

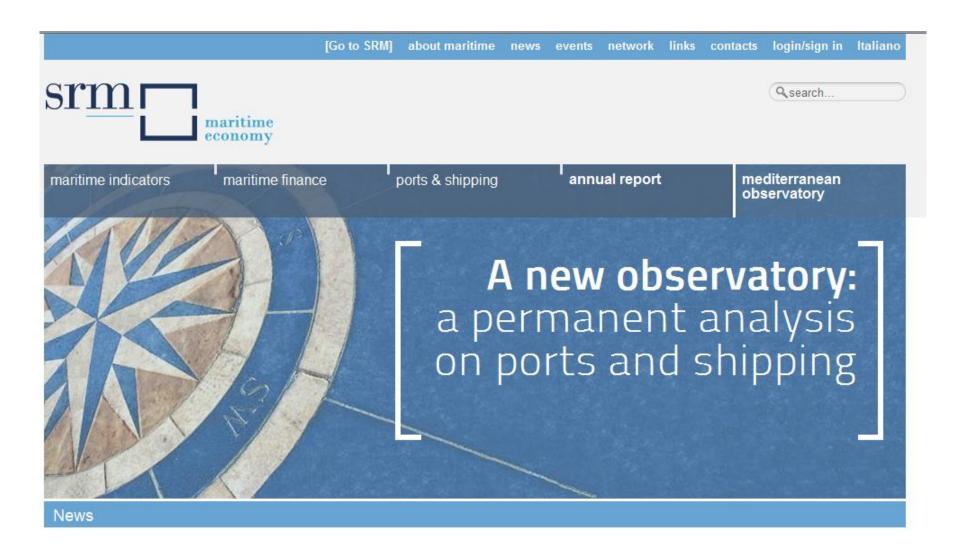


Il Sud che Innova e Produce. Il ruolo della logistica e delle infrastrutture negli scenari competitivi del Mediterraneo focus Puglia

Alessandro PANARO

SRM - Responsabile "Maritime & Mediterranean Economy"

SRM Maritime Observatory





Agenda

Perché la logistica e i trasporti marittimi

Riflessioni sul valore della logistica

La Puglia e i modelli di sviluppo

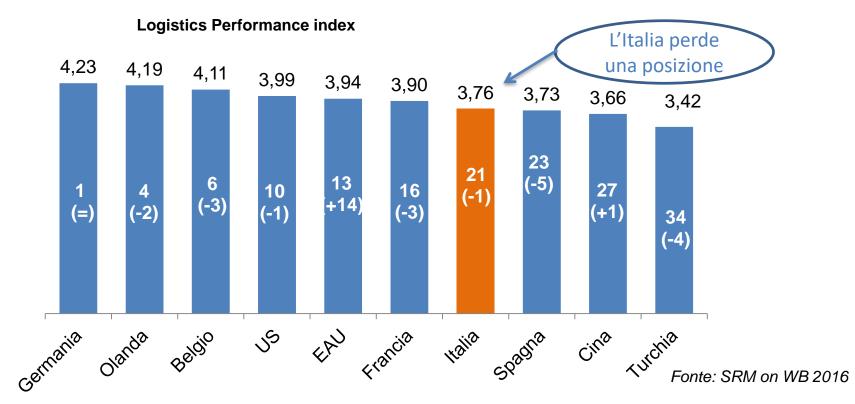
Le risposte alle sfide



La logistica ed i trasporti marittimi garantiscono al territorio le «i» della competitività

- Investimenti in infrastrutture perché attivano la realizzazione di interventi in opere portuali, in dragaggi, in collegamenti con altre infrastrutture (interporti)
- Innovazione perché attivano relazioni con imprese e operatori logistici di primo livello che portano valore aggiunto al territorio
- Internazionalizzazione per le forti relazioni commerciali e turistiche con l'estero generate dal trasporto marittimo (es: grandi terminalisti e grandi carrier)

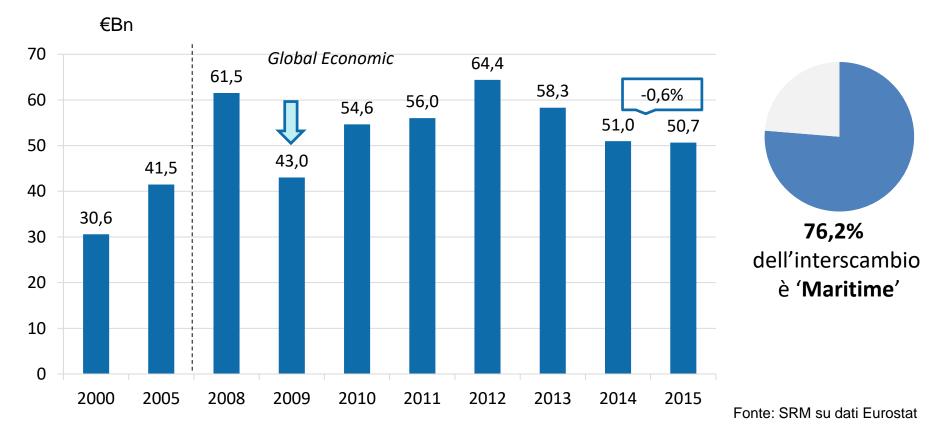
La competitività logistica dell'Italia nel contesto mondiale



