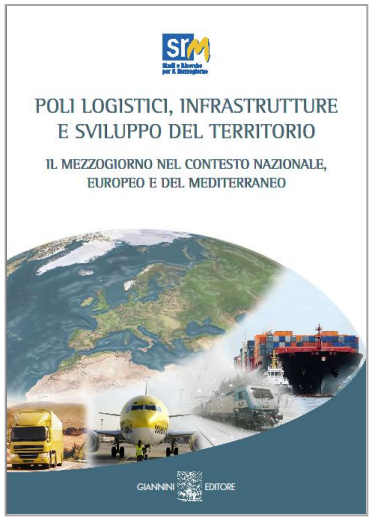
LO SVILUPPO DEI NUOVI MERCATI PER IL CLUSTER MARITTIMO: LE POTENZIALITÀ DEL BACINO DEL MEDITERRANEO E FOCUS SU TURCHIA

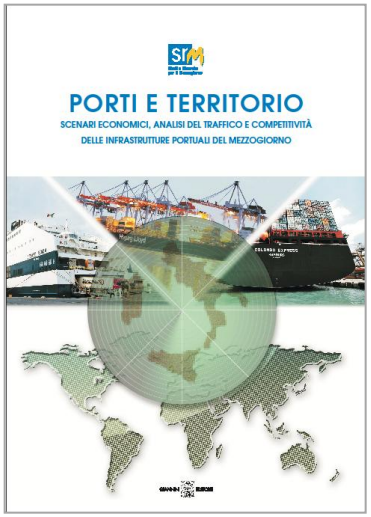
Le relazioni marittime tra l'Italia e il Mediterraneo: un focus sulla Turchia

Alessandro PANARO, Responsabile Area Infrastrutture SRM

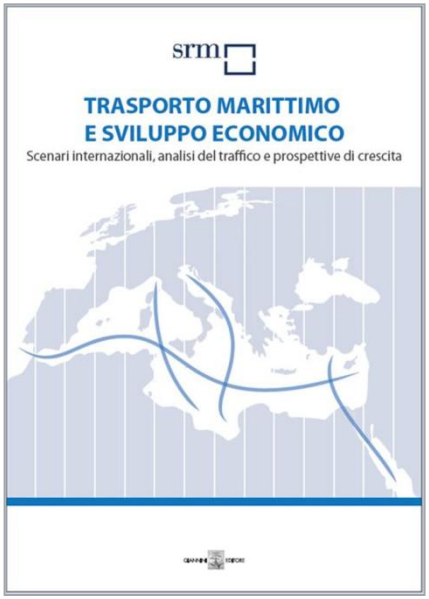
2005



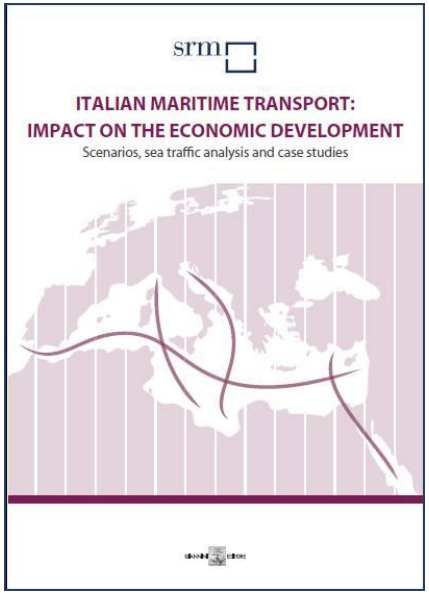
2007



2009



2012



2013 (inglese)

Agenda

- Scenari economici e competitività
- Analisi dell’interscambio commerciale: focus Turchia
- Geografia marittima
- Brevi riflessioni

Porti e Trasporto Marittimo: Strategic concepts (1/2)

Il porto non è (solo) un'infrastruttura.

- Il Porto è luogo di interessi geopolitici, la cui efficienza e produttività può influire su:
  - competitività di un sistema produttivo territoriale
  - scelte di investimento delle imprese
  - flussi turistici e scambi etnici
  - strategie infrastrutturali

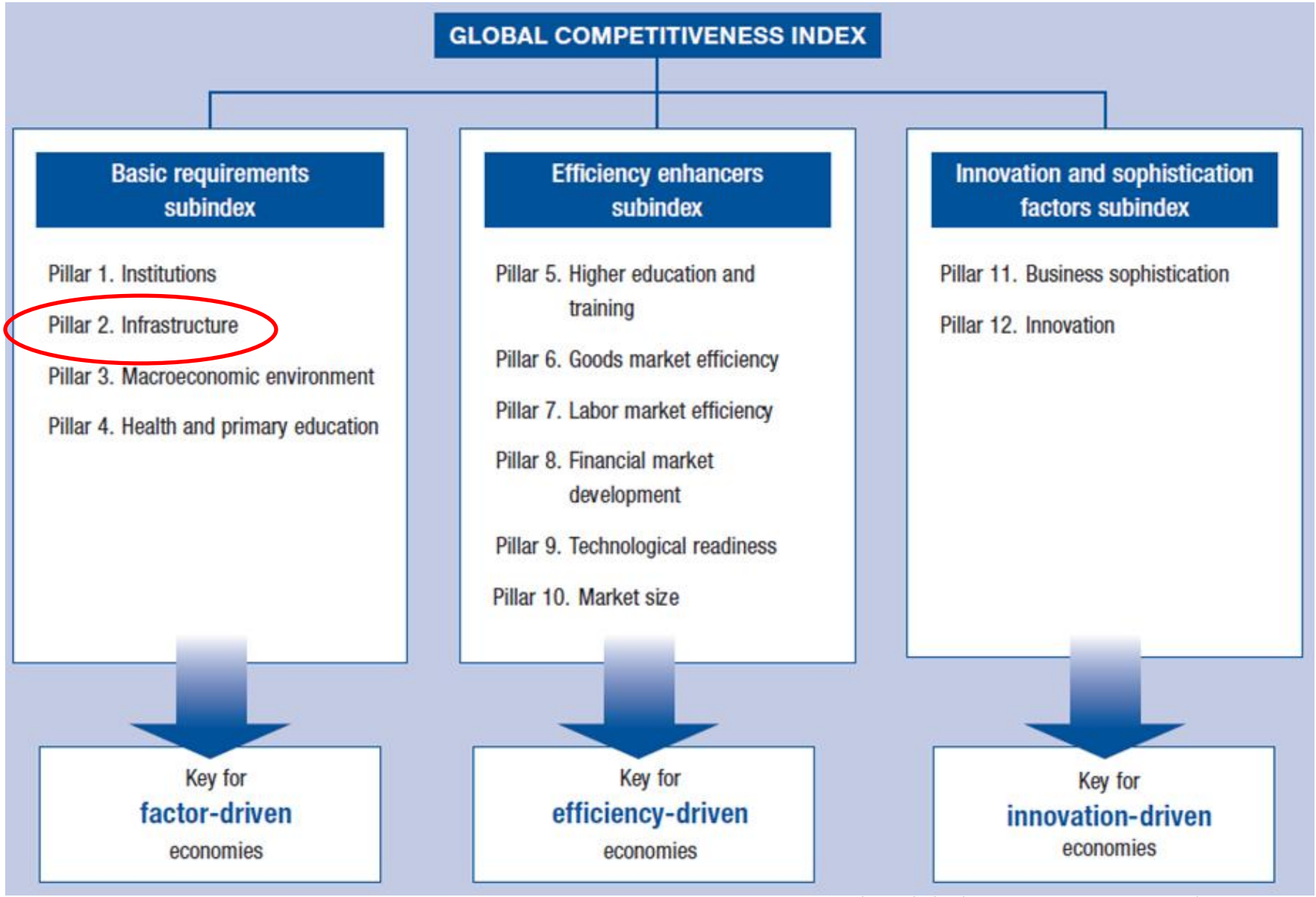
- Il Trasporto Marittimo è il centro di una filiera complessa che coinvolge un gran numero di operatori:
  - logistici e intermodali (a ridosso del porto). *Es. Interporti, ferrovie, imprese di servizi*
  - portuali (dentro il porto). *Es. Cantieristica, Terminal, Movimentazione*
  - della navigazione di ogni tipo (container, rinfuse, ro-ro, crociere)

