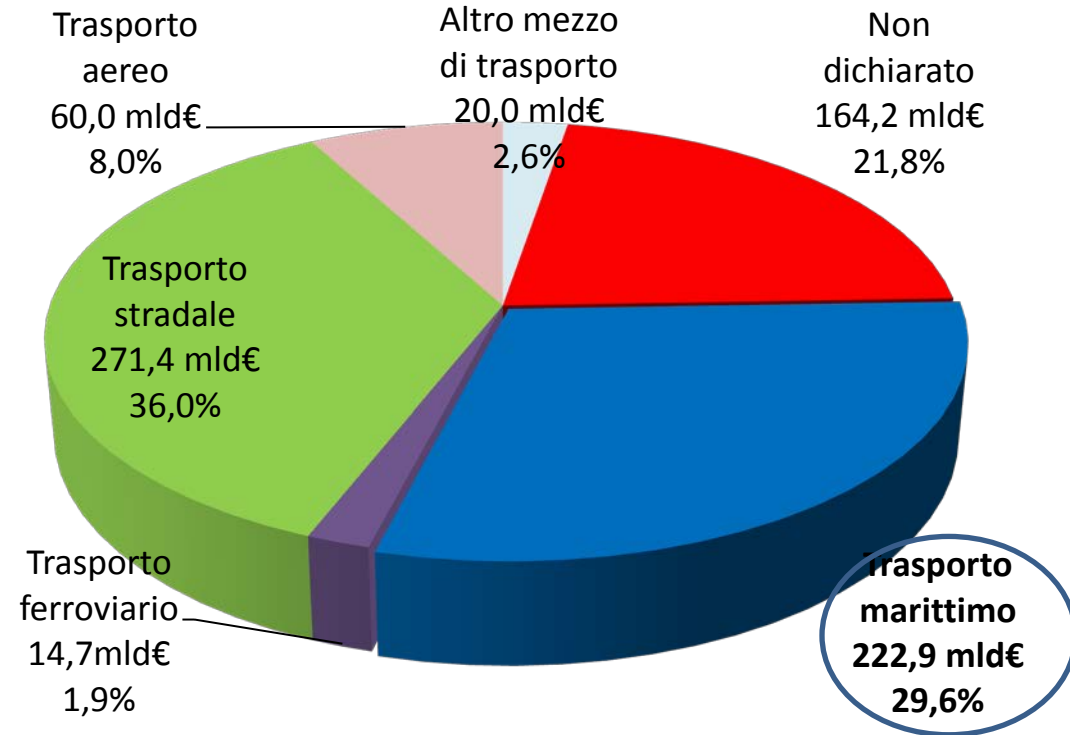
L'Italia ha un «peso» significativo nell'economia marittima dell'UE28



- Nel **trasporto marittimo di merci** l'Italia è **terza** in Europa con 457 mln di tonnellate movimentate nel 2013.
- Con 204,4 mln di tonnellate l'Italia è il **primo** Paese nell'UE28 per trasporto di merci in **SSS nel Mediterraneo**; con 36 mln di tonnellate siamo al primo posto anche nel **Mar Nero**.

Dal mare passa l'internazionalizzazione dell'economia italiana

Interscambio commerciale Italia



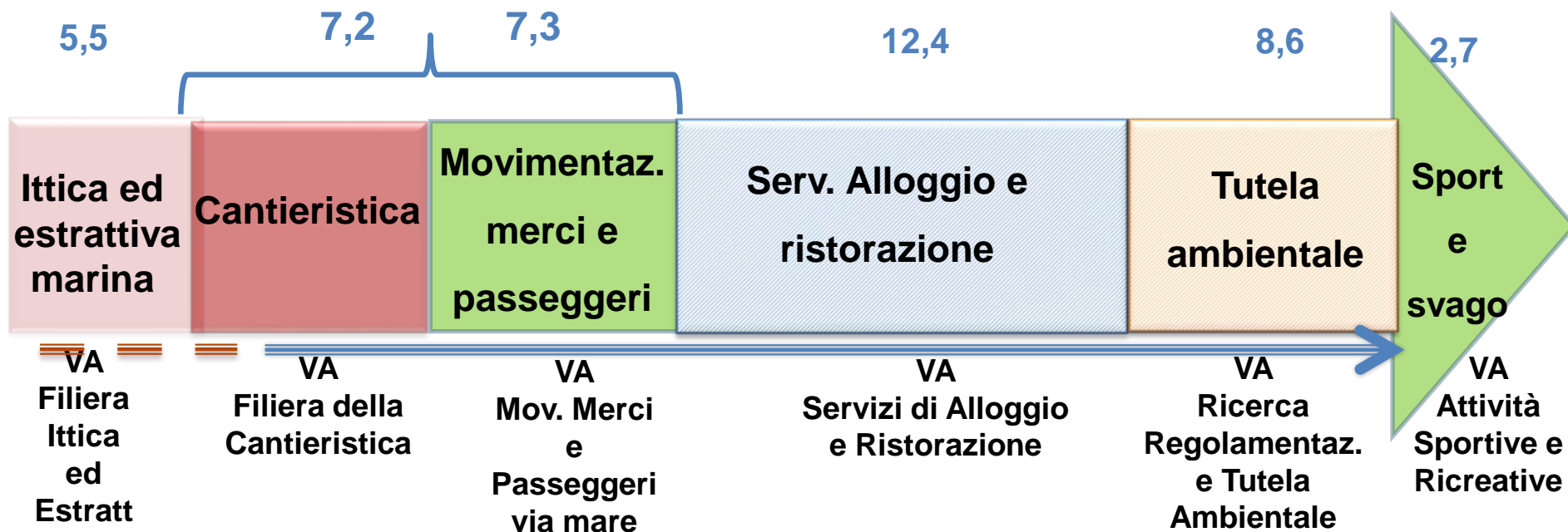
- Il mare con il 29,6% è tra le principali modalità di trasporto delle nostre merci.

Fonte: SRM su Coeweb. Dati al 31/12/2014

- Circa **7.000** sono le **imprese** dello shipping (armatoriale+trasporti) e dalla cantieristica in Italia; in particolare strutturate in forma di società di capitali (42,3%), seguite dalle ditte individuali (36,4%), dalle società di persone (15,9%).

La «catena del valore» della Maritime Economy in Italia

■ L'ECONOMIA DEL MARE. LA CATENA DEL VALORE AGGIUNTO (Dati in mld €): 43,8



Fonte: Unioncamere, 2015

■ VALORE AGGIUNTO & FATTURATO:

- Nel 2014 il **valore aggiunto** prodotto dallo shipping (armatoriale+trasporti) e dalla cantieristica è di circa **14,5 mld€**
- **15,5 mld€** investiti nel settore dagli armatori italiani negli ultimi 10 anni
- Il fatturato stimato del settore è di circa **20 mld €**

Il peso della Maritime Economy nel Mezzogiorno

- Il **33,7%** del valore aggiunto dell'economia del mare è **prodotto nel Mezzogiorno** (14,7 miliardi di euro) e il **38,6% dell'occupazione** generata in totale dall'economia marittima si trova nel Sud
- In termini di infrastrutture, i 12 porti del Mezzogiorno movimentano il **45,7% del totale del traffico container** e il **47% del traffico complessivo di merci**
- Il **60% dell'interscambio commerciale del Mezzogiorno viaggia su nave** per un valore di quasi 55 miliardi di euro
- **circa 2.700** sono le **imprese** del cluster marittimo nel Mezzogiorno, ovvero il **39%** del dato nazionale