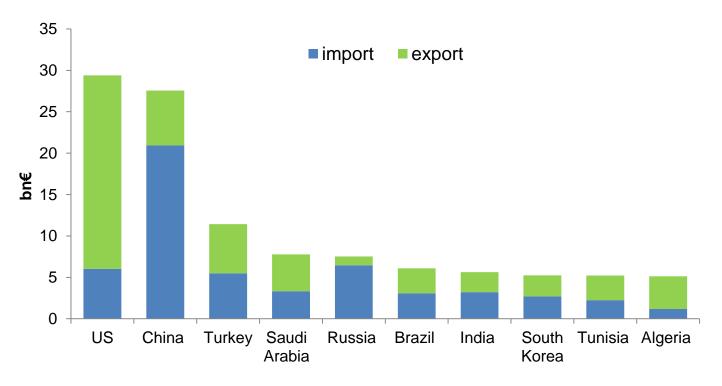
- L'Italia è al 21° posto (su 160 paesi) nel ranking mondiale della competitività logistica.
- Tra i principali competitor vi sono la Germania e l'Olanda...ma anche nuovi entranti come la Turchia. Gli EAU registrano un balzo in avanti di 14 posizioni.

Interscambio marittimo Italia-Med: 20 Mld in più in 15 anni

- Nel 2015 l'interscambio marittimo tra l'Italia e l'area del Mediterraneo Allargato è stato pari a 50,7 MId di euro, stabile rispetto al 2014, ma in crescita di 20 MId sul 2000.
- L'interscambio marittimo rappresenta il **76,2%** dell'interscambio commerciale tra l'Italia e il Mediterraneo.



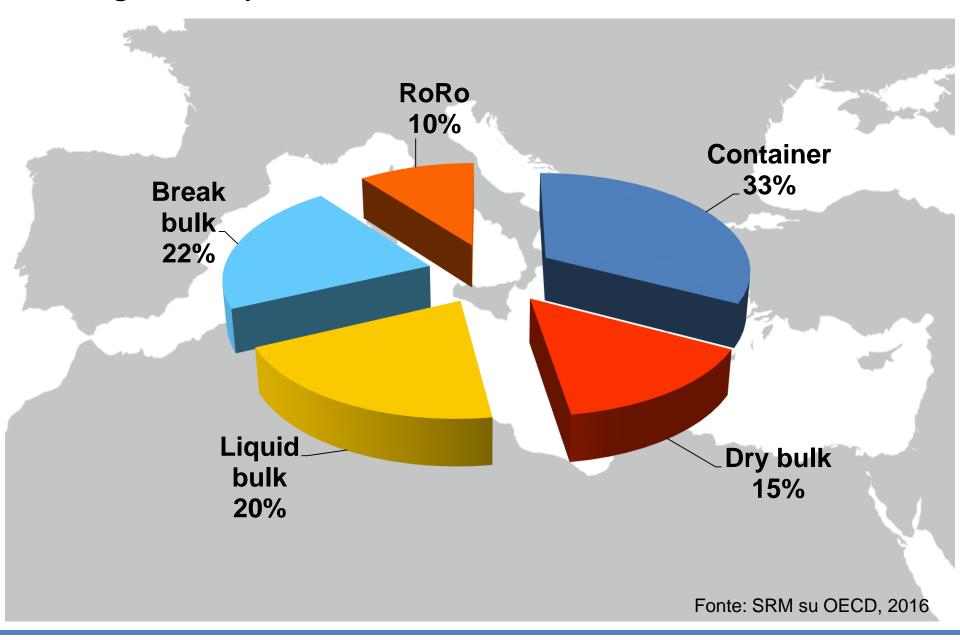
Le nostre relazioni internazionali



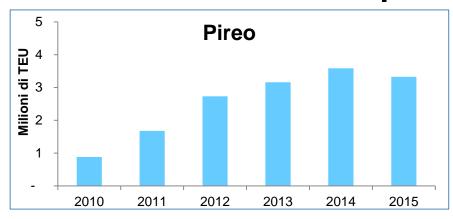
Fonte: SRM su Coeweb, 2016

Il principale paese di destinazione dell'export marittimo italiano sono gli Stati Uniti (23,4 mld€); le merci in import provengono in misura maggiore dalla Cina (21 mld€)