Porti e Trasporto Marittimo: Strategic concepts (2/2)

- Il Porto è catalizzatore e attivatore di risorse finanziarie:
  - per investimenti imprenditoriali e infrastrutturali, italiani ed esteri
  - è polo di attrazione di fondi pubblici (fondi UE, Stato, Regione) e privati (imprese, project finacing)

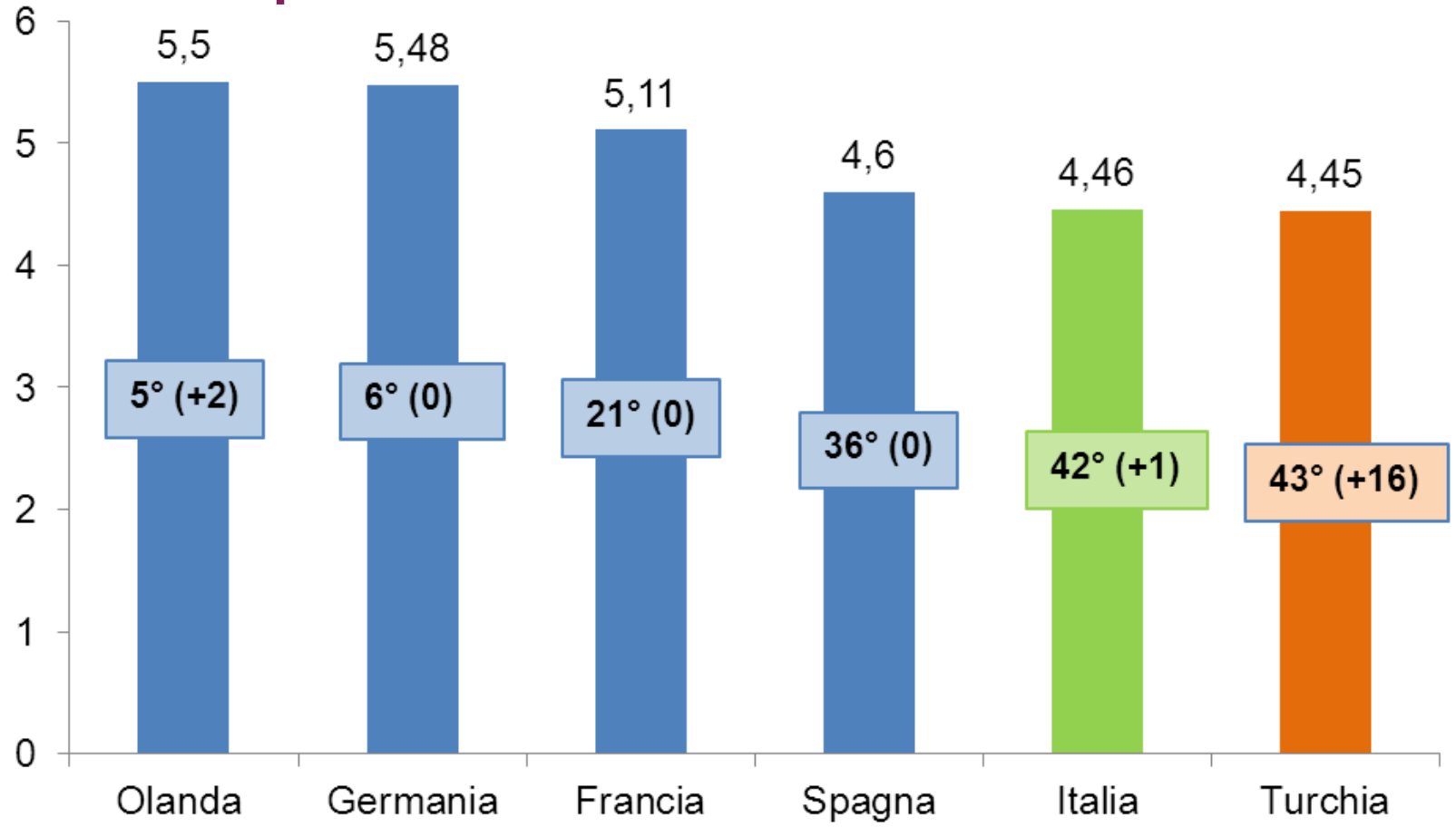
- Il Porto segue logiche di mercato:
  - vive e si alimenta di relazioni internazionali (es. con grandi carrier, con accordi internazionali tra porti)
  - ha dei partner e dei competitor, nazionali e internazionali