La riforma/1: le esigenze portuali

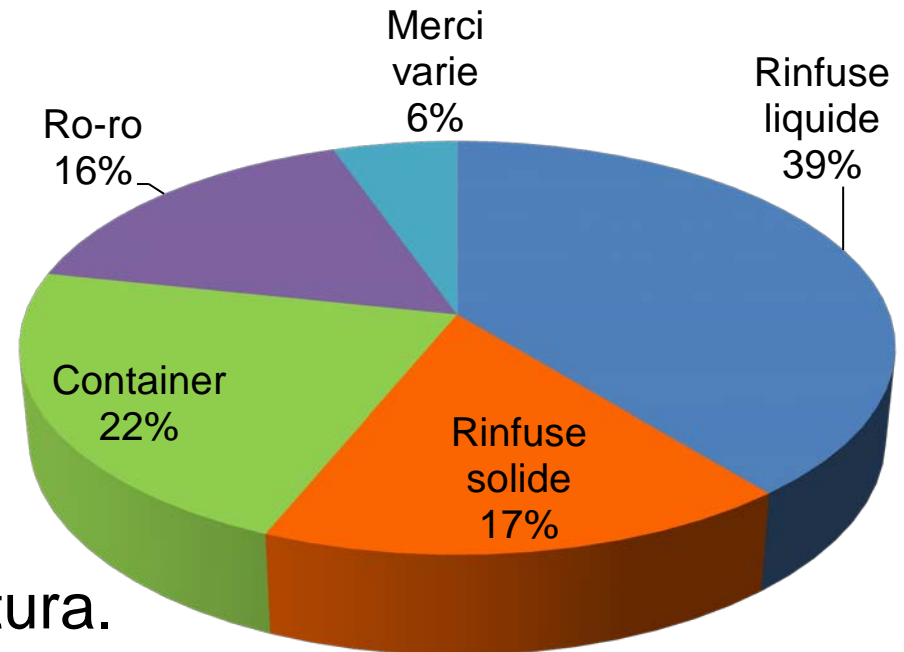
- I POT triennali delle Autorità Portuali prevedono: **6,3 miliardi di euro per infrastrutture**; 4,6 sono per opere di nuova costruzione.

Di questi viene pianificato:

- 1,5 miliardi per il 2015
- 1,9 miliardi per il 2016
- 2,8 miliardi per il 2017

Le coperture sono di varia natura.

- È prevista per il 2020 una crescita del 9% del trasporto marittimo delle merci



La riforma/2: la struttura della Governance

8 AdSP: **Autorità di Sistema Portuale.....**

- **Nord Tirrenica** = Genova, La Spezia, Savona e Marina di Carrara;
- **Nord Adriatica** = Venezia, Trieste, Ravenna e Ancona;
- **Tirrenica Centrale** = Livorno, Piombino e Civitavecchia;
- **Sarda**: Cagliari-Sarroch e Olbia-Golfo Aranci;
- **Campana**: Napoli e Salerno;
- **Pugliese**: Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia;
- **Calabria e dello Stretto**: Gioia Tauro e Messina;
- **Siciliana**: Palermo, Catania ed Augusta.

.....ma potrebbero diventare 14.....

La riforma/3: la struttura della Governance

- Vi sarà un **Piano Regolatore di sistema portuale**
- **Presidente** nominato dal Ministro sentite le Regioni
- Nel territorio vi sarà una **Direzione Portuale**
- Il **comitato portuale** con non più di 5 membri
- Esisterà un **tavolo del mare** con funzioni consultive
- **L'Autonomia Finanziaria di Sistema** (risorse assegnate alla AdSP ma almeno il 50% al singolo porto che ha prodotto l'introito)