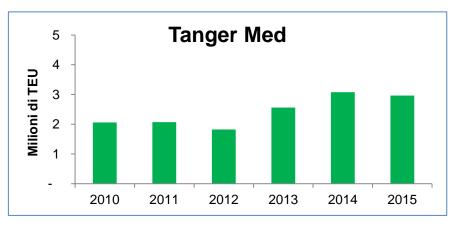
I traffici gestiti dai porti del Mediterraneo: 2 miliardi di tonnellate



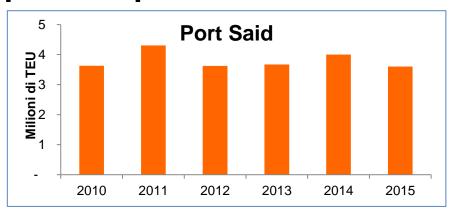
Performance dei nostri principali competitor



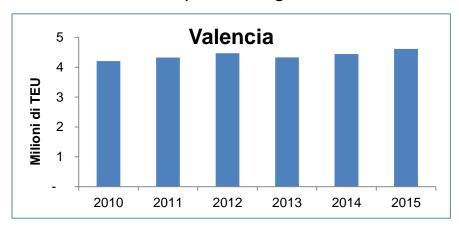
- 1° porto dell'East Med
- Sotto il controllo cinese dal 2009, tra il 2010 e il 2015 la movimentazione è aumentata del 276%.



- Le Free Zone a sostegno del porto
- Tra il 2010 e il 2015 la movimentazione è aumentata del 44%.



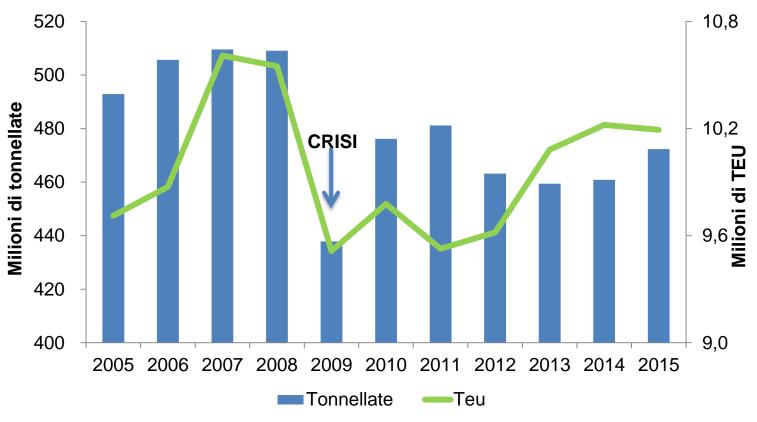
- 1° porto del South Med
- All'ingresso del Canale di Suez, sta adeguando ulteriormente le proprie infrastrutture per le meganavi.



- 1° porto del Mediterraneo
- Porto misto (transhipment e destinazione finale); presenza di Free Zone.