Il Global Competitiveness Index 2013



Fonte: The Global Competitiveness Index 2012-2013

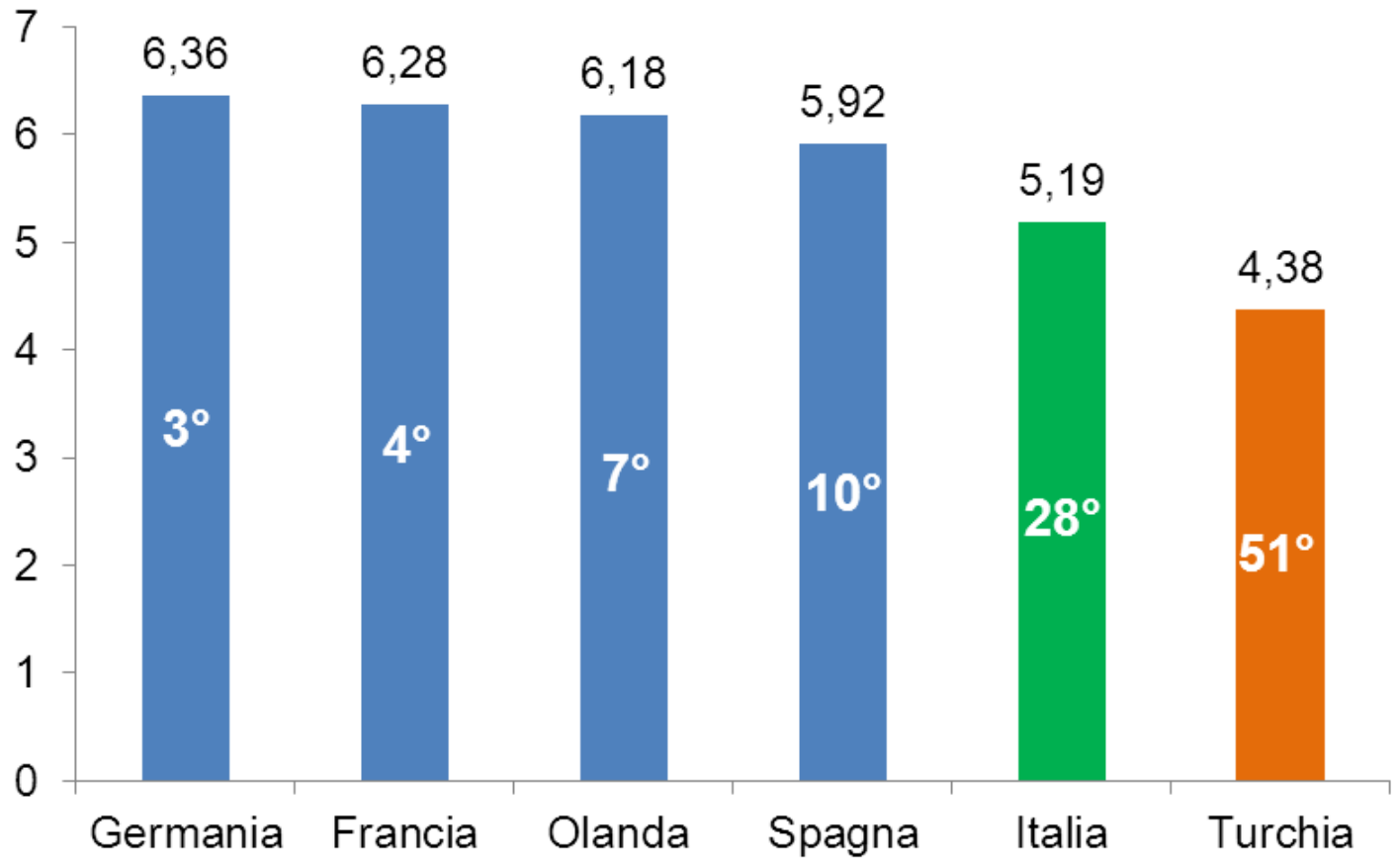
Il Global Competitiveness Index 2013



- L'**Italia** è 42° nella graduatoria mondiale (una posizione in più rispetto allo scorso anno) con un indice pari a 4,46.
- La **Turchia** viene immediatamente dopo con il recupero di 16 posti in classifica.

Fonte: The Global Competitiveness Index 2012-2013

Il Global Competitiveness Index 2013: le infrastrutture



- In riferimento al solo pilastro infrastrutture, l'**Italia** è 28°, mentre la **Turchia** occupa il 51° posto in classifica.

Fonte: The Global Competitiveness Index 2012-2013

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)*
- 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 **12 mld€** 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

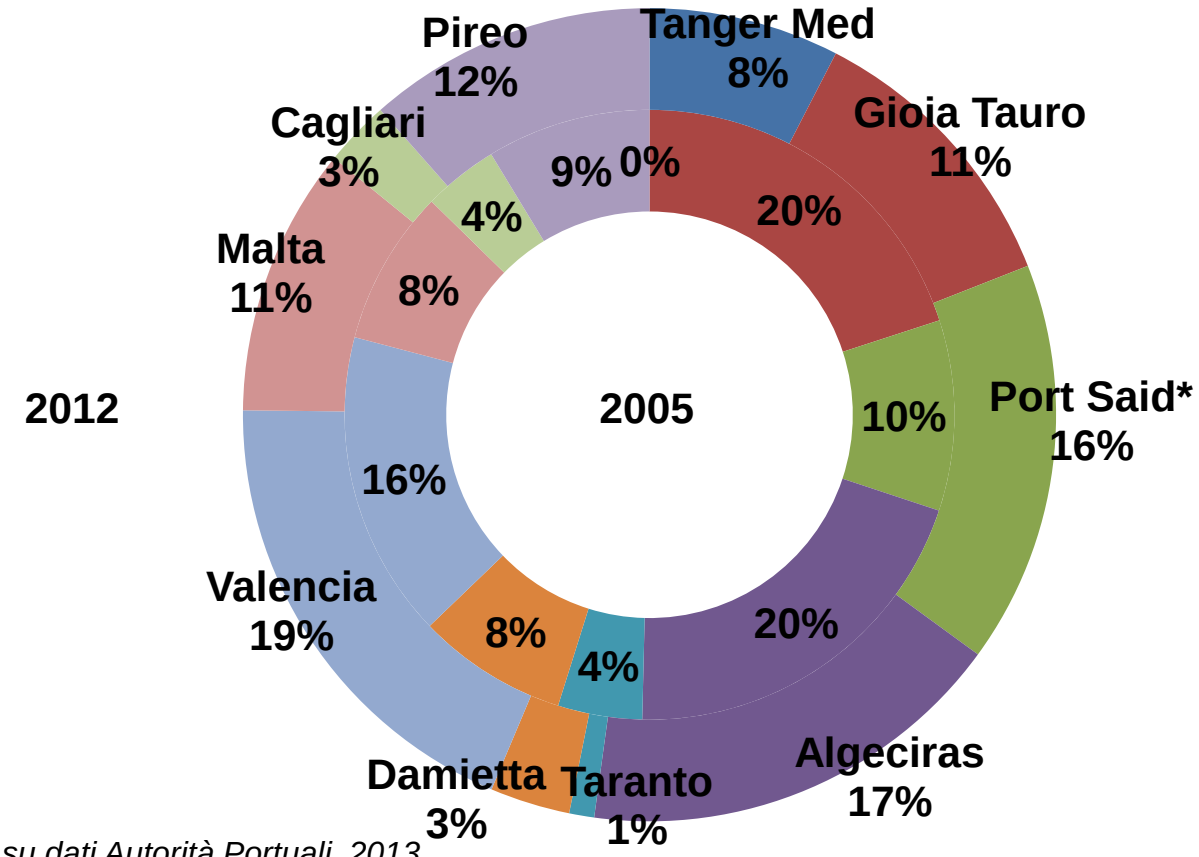
Il porto come catalizzatore di risorse per nuovi investimenti:

- **Dragaggi dei fondali:** necessari per accogliere navi portacontainer "giganti" ad elevato pescaggio.
- **Adeguamento delle banchine e potenziamento dei terminal merci e crociere**: per attrezzare il porto con gru e mezzi di imbarco e sbarco così da favorire e velocizzare le manovre di scarico e smistamento delle navi o creazione di terminal crociere con servizi (es. centri commerciali) per rendere più agevoli e duraturi gli sbarchi e gli imbarchi dei turisti.
- **Investimenti per l'integrazione con altre infrastrutture**: ad esempio la realizzazione di binari ferroviari o nuovi allacci stradali che colleghino il porto con interporti o con autostrade.
- **Valorizzazione dei waterfront portuali**: si tratta di piani di investimento infrastrutturali che hanno l'obiettivo di creare valore intorno al porto così da indurre il turista a visitare l'area circostante a quella di attracco della nave (es. la realizzazione di parchi, di acquari, di musei del mare, etc).
- Realizzazione di **aree logistiche attrezzate** (cd. Distripark): aree a destinazione specifica di imprese che si occupano di logistica così da integrare il porto con il lato servizi alle imprese.

…e come «generatore di economia»:

Fonte: elaborazione SRM

Il porto segue logiche di mercato: i competitor



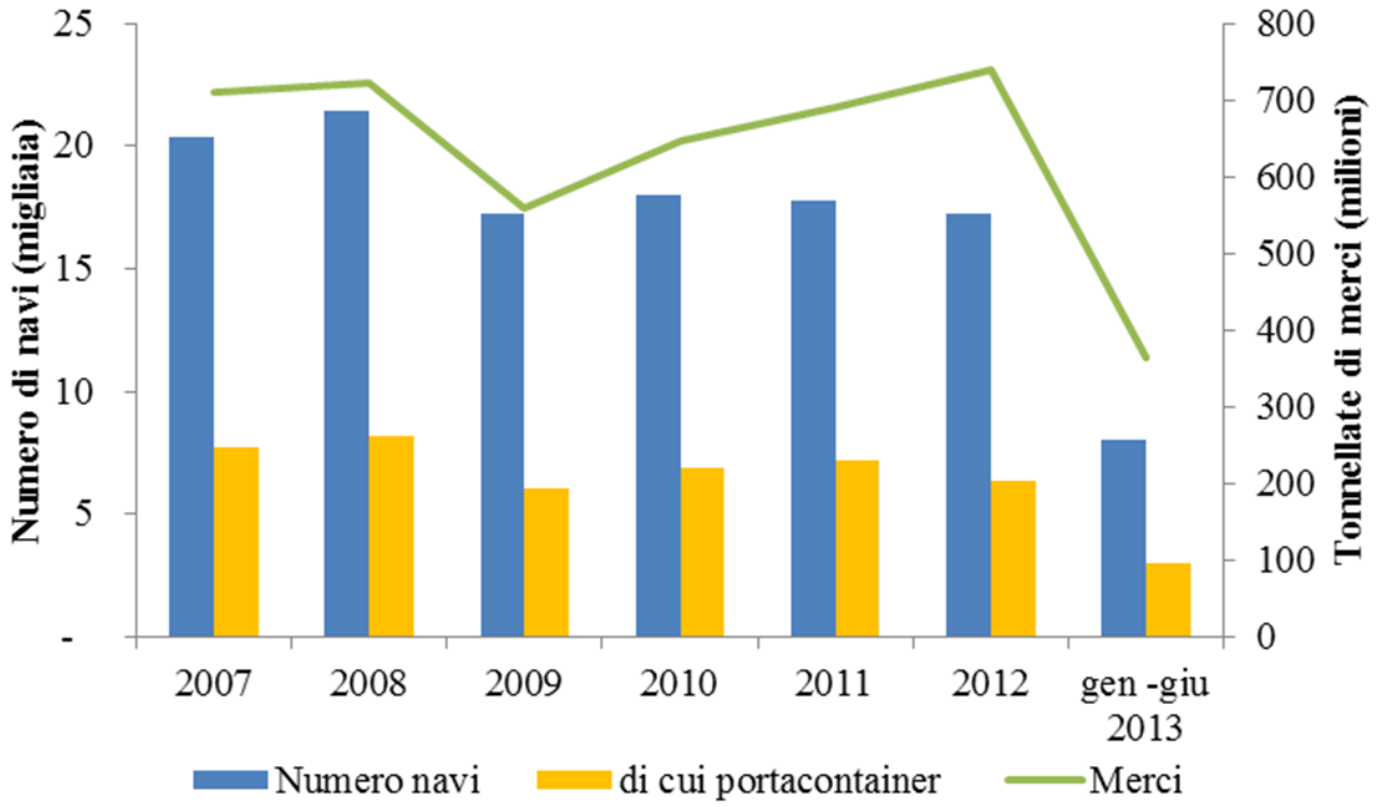
Nel **Mediterraneo** transita il **19%** dell'intero traffico marittimo mondiale

Fonte: 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%).

… e deve seguire le opportunità: le merci continuano a transitare nel bacino Med

- 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

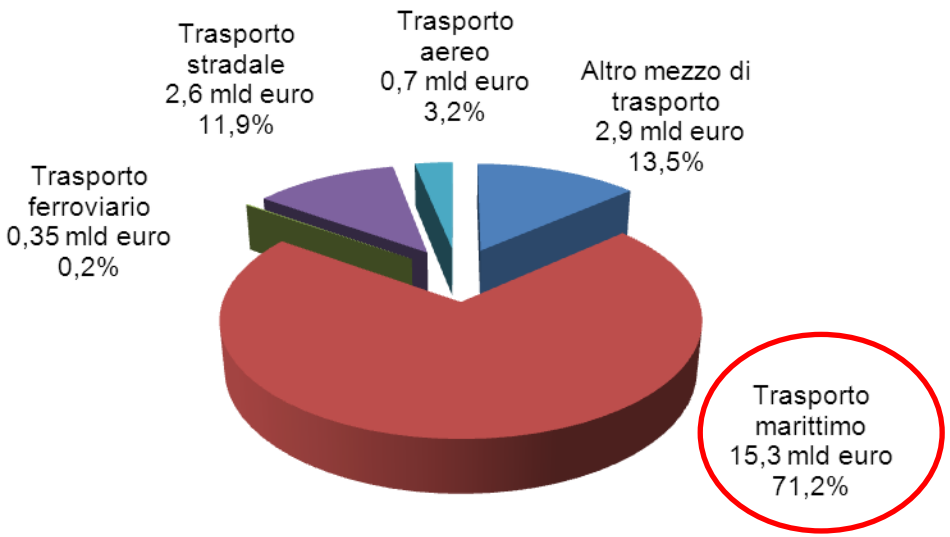
Agenda

- Scenari economici e competitività
- Analisi dell’interscambio commerciale: focus Turchia
- Geografia marittima
- Brevi riflessioni

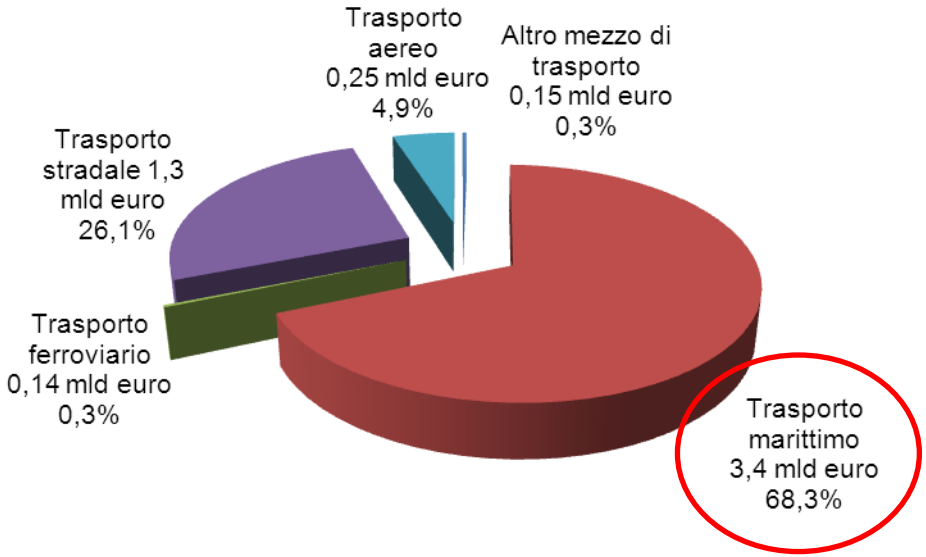
Il valore del trasporto marittimo con l'area Med e con la Turchia
(I quad. 2013)

- L'interscambio marittimo dell'Italia con l'area Med è pari **21,5 miliardi di euro**.
- Il **mare** è la principali modalità di trasporto dell'Italia nell'area considerata rappresentando il **71,2%** del totale area Med ed il **68,3%** del totale Turchia.