Agenda

➔ Scenario e tendenze evolutive globali

➔ La filiera Maritime in Italia

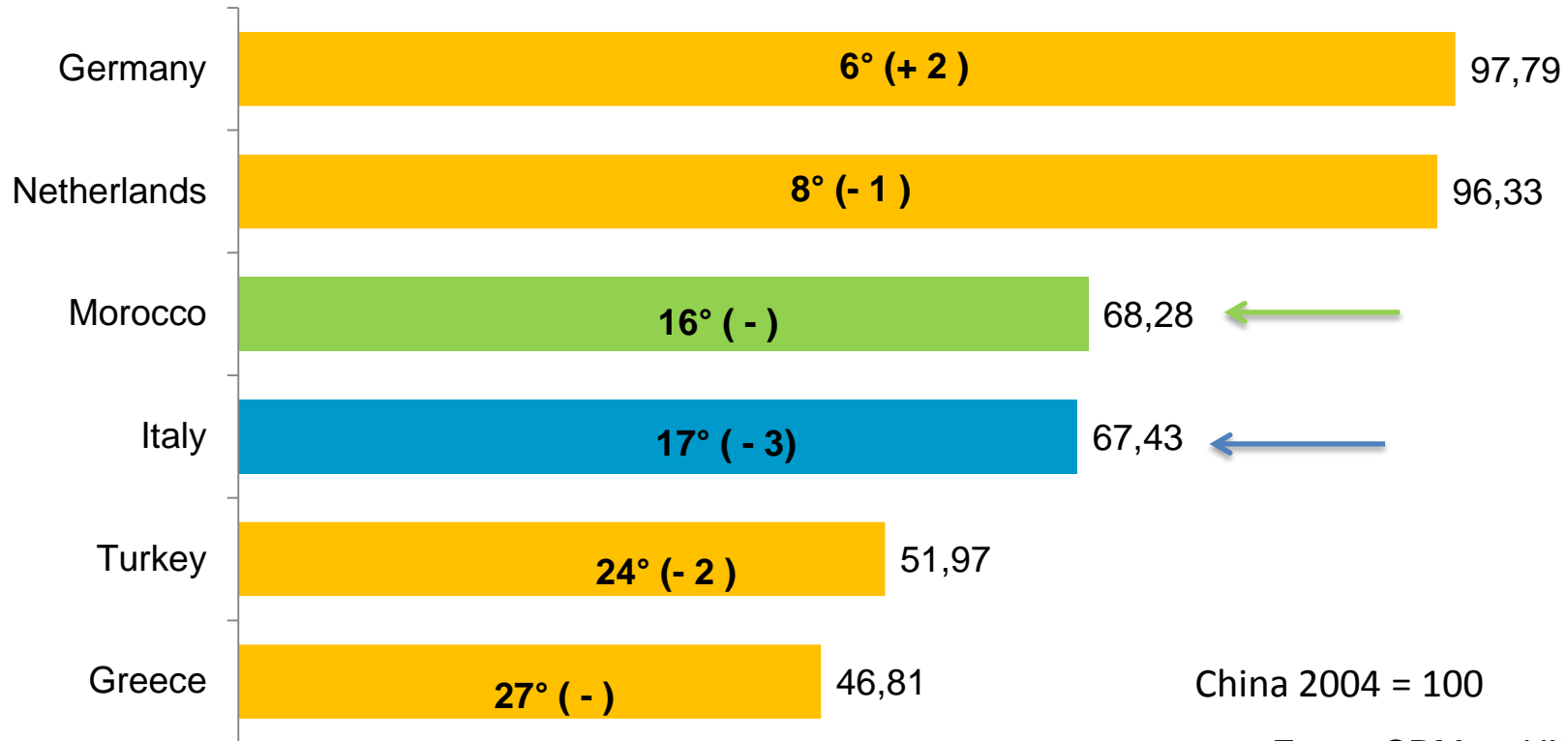
➔ Il caso Tanger Med



I GRANDI FENOMENI MARITTIMI: IL CASO DI TANGER MED

Alessandro Panaro

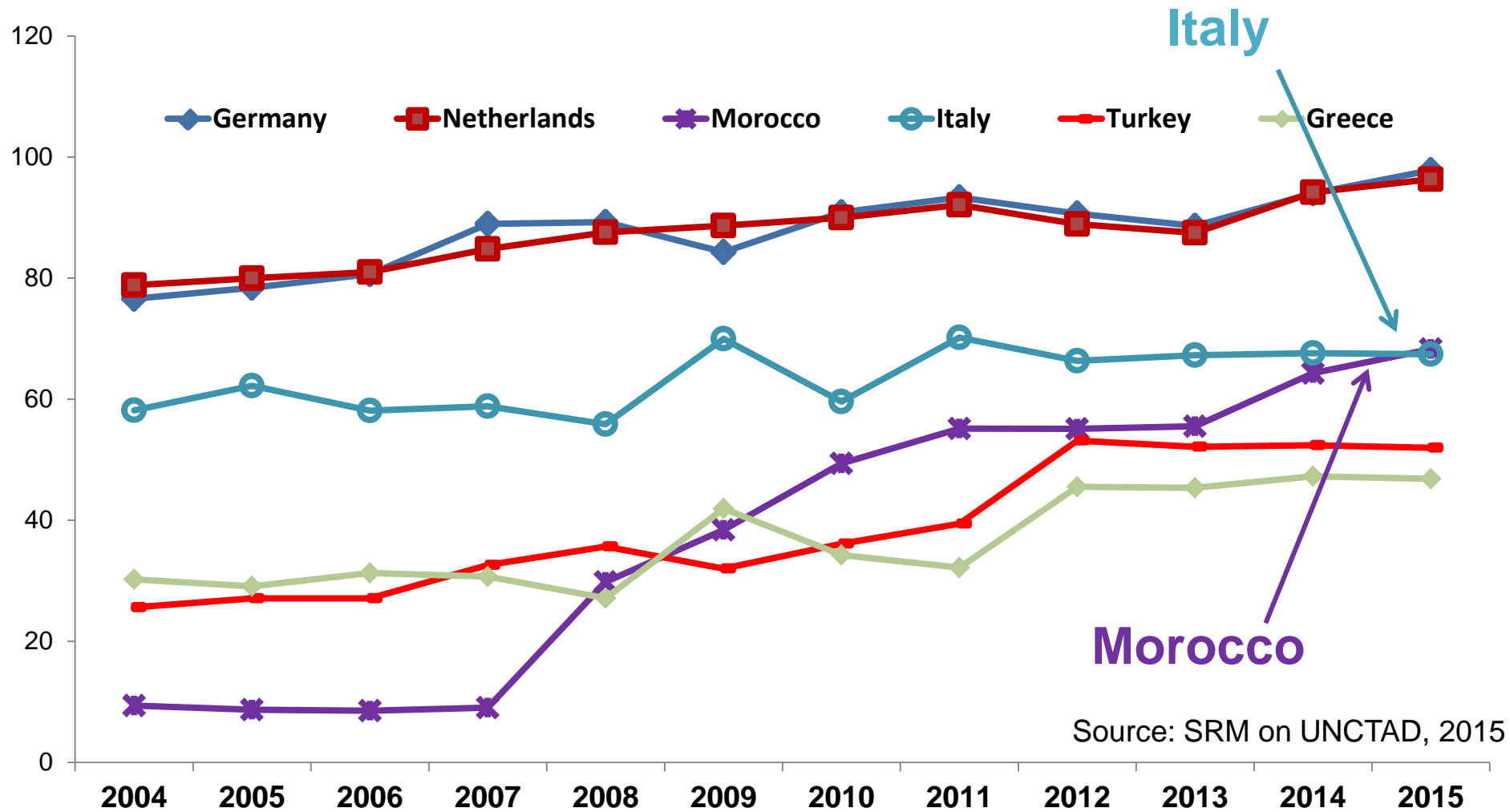
Competitività. LSCI - Liner Shipping Connectivity Index 2015



Fonte: SRM su UNCTAD, 2015

- **LSCI** è un indice calcolato dall'UNCTAD per **misurare la competitività di un sistema portuale e logistico** (considera 157 paesi). Esso mostra i collegamenti con le nazioni estere garantite dai servizi di linea.
- È generato da 5 componenti: **1.** Il numero delle navi; **2.** La capacità di trasporto in termini di container di queste navi; **3.** Il tonnellaggio massimo delle navi; **4.** Il numero di servizi marittimi; **5.** Il numero di compagnie di navigazione che impiegano portacontainer nei servizi da e per i porti.

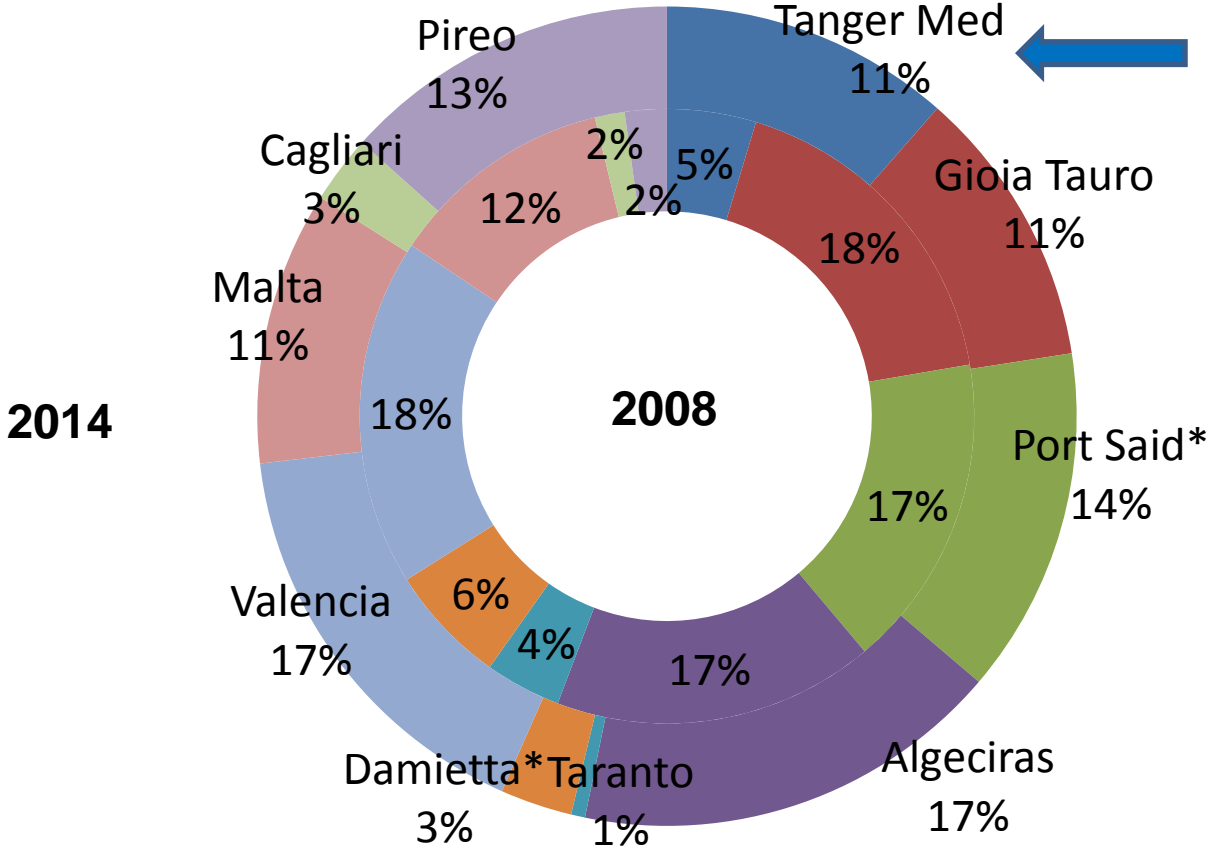
The LSCI - *Liner Shipping Connectivity Index* 2004-2015



Source: SRM on UNCTAD, 2015

- Tra i Paesi esaminati è il Marocco a mostrare la *performance* migliore dal 2004 e nel 2015 ci precede. Il Marocco ha guadagnato 61 posizioni nel ranking dal 2004.