I porti italiani. Trend di traffico

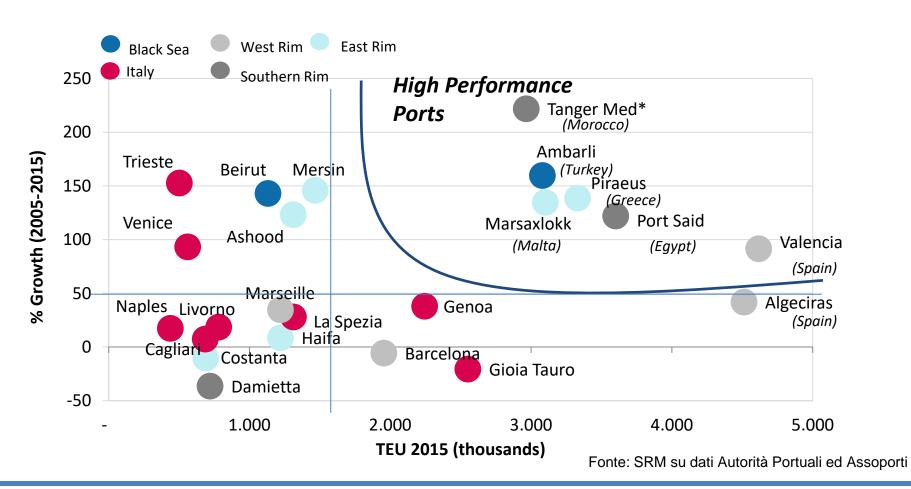


Fonte: SRM su Assoporti e Autorità Portuali

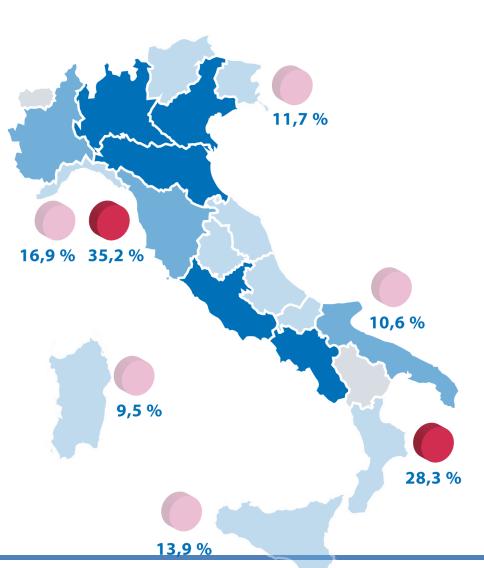
- La portualità italiana mostra una crescita lenta; il traffico non è ancora tornato ai livelli pre-crisi.
- Il Mezzogiorno ha un peso considerevole: conta circa il 50% del traffico.

Traffico portuale nel Mediterraneo: Italia – In o Out?

- Valencia (4,6 mln di TEU), Algeciras (4,5) e Port Said (3,6) si confermano i tre più importanti porti del Mediterraneo.
- Tanger Med ha più che triplicato i container movimentati tra il 2008 e il 2015.



Un contributo alle politiche di sviluppo: le aree di densità logistica e le aree di concentrazione portuale



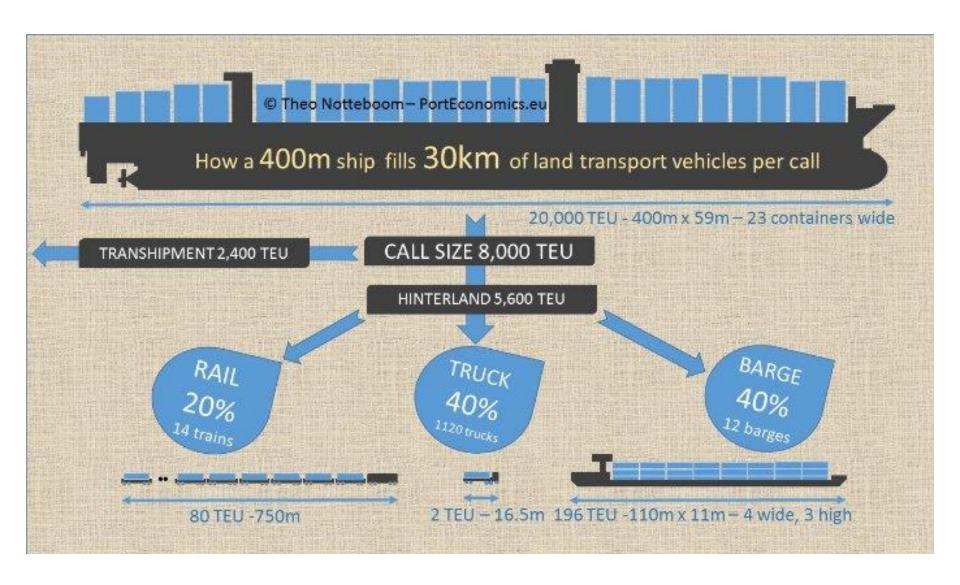
- Porti con più di 40 mln di tonnellate
- Porti con più di 1 mln di teus
- 5 parametri e oltre
- 3-4 parametri
- 1-2 parametri
 - 0 parametri

PARAMETRI

- 1. Presenza di **interporti** con movimentazione > 30 mila UTI;
- 2. Presenza di almeno 3 centri intermodali;
- 3. Presenza di **porti** con movimentazione > 200 mila Teu;
- 4. Presenza di aeroporti dediti al trasporto cargo;
- 5. Presenza di un numero di imprese logistiche > 10 mila;
- Presenza di opere previste dalla Legge Obiettivo in tema di interporti;
- Presenza di opere previste dalla Legge Obiettivo in tema di porti;
- 8. Fatturato imprese logistiche > 2 mld euro.



L'intermodalità: l'impatto delle Megaships



Suggestione: il valore della logistica

Container in transito Fatturato: 300€

Container lavorato Fatturato: 2.900€

Fonte: Confetra

Un container in transito genera un valore pari a 300€, uno lavorato genera un valore superiore di circa 9 volte.