Area Med



Turchia

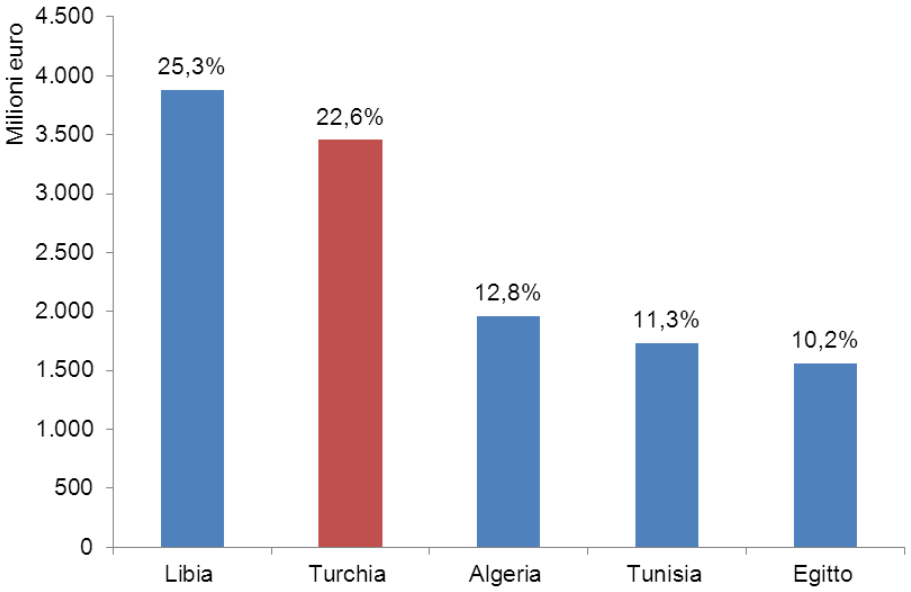


FONTE: Elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

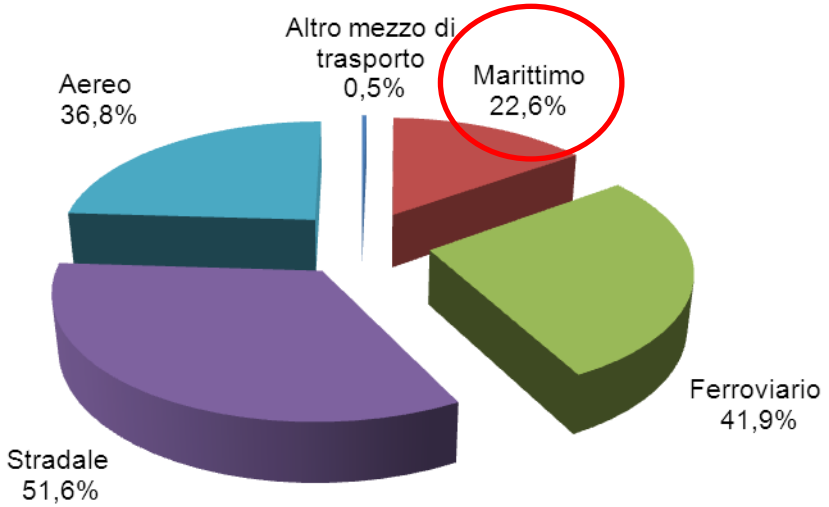
L'interscambio marittimo con l'area Med: il peso della Turchia

- 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..



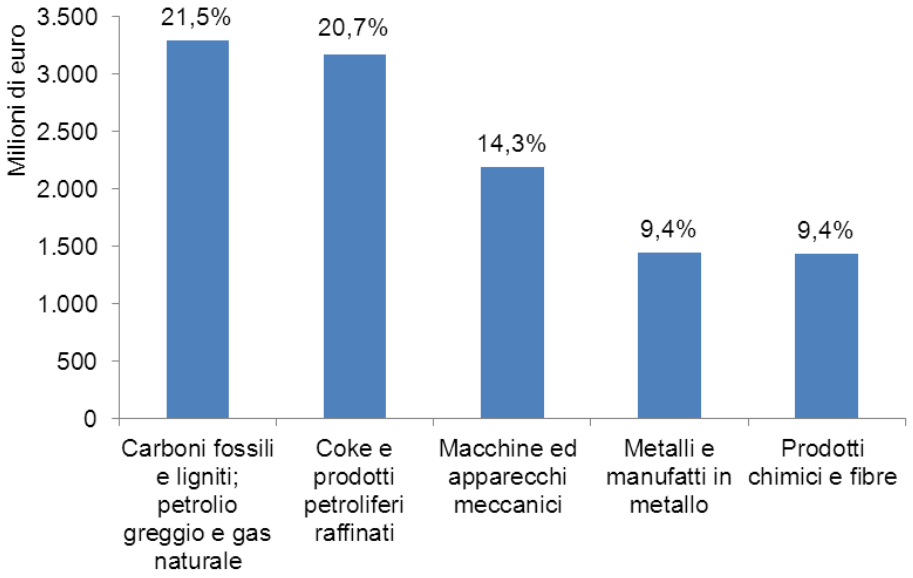
.. Ed il peso della Turchia per le altre modalità di trasporto



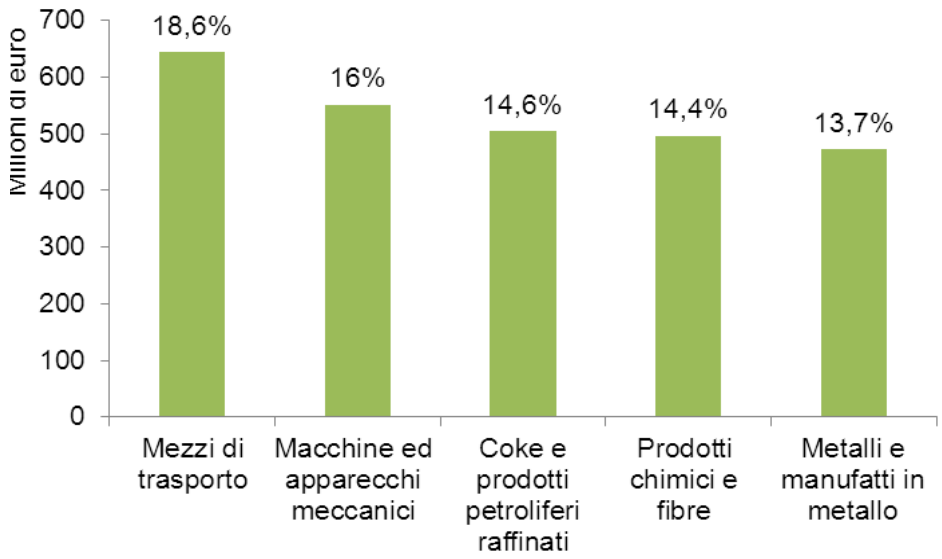
FONTE: Elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