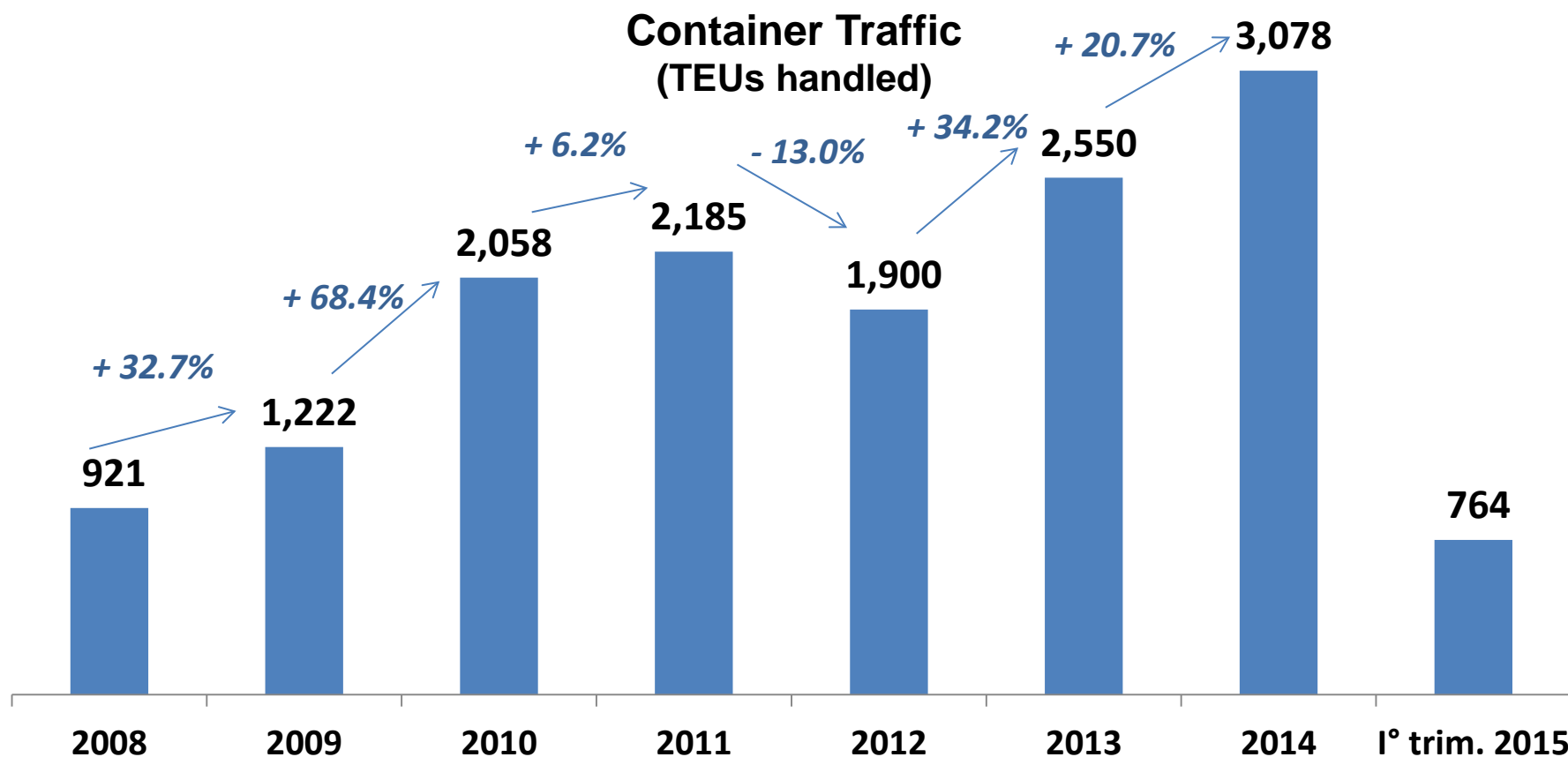
Uno sguardo ai competitor portuali nel Mediterraneo



- Tra il **2008 e il 2014** i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno mantenuto costante la loro quota di mercato al **28%**, ma i pesi sono cambiati: l'unico hub a crescere in questo periodo è stato Tanger Med
- Nello stesso periodo i **porti italiani** hanno registrato una riduzione dal **24%** al **15%** e i due hub dell'**East Med** (Il Pireo e Malta) hanno incrementato la loro quota di mercato **dal 14% al 24%**

I nostri competitor: Tanger Med

- Il porto di Tanger Med ha più che **triplicato il traffico container** rispetto ai valori del 2008 e nell'ultimo anno la crescita è stata del 20,7%. **Nel primo trimestre 2015** Tanger Med ha movimentato 764 mila TEU, **+4,3%** su analogo periodo del 2014
- È importante il ruolo delle **Free Zones**



Tanger Med: a national will

The project was born from a political will to mobilize the strengths of the northern region of the Kingdom to provide a port hub of industry and services

Consistency of the project :

- A Deepwater port
- Logistics area
- An Industrial, trade and services area

Key dates:

- Launched on July 30th, 2002 by His Majesty Mohammed VI
- 2007: Commissioning of the first terminal APMTT;
- 2008: Commissioning of the second terminal Eurogate;
- 2010: Start of the Passenger Terminal;
- 2012: Start of Hydrocarbons and Cars terminals
- 2014: Start of Tanger Med Port Center

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015



Tanger Med: a unique location, a strategic vision

At the crossroads of key Liner corridors

Zero deviation on East-West / North-South routes

100 000 ships annually, 20% of which is container traffic, sail through the Straits of Gibraltar



Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med 1: a port for containers



- **Terminal 1 – APM Terminal Tangiers**
- **Terminal 2 – Eurogate Tanger**
- **Two container terminals with a total capacity of 3 M TEUs**
- **Operational since July 2007**
- **Standard world class productivity since 2008**
- **Deepwater port (Draught up to -18 m)**
- **Presence of terminal operators leaders for 30-year concessions**

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med: a Mega Project

TANGER MED PORT COMPLEX A WORLD CLASS PLATFORM

Tangermed



- 8 Mil+ TEUs annual handling capacity
- 1 Mil vehicles per year
- 7 Mil passengers
- 700 000 trucks
- 5 Mil tons of Oil products
- End to end length: 9 km
- EUR 7.5 billion public/private investment

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med 1: a Port for vehicles



- **Activity**
 - Export of manufactured vehicles
 - Import and transshipping of new vehicles
- **Technical specifications**
 - Possibility of receiving car carriers last generation (240 m LOA)
 - Annual capacity of 1 million vehicles
 - 181,500 vehicles processed in 2013
- **Dealers**
 - Renault strategic partner (Melloussa FZ) / Start of the Terminal in February 2012
 - 7 hectares dedicated to car carrier activities / Start of the Terminal in March 2013

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med 1: a Port for hydrocarbons

- 
- 2 Berths
 - 12 Ha / 500 000 m3 of storage capacity
 - Traffic 2012 (Input / Output): 1 Million Tonnes
Traffic 2013 (Input / Output): 4.1 Million Tonnes
 - 3 main activities:
 - Bunkering
 - Transshipment of refined products (Europe, Africa and USA)
 - Import of refined products
 - Concession granted to HTL, IPG and Afriquia consortium
 - Operational since late 2011

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med 1: The Railway as a bridge to the moroccan market



- Strategic lever for the development of the import and export.
- Connection policy to Moroccan dry ports
- 45 km of tracks linking the port to the national grid
- Railway container terminal:
 - Ability to make three round trips per day to Casablanca (36H transit time)
- A rail terminal linking the Vehicles Port to Renault Melloussa
- An oil rail terminal

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med Passenger Port: a water bridge on the strait