Italia: almeno 3,3 milioni di TEU sono trasbordati



<u>Ipotesi:</u> recuperare il 30% dei container solo trasbordati per lavorarli (990 mila Teu)



L'impatto economico e commerciale della Maritime Economy

IMPORT-EXPORT & IMPRESE:

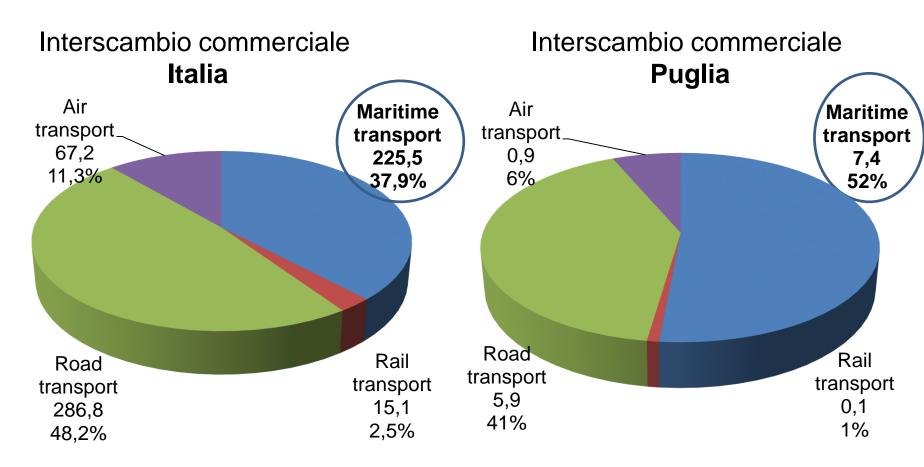
- Oltre 9.000 sono le imprese del cluster marittimo in Italia; quelle localizzate nel Mezzogiorno sono più di 2.980, ovvero 1/3 del totale nazionale.
- Il Mezzogiorno rappresenta oltre un quarto del nostro interscambio via mare.
- Oltre il 78% dell'import-export energetico italiano vs. i paesi del Mediterraneo parte/arriva dal Mezzogiorno.

PORTI & SHORT SEA SHIPPING:

L'Italia ha una rappresentatività portuale di rilievo:

- con 473 mln di tonnellate il nostro Paese è quarto in Europa per traffici gestiti; oltre 10 mln sono i TEU movimentati
- Circa la metà delle merci e quasi il 60% dei passeggeri sono movimentate dai 12 porti del Mezzogiorno
- con 203 mln di tonnellate (77% del totale realizzato dal ns Paese) l'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in SSS nel Mediterraneo; con 36,2 mln di tonnellate siamo al primo posto anche nel Mar Nero.

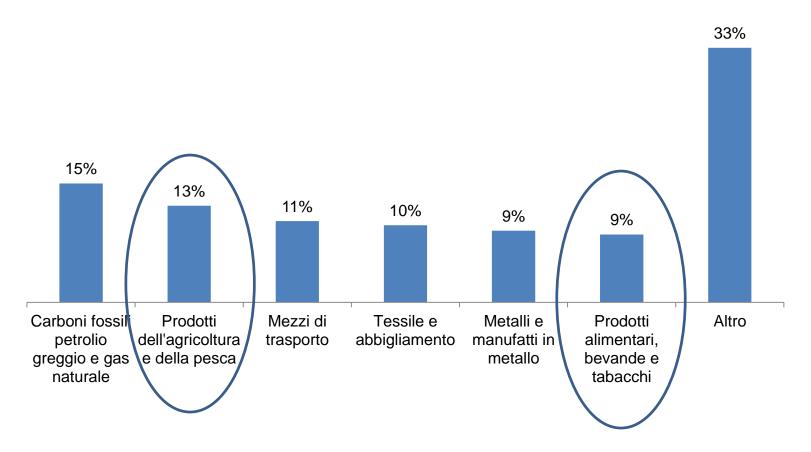
Dal mare passa l'internazionalizzazione dell'economia italiana



Fonte: SRM su Coeweb. Dati in md€ al 31/12/2015

Il mare con il 52% è la principale modalità di trasporto delle merci in import-export della Puglia. In Italia tale percentuale è del 37,9%.

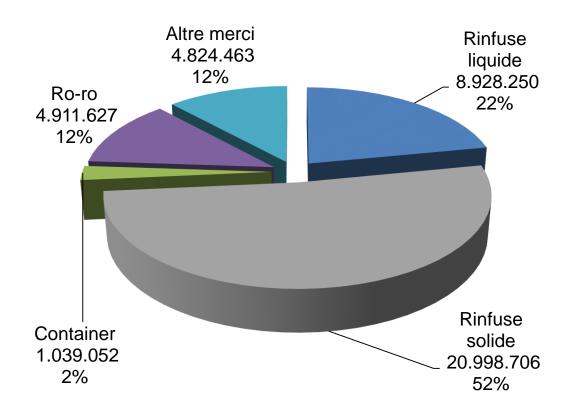
Il commercio marittimo della Puglia: le merci



Fonte: SRM su Coeweb. Dati al 31/12/2015

I prodotti oil, i prodotti dell'agricoltura e i mezzi di trasporto assorbono il 39% delle merci scambiate.