L’interscambio marittimo: le merci

Italia – Area Med



Italia – Turchia



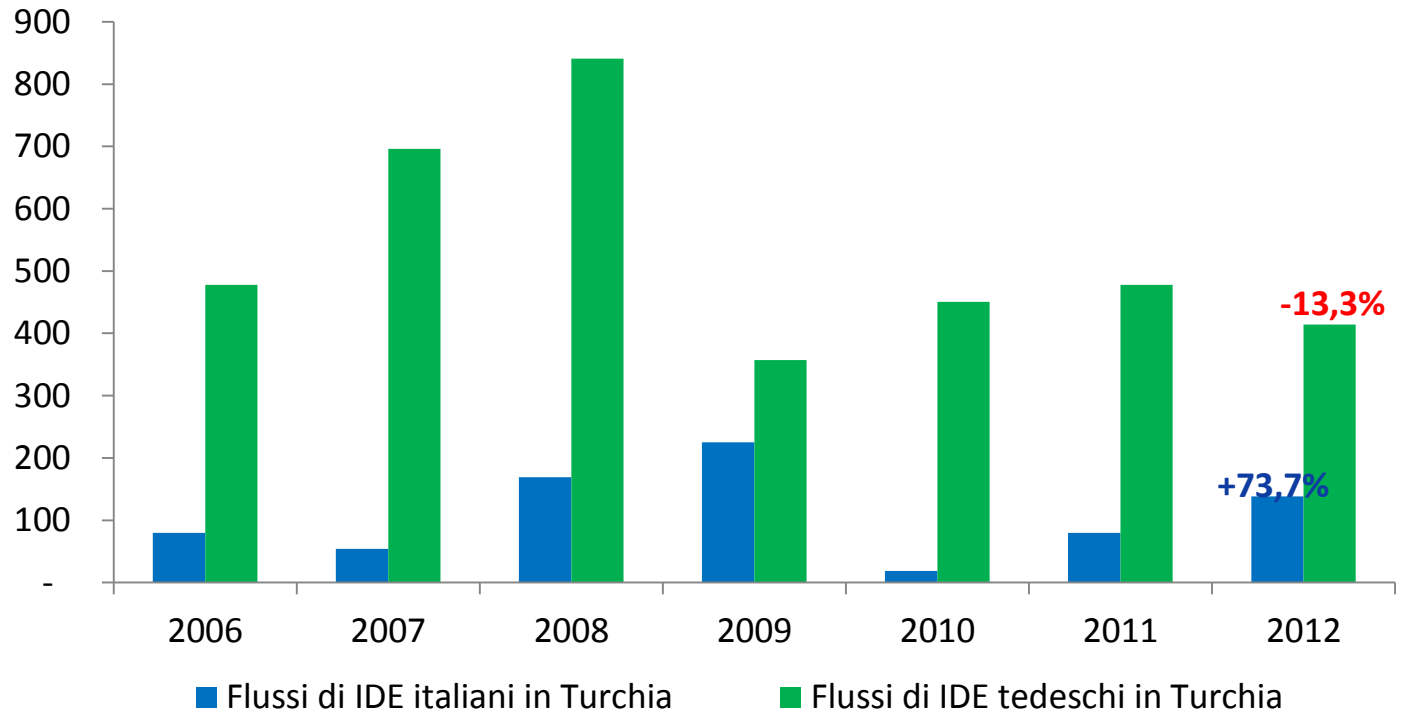
- I prodotti energetici nel loro insieme assorbono oltre il 40% del commercio con l’area Med ed il 18,2% di quello con la Turchia.
- Emerge la capacità di vendita, da parte dell’Italia, di macchinari industriali sia generali che speciali, a riscontro del bisogno di sviluppo e di tecnologia da parte dei Paesi dell’area Med.

FONTE: Elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Progetto Business: 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%).

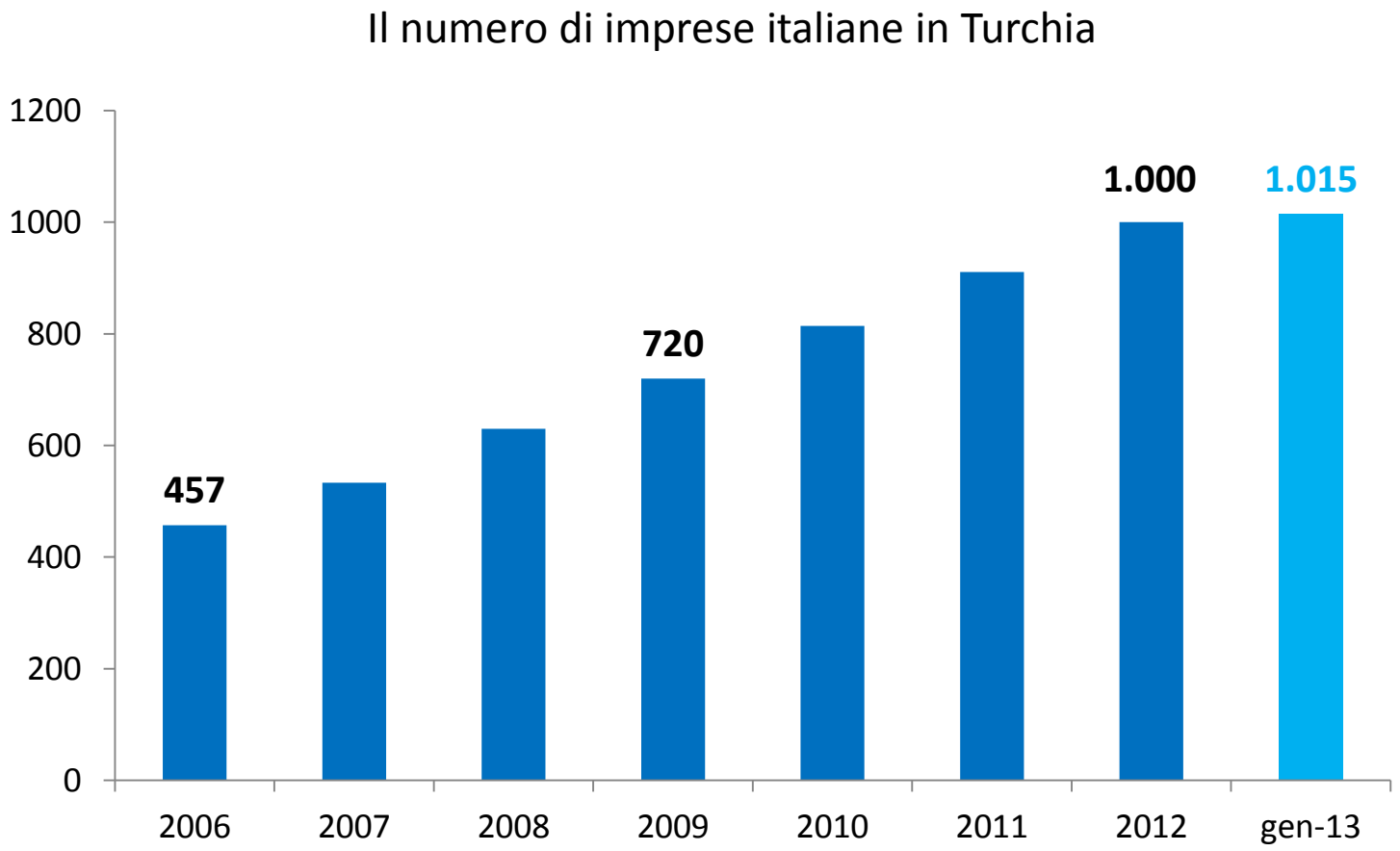
I flussi di Investimenti Diretti Esteri di Italia e Germania in Turchia
dati in milioni di euro e variazione % 2012 su 2011



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

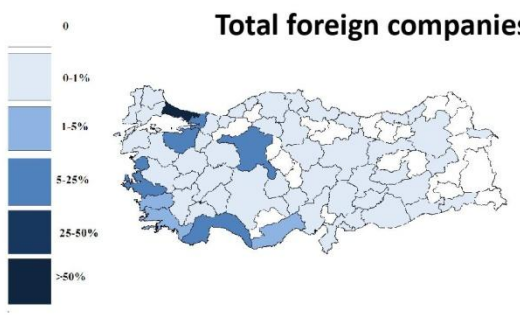
…e aumenta la presenza imprenditoriale italiana

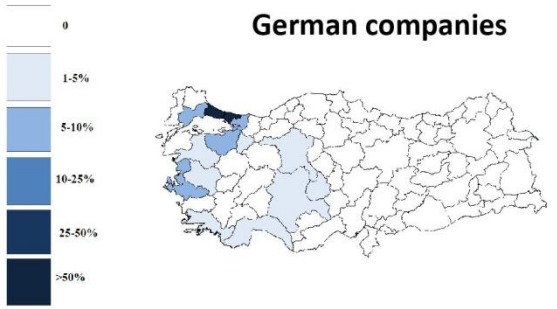
- Il numero di imprese italiane in Turchia ha superato le 1.000 unità a gennaio di quest'anno. La crescita della presenza «business» italiana dal 2009 (+38,9%) è stata superiore a quella tedesca (+36,7%)