- Operational since May 2010
- Located at the closest point between Africa and Europe

2013 Figures

- More than 7,000 ship calls per year
- 2,150,000 passengers
- 198,000 trucks
- 700 000 Cars
- A Zone for access border inspection for trucks and passenger
- Crossing in 60 minutes in a fast ferry
- Up to 50 sailings per day

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med II: the new challenge

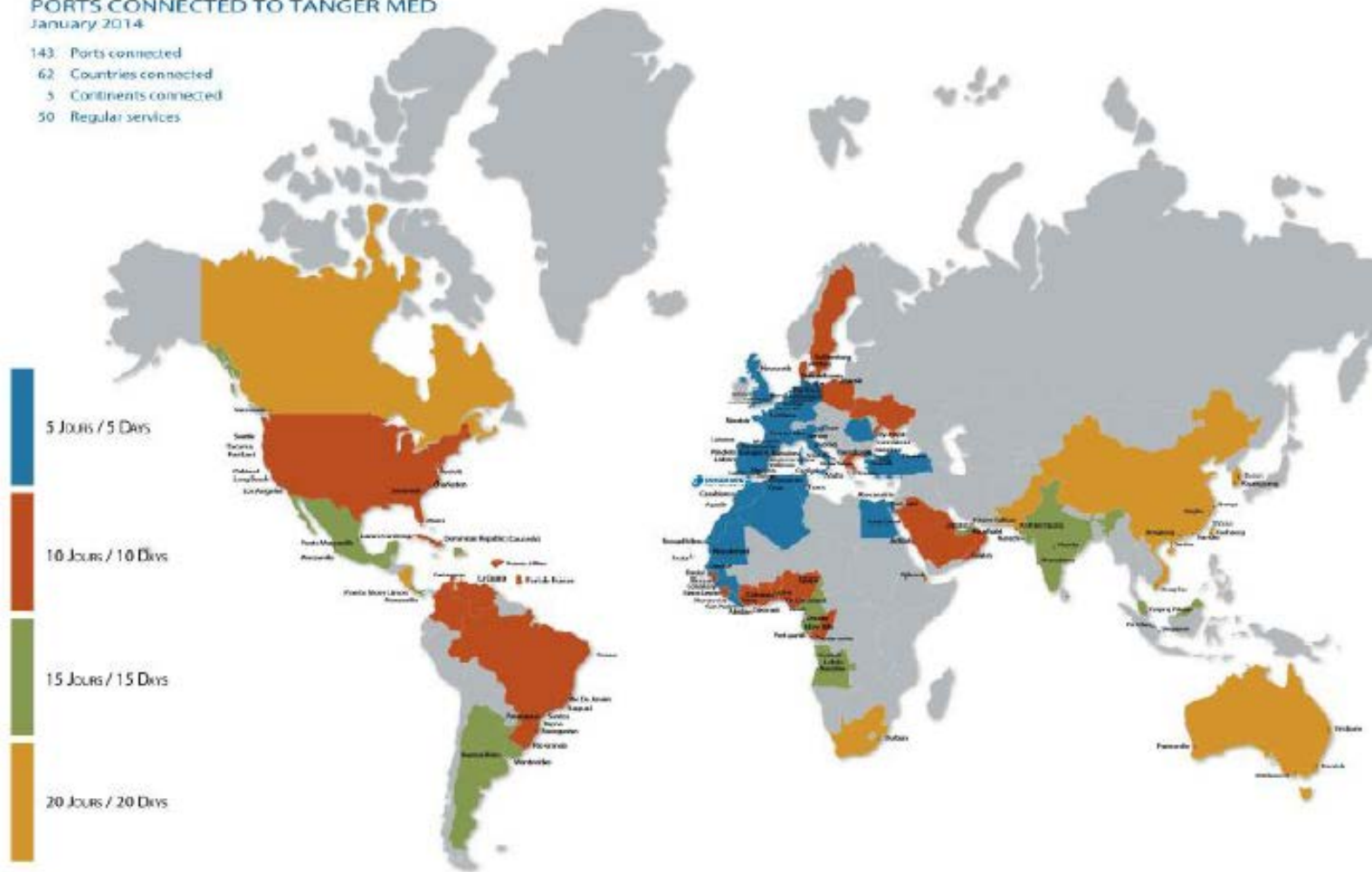
- 
- **Ambition**
 - Consolidate the Tanger Med port complex as a global actor for container traffic
 - **Technical specifications**
 - Annual capacity of 5.2 million TEUs
 - Draught up to -18 m
 - **Terminal TC4**
 - Concession granted to Marsa Morocco (June 2009)
 - Started operations in 2015
 - **Terminal TC3**
Deployment process related to the dynamics of supply / demand

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med: connectivity

PORTS CONNECTED TO TANGER MED January 2014

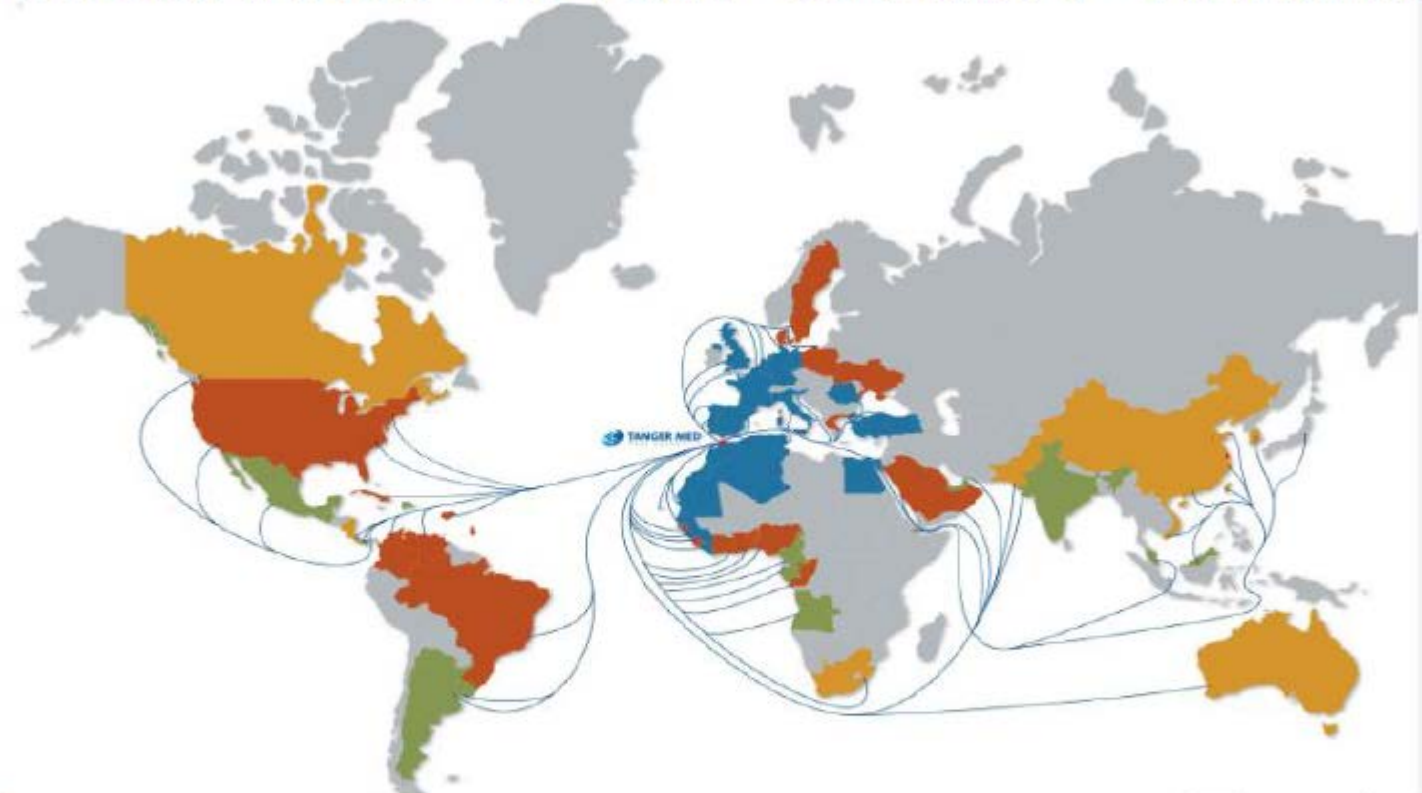
- 143 Ports connected
- 62 Countries connected
- 5 Continents connected
- 50 Regular services



Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Tanger Med: connectivity

50 REGULAR SERVICES • 143 PORTS • 62 COUNTRIES • 5 CONTINENTS



Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Le Free Zones come facilitatori di sistema. Dati di impatto economico

15

Le **Free Zones (SEZ)** europee che sono tra le prime 50 al mondo per impatto economico fornito al territorio (1 in Lituania, 2 inglesi, 2 in Lettonia, 10 in Polonia)

65 milioni

è l'occupazione **diretta** generata dalle Free Zones nel mondo (40 milioni solo in Cina)

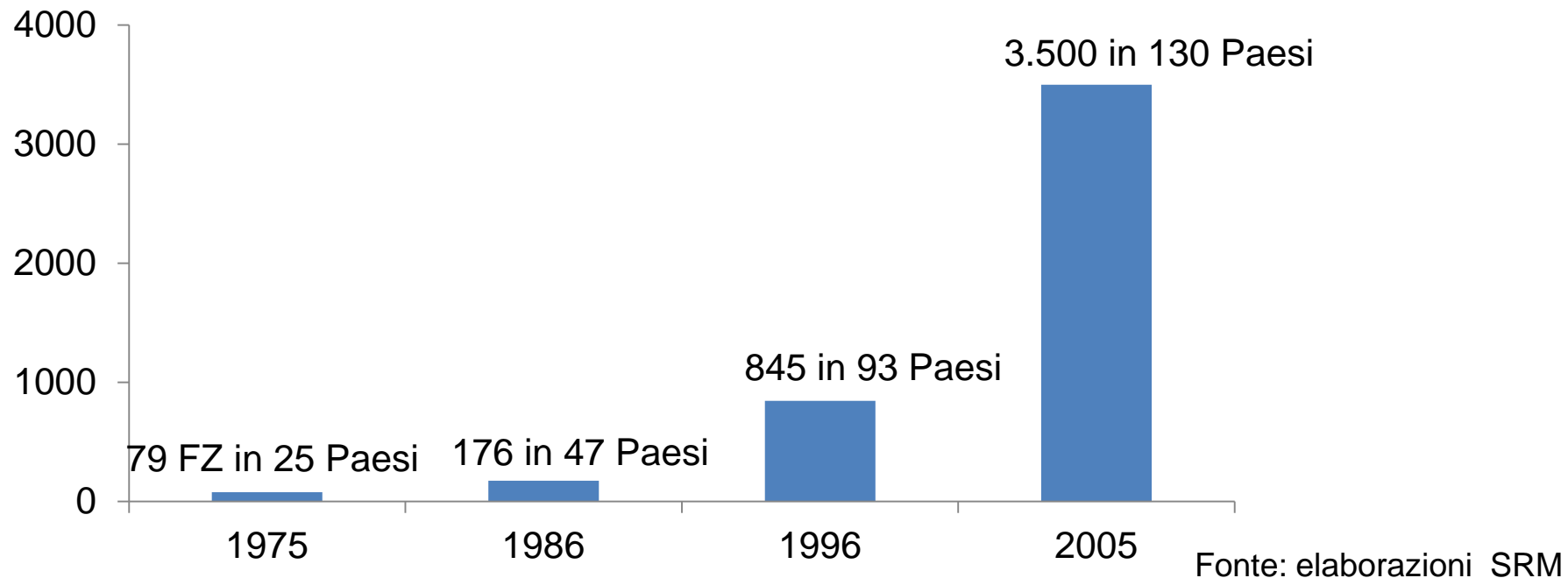
60% del
totale

Il **peso** (in media) delle Free Zones sull'**export totale di un Paese**

.... Un concetto importante su cui porre l'attenzione: **le Free Zones più importanti sono in prossimità di porti...**

Le Free Zones nel mondo. Dati di impatto economico

La crescita mondiale delle Free Zones negli anni



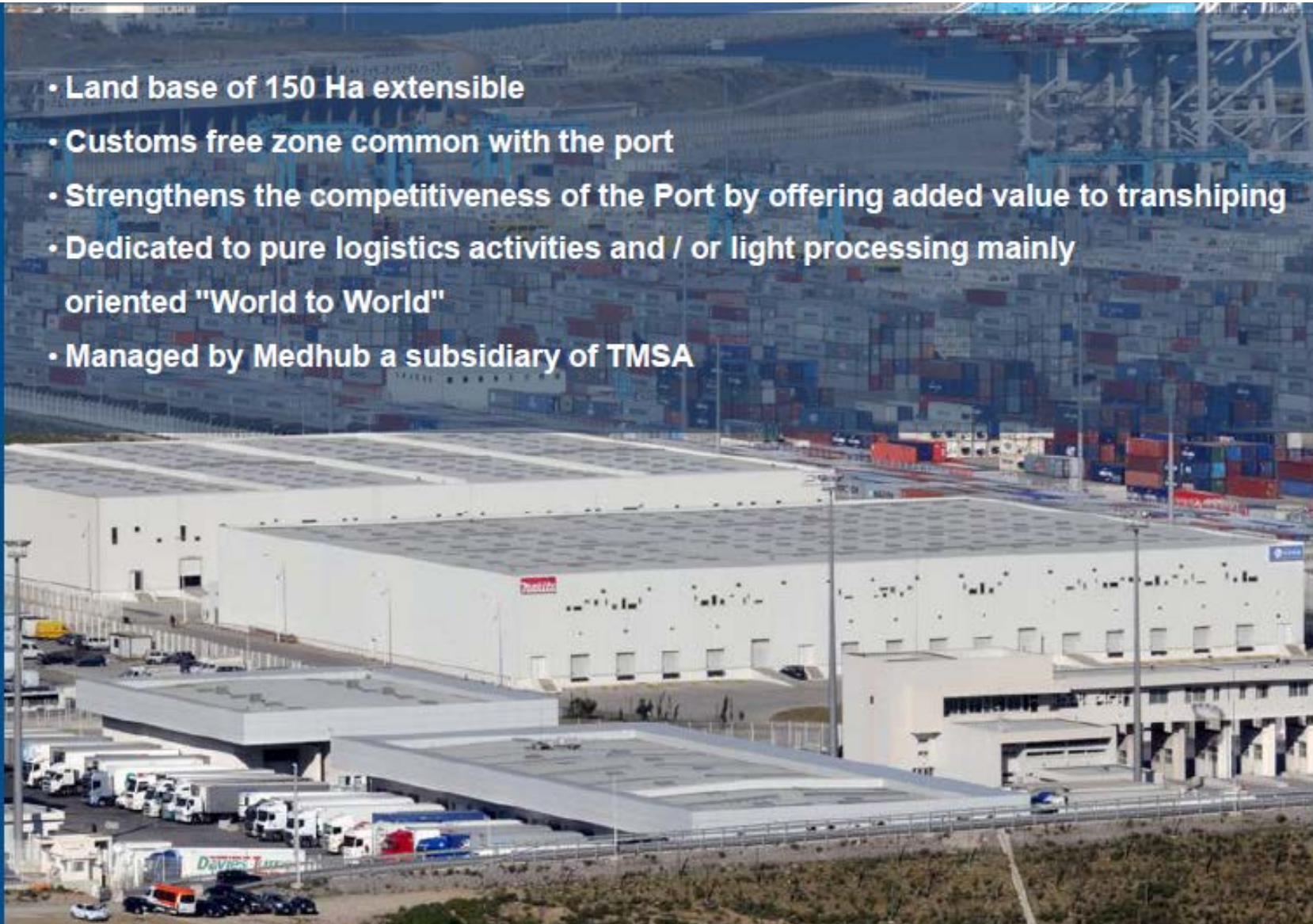
- **Delle 3.500 esistenti, 2.301** Free Zones sono nate in Paesi in via di sviluppo e in transizione di queste **il 60% gestite da privati**, da società nate *ad hoc*
- In Europa ce ne sono **50** (prevalentemente nell'area Centrale e Orientale)