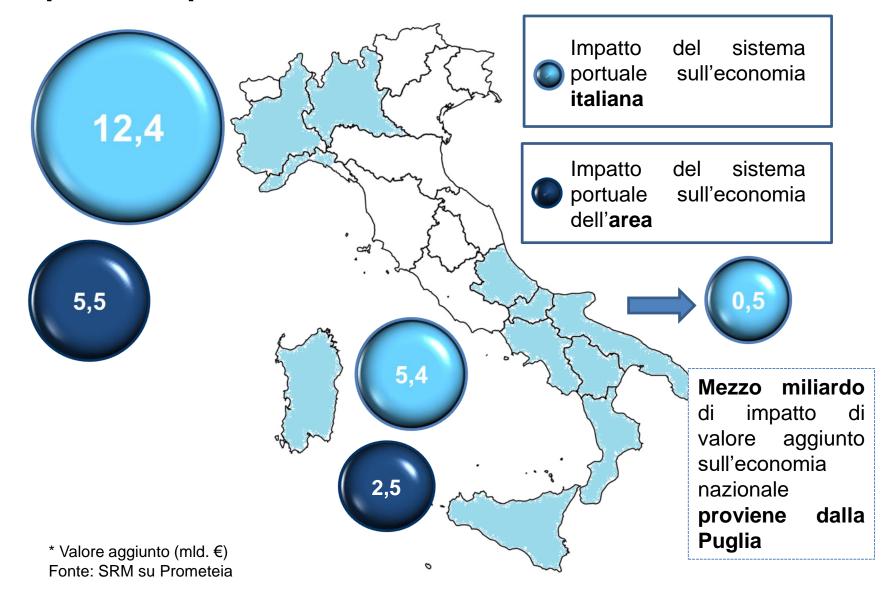
Il traffico portuale della Puglia: la suddivisione delle merci



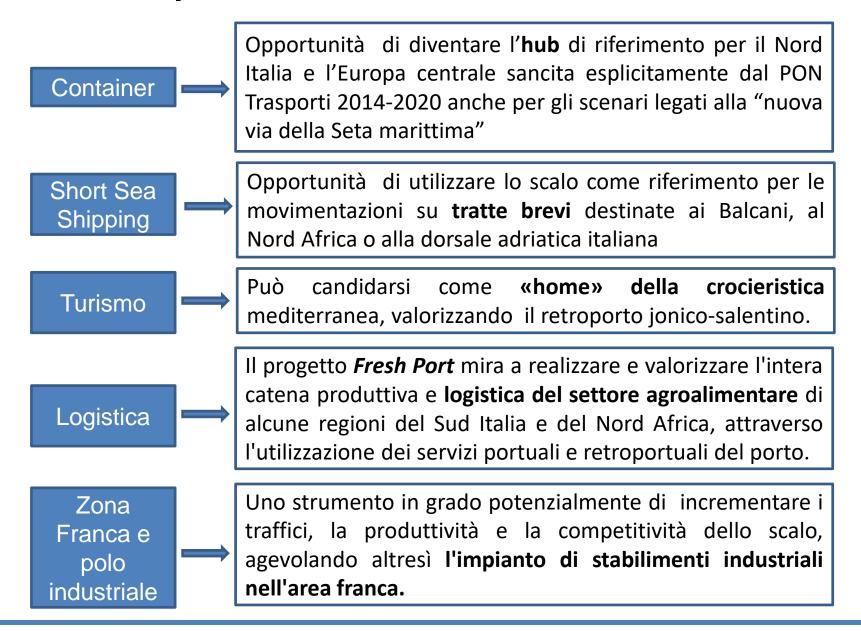
Fonte: SRM su Assoporti. Dati al 31/12/2015

■ Il traffico totale dei porti pugliesi è stato nel 2015 pari a 40,7 mln di tonnellate (-9% sul 2014). Le rinfuse solide rappresentano la principale categoria di merci gestita, pari al 30% del totale italiano.