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

Distribuzione geografica delle imprese a capitali italiani in Turchia





0

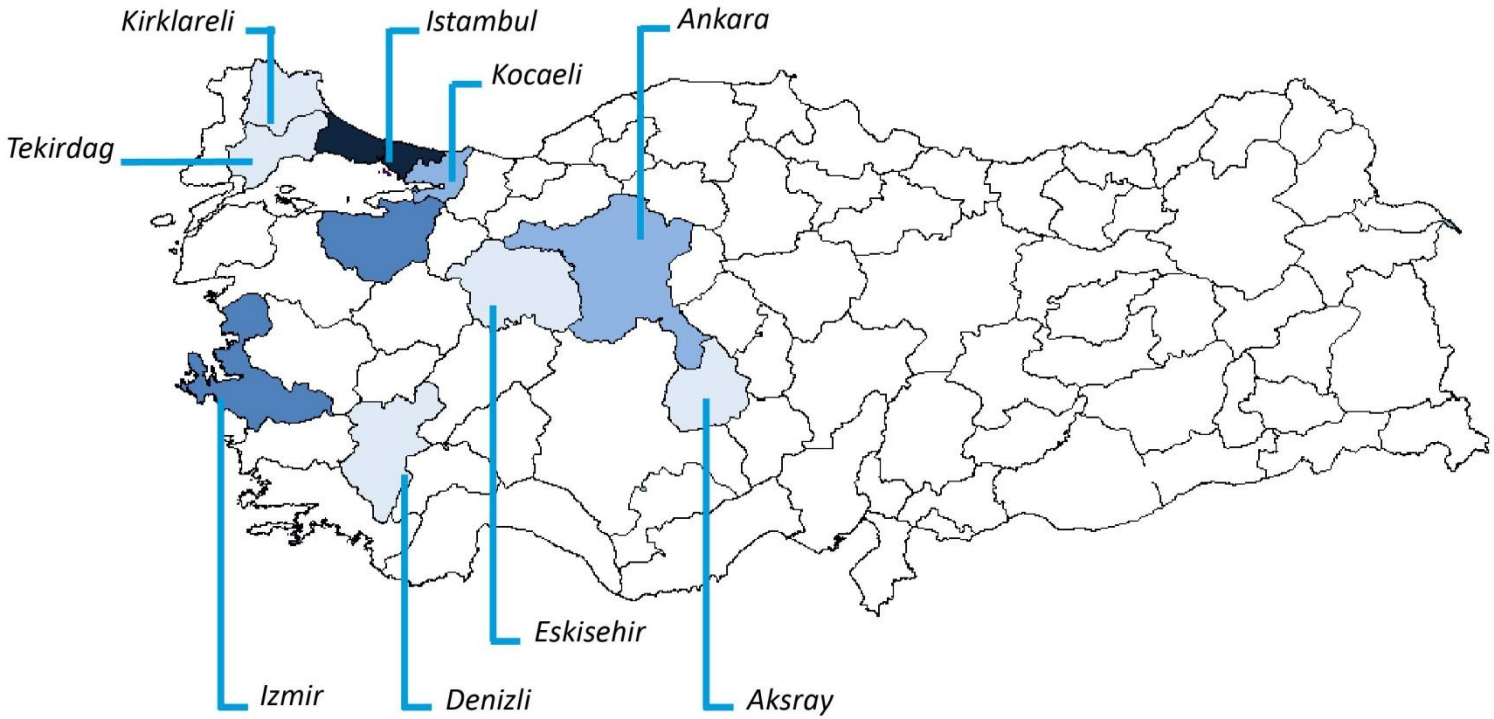
1-5%

5-10%

10-25%

25-50%

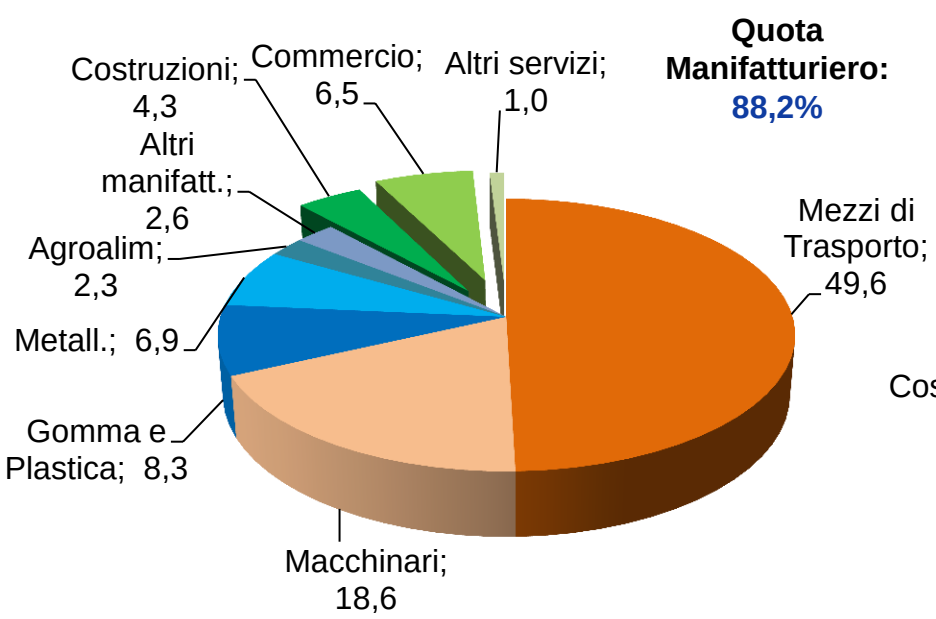
>50%



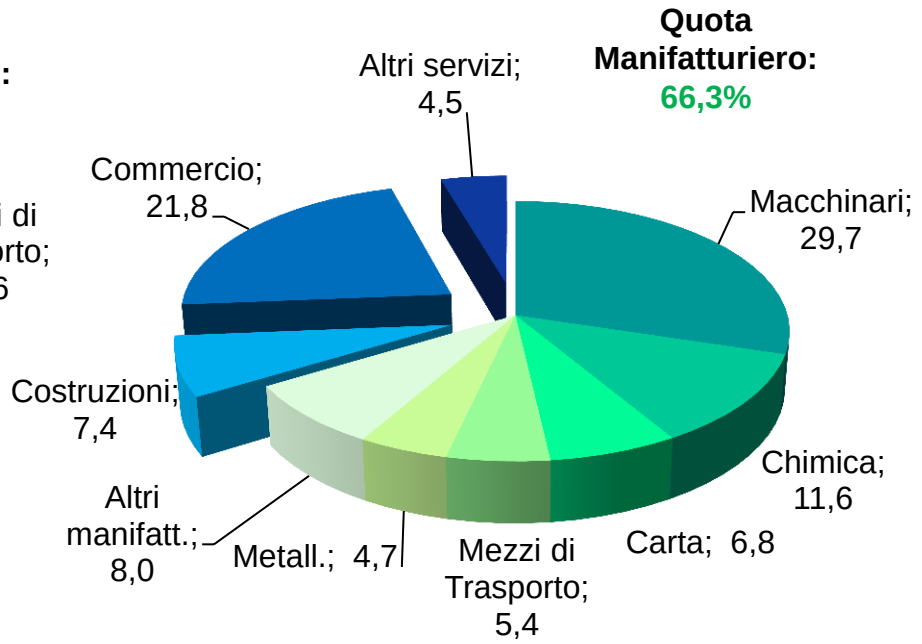
L'88,2% del fatturato delle aziende italiane presenti in Turchia riguarda imprese manifatturiere