Le Free Zones come sostegno all'internazionalizzazione – Tanger Med




Logistics Zone Medhub

- Land base of 150 Ha extensible
- Customs free zone common with the port
- Strengthens the competitiveness of the Port by offering added value to transhipping
- Dedicated to pure logistics activities and / or light processing mainly oriented "World to World"
- Managed by Medhub a subsidiary of TMSA

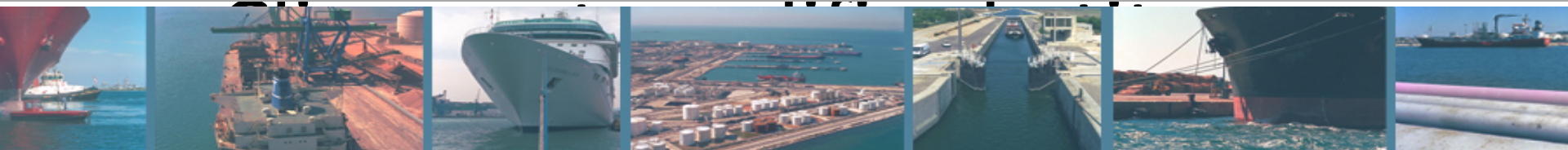


Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015

Industrielle Zone: Tanger Free Zone

- 
- 345 hectares, launched in 1999, recently extended to 500 ha
 - Offers rental and sale
 - Multipurpose area export oriented: Equipment Automotive, Aerospace, Textile ...
 - 400 companies located
 - More than 60 000 jobs
 - Over 2,6 billion € turnover

Source: SRM on Tanger Med Port Authority, 2015



Stratégie portuaire 2030

Source: SRM su Agence Nationale des ports Marocain

Stratégie portuaire 2030 : vision et objectifs

Avoir des ports performants, catalyseurs de la compétitivité de l'économie nationale, moteurs du développement régional du territoire et acteurs incontournables dans le positionnement du Maroc comme plateforme logistique du bassin méditerranéen



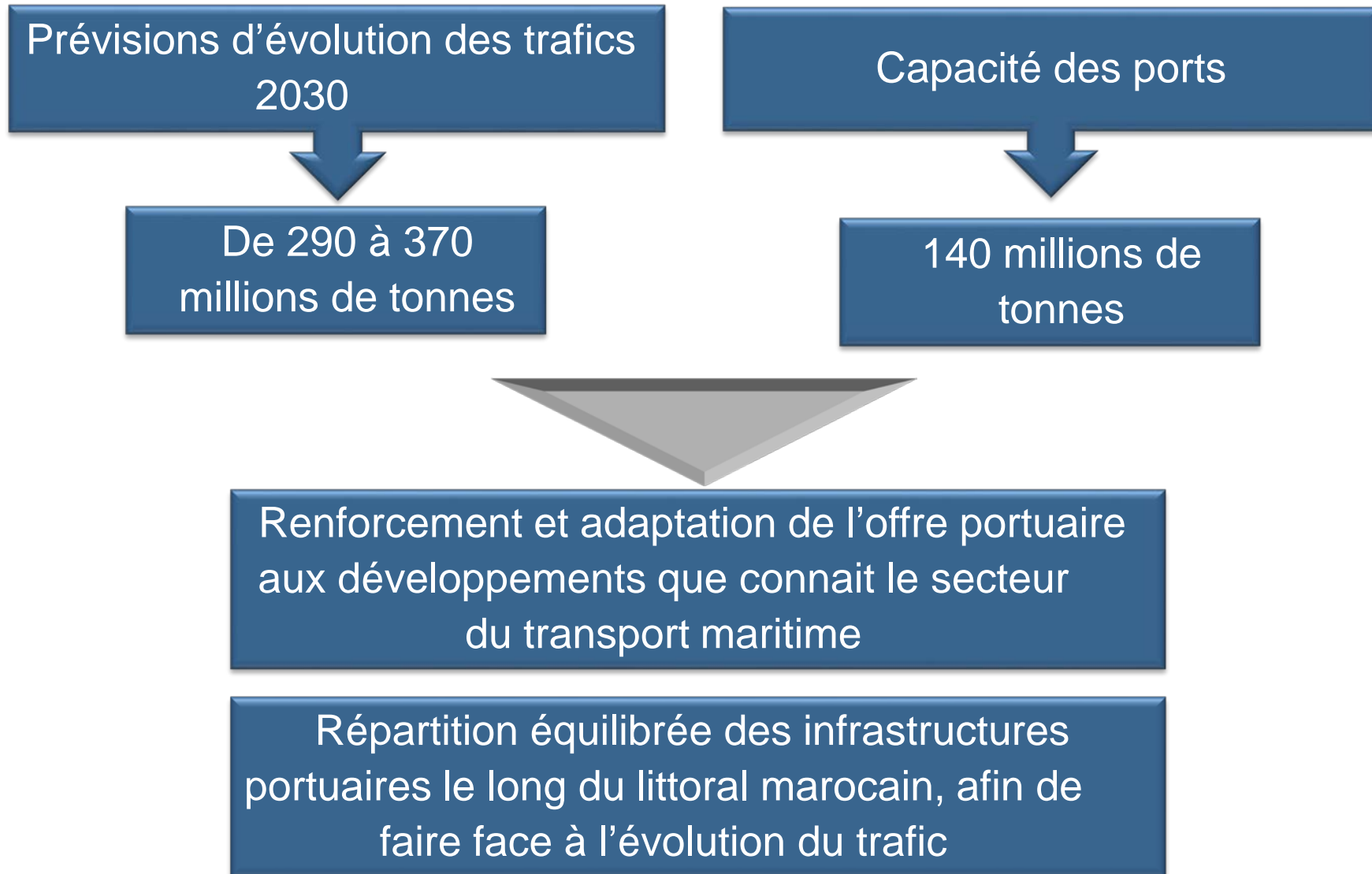
Soutenir les dynamiques économiques

Renforcer la présence du Maroc sur ses deux façades maritimes et saisir une part du marché du commerce et du tourisme international maritime entre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie et l'Afrique

Contribuer aux équilibres régionaux du Royaume et favoriser le développement social et humain