L'impatto dei porti sull'economia territoriale



Il caso del porto di Taranto



Le risorse disponibili per la Puglia

Area di intervento	Costo totale interventi (€)	Risorse già assegnate (¹) (€)	Risorse FSC 2014-2020 (€)	Altre risorse disponibili (²) (€)	Risorse finanziarie FSC al 2017 (€)
Infrastrutture	866.435.364		776.335.364	90.100.000	77.049.830
Ambiente	1.680.805.000		505.300.000	1.175.505.000	80.626.161
Sviluppo economico e produttivo	1.389.526.480		346.897.669	1.042.628.811	74.023.616
Turismo, cultura e valorizzazione risorse naturali	451.000.000		165.000.000	286.000.000	30.937.749
Occupazione, inclusione sociale e lotta alla povertà, istruzione e formazione	1.140.238.537		220.238.537	920.000.000	60.434.214
Altro (completamenti)	212.187.577	154.459.147	57.728.430		57.728.430
Totale costi e risorse	5.740.192.958	154.459.147	2.071.500.000	3.514.233.811	380.800.000

⁽ 1) Risorse già assegnate con precedenti programmazioni: POR FESR Puglia 2007-2013

Fonte: SRM su Presidenza del Consiglio dei Ministri

⁽²) Altre risorse disponibili: POR, Programma complementare regionale; Programmi operativi nazionali, altre Fonti Nazionali

I Fondi comunitari. Risorse per tipologia di opera

Il complesso della programmazione -2014-2020 – Risorse per il sistema di trasporto (quota UE)

	Risorse						
Tipologia	POR		PON		Totale		
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	
Ferrovie	618.669.446	56%	748.757.132	56%	1.367.426.578	56%	
Trasporti multimodali	104.732.376	9%	176.498.737	13%	281.231.113	11%	
Porti	233.517.994	21%	246.684.131	18%	480.202.125	20%	
Strade	136.794.317	12%	0	0%	136.794.317	6%	
Sistemi di trasporto intelligenti	18.862.551	2%	162.460.000	12%	181.322.551	7%	
Totale	1.112.576.684	100%	1.334.400.000	100%	2.446.976.684	100%	

Fonte: Agenzia per la Coesione Territoriale

- Per il 2007-2013 vi sono ancora risorse da utilizzare; per il 2014-2020 l'utilizzo è 0%.
- Le risorse destinate ai porti ammontano al 20% del totale.

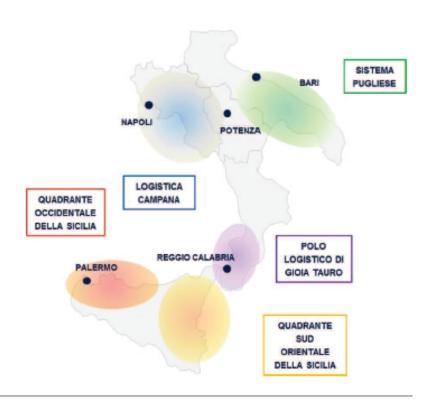
Strategia del PO 2014-2020

Aree Logistiche Integrate

Nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 sono state individuate cinque aree logistiche Integrate di interesse per la rete centrale europea:

- Quadrante sud orientale della Sicilia
- Polo logistico di Gioia Tauro
- Sistema pugliese
- Logistica campana
- Quadrante occidentale Sicilia

La loro selezione si pone in continuità con le scelte operative della precedente programmazione e in coerenza con le ipotesi di riorganizzazione del settore portuale e logistico che fanno seguito all'approvazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica



Fonte: MIT, 2016



Dotazioni finanziarie per i Trasporti nei PON e nei POR

importi in milioni di euro

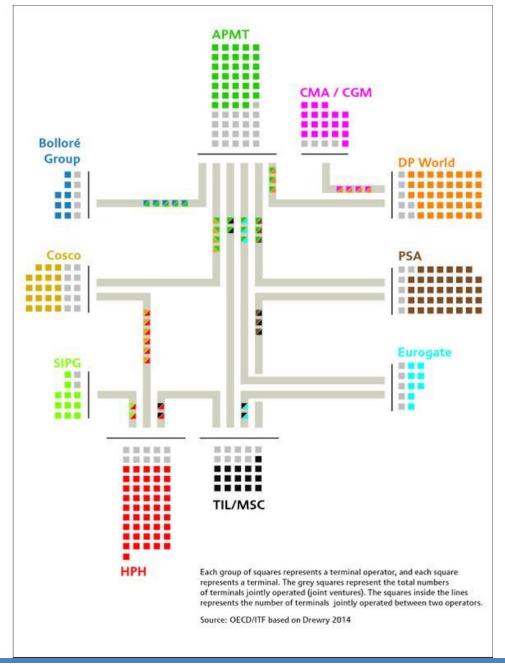
	Dotazi	T 11			
P.O.	Totale	di c	ui:	Tasso di co- finanziamento	
		UE	Stato	ппаниатенто	
POR Basilicata	67,00	33,50	33,50	50%	
POR Puglia	462,08	231,04	231,04	50%	
POR Calabria	223,52	167,64	55,88	25%	
POR Campania	223,51	167,63	55,88	25%	
POR Sicilia	683,69	512,76	170,92	25%	
Totale POR	1.659,80	1.112,58	547,22		
PON Infrastrutture e Reti	1.779,20	1.334,40	444,80	25%	
Totale Italia	3.439,00	2.446,98	992,02		

Fonte: SRM su Agenzia per la Coesione Territoriale



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



Le Free Zones come sostegno all'internazionalizzazione Tanger Med



Le autorità portuali italiane secondo la «nuova riforma»

The newly merged PAs

- 1. PA of Western Ligurian Sea
- 2. PA of Eastern Ligurian Sea
- 3. PA of Northern Tyrrhenian Sea
- 4. PA of Central-Northern Tyrrhenian Sea
- 5. PA of Central Tyrrhenian Sea
- 6. PA of Central Southern Sea and Strait
- 7. PA of the Sea of Sardinia
- 8. PA of Western Sicilian Sea
- 9. PA of Eastern Sicilian Sea
- 10. PA of Southern Adriatic Sea
- 11. PA of Ionian Sea
- 12. PA of Central Adriatic Sea
- 13. PA of Central-Northern Adriatic Sea
- 14. PA of Northern Adriatic Sea
- 15. PA of Eastern Adriatic Sea

Legend

- PAs of the core network
- PAs of the comprensive network
- other ports
- merged Port Authorities

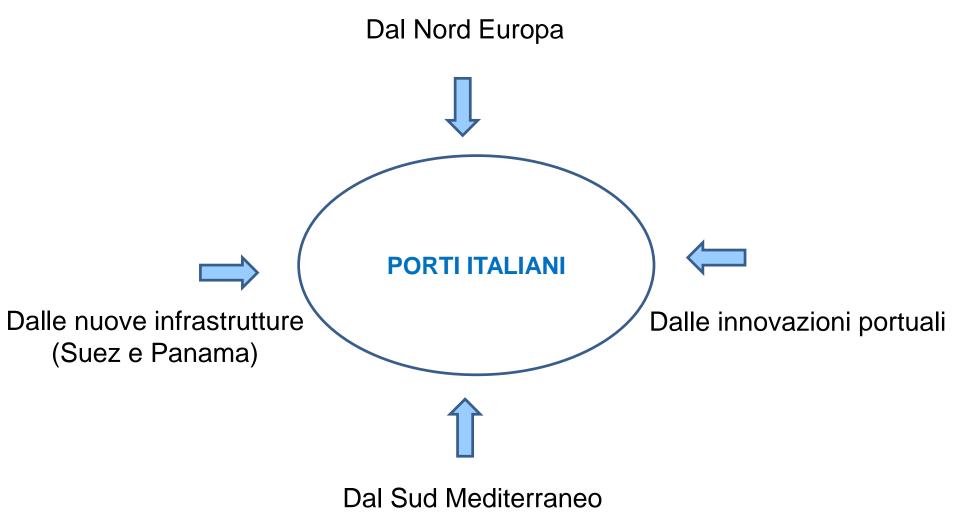
Note: labels indicates ports that are currently managed by a Port Authority.



Cite: Parola, F. (2016). Italy reframes its port governance. PortEconomics.eu



Le nuove sfide: vecchi e nuovi «nemici» (o amici)



Le opportunità: una stima OCSE in due step

Traffico East Mediterranean & Black Sea + Western Europe

- dagli attuali 114,6 ml teus a 173 (+51%) al 2030 (3% annuo)
- poi da 173 a 308,2 nel 2050 (+78%) al 2050 (4% annuo)

Nel mondo si passerà da 634 ml.

a 2,1 mld al 2050 (+243%, +6,6% annui)



Cosa fare?

All'interno

- investire per ammodernare e rendere competitivo il Sistema portuale e logistico e il porto luogo di produzione;
- usare l'efficienza logistica come strumento per migliorare la capacita di penetrazione estera delle nostre imprese.
- Aumentare il numero di imprese competitive nel Mezzogiorno
- In questo, il ruolo importante delle banche

All'esterno

- occorre un azione decisa del paese in sede europea per riportare il Mediterraneo e le politiche verso il Sud al centro dell'azione e delle politiche di sviluppo dell'UE;
- la crescita e lo sviluppo del paese passeranno per la capacità che avremo avuto di puntare sul rilancio dell'area Mediterranea.





Grazie dell'attenzione www.srm-maritimeconomy.com