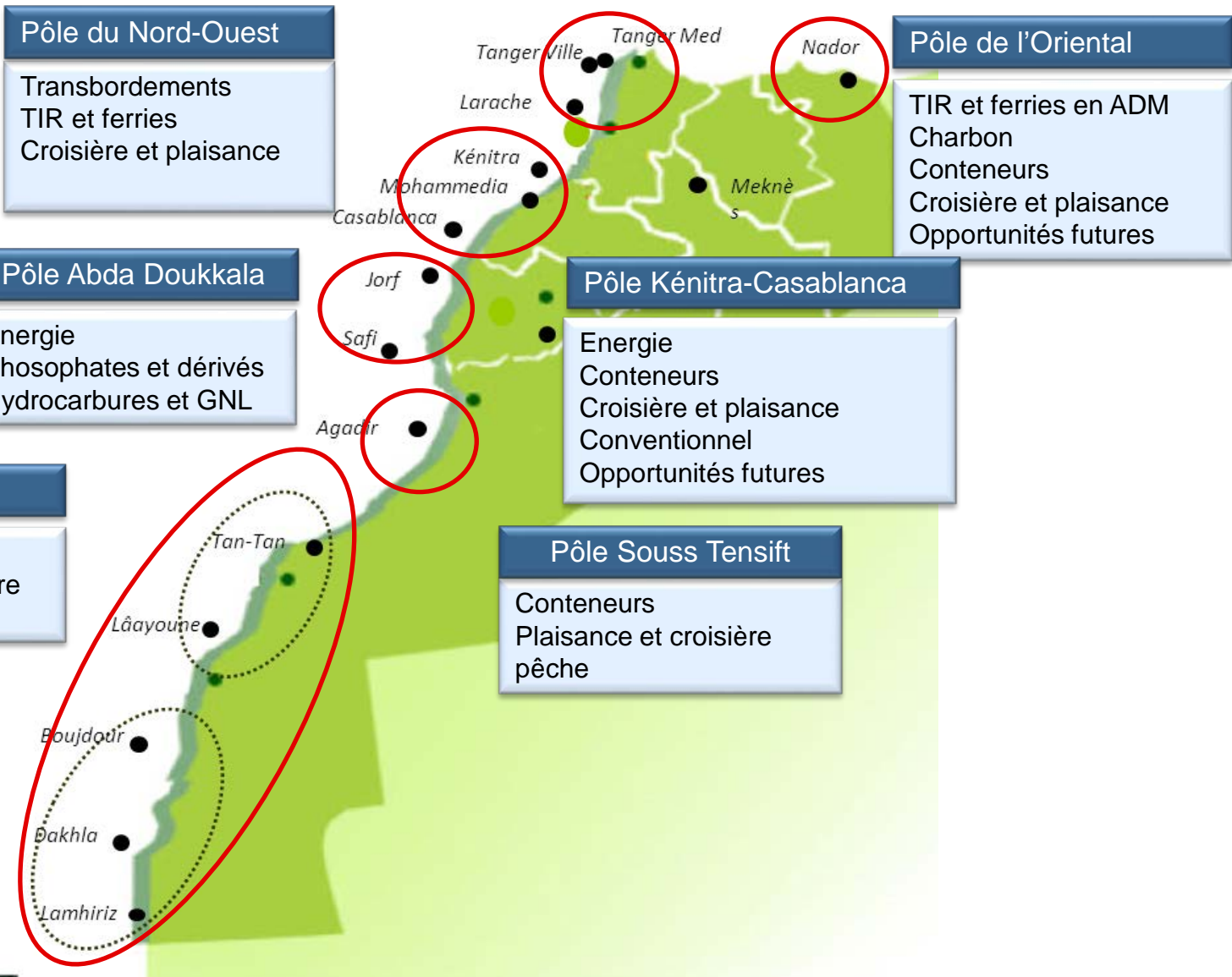
Source: SRM su Agence Nationale des ports Marocain

Demande / offre portuaire



Source: SRM su Agence Nationale des ports Marocain

Les pôles portuaires et leurs vocations



Source: SRM su Agence Nationale des ports Marocain

Les principaux axes de la stratégie portuaire à l'horizon 2030

- Port de Mohammedia
- Port de Casablanca
- Port de Jorf Lasfar
- Port d'Agadir
- Port de Tarfaya



Grandes extensions

- Tanger-ville
- Kénitra-ville
- Casablanca
- Safi-ville



Intégration des ports dans le milieu urbain

- Port de Nador West Med
- Port de Kénitra Atlantique
- Port gazier de Jorf Lasfar
- Nouveau port vraquier de Safi
- Port de Dakhla Atlantique

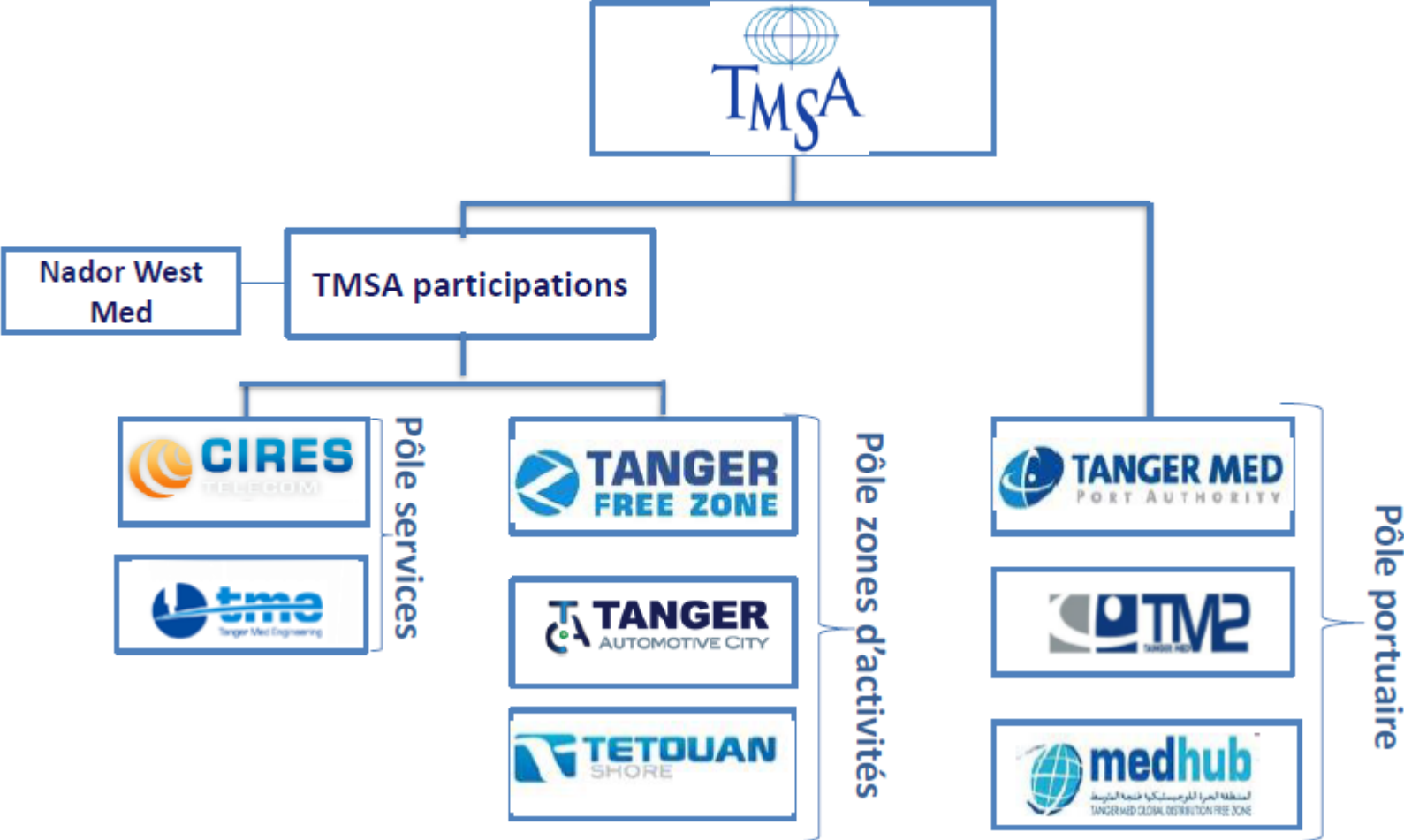


Construction de nouveaux ports

Source: SRM su Agence Nationale des ports Marocain

Tanger Med: a unique model of management

TANGER MED GROUP



Grazie dell'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

www.srm-med.com