- 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 %

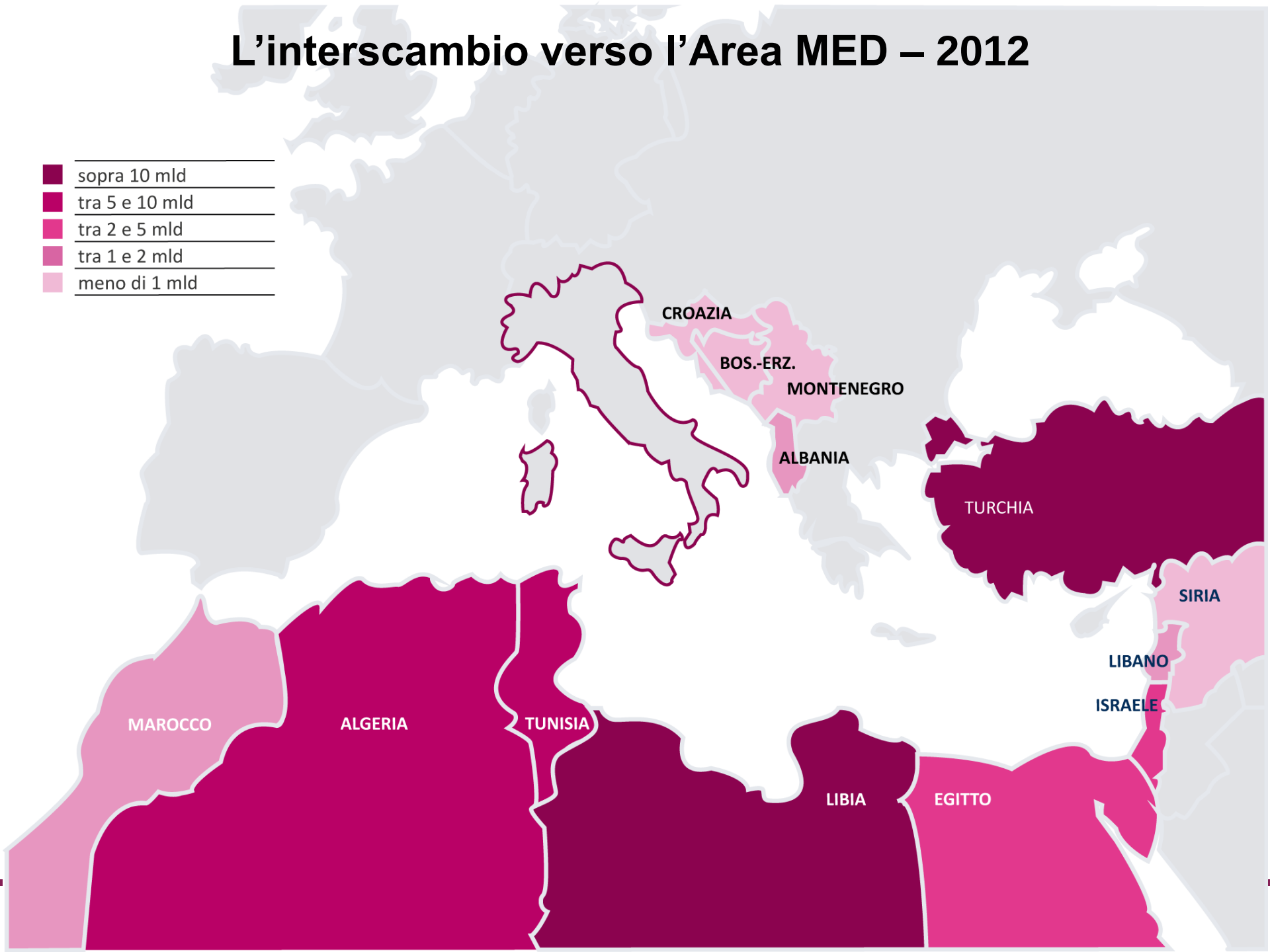


Fonte: elaborazioni SRM su dati BV-DEP (banca dati Orbis)

Agenda

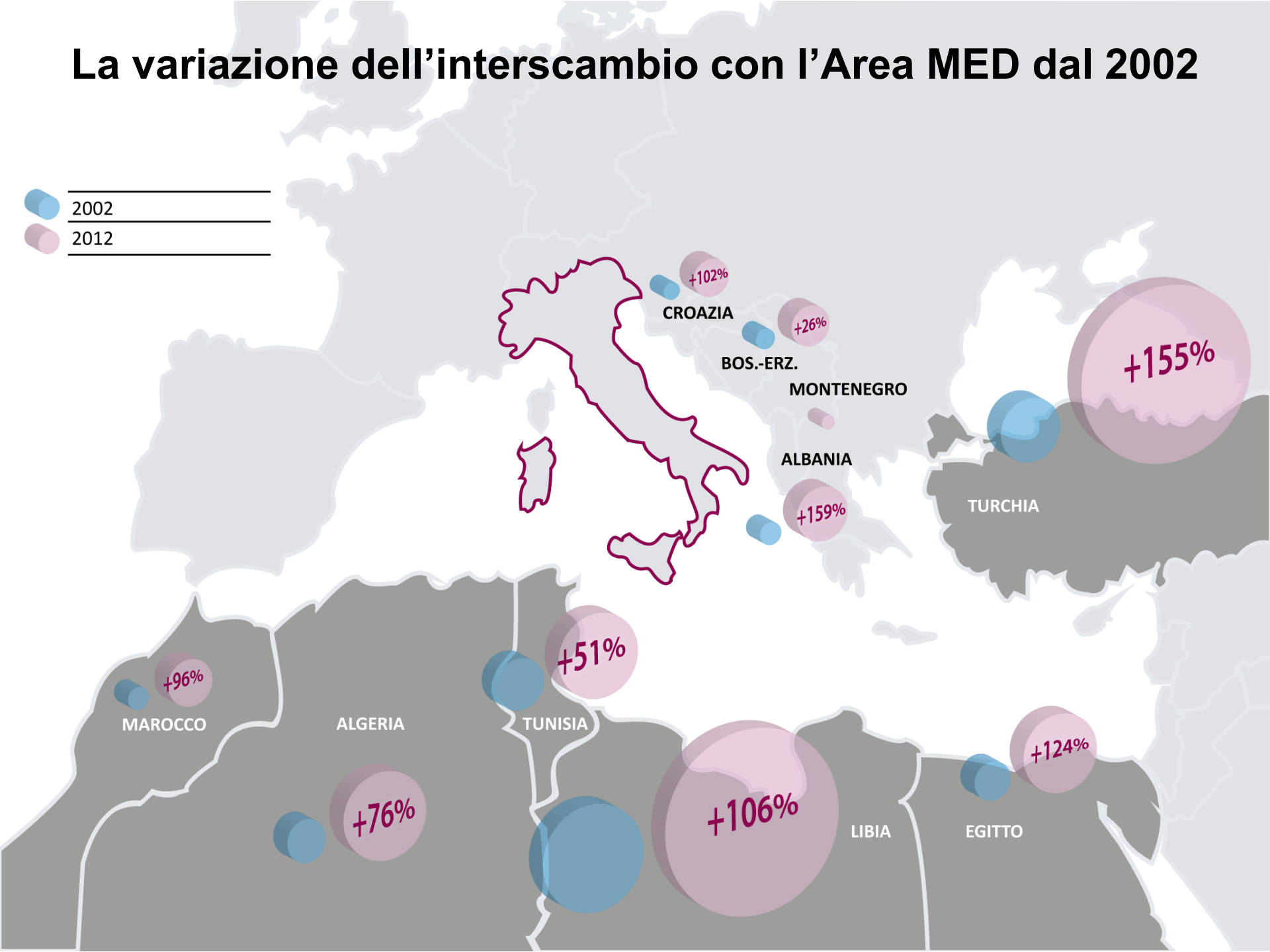
- Scenari economici e competitività
- Analisi dell’interscambio commerciale: focus Turchia
- Geografia marittima
- Brevi riflessioni

L’interscambio verso l’Area MED – 2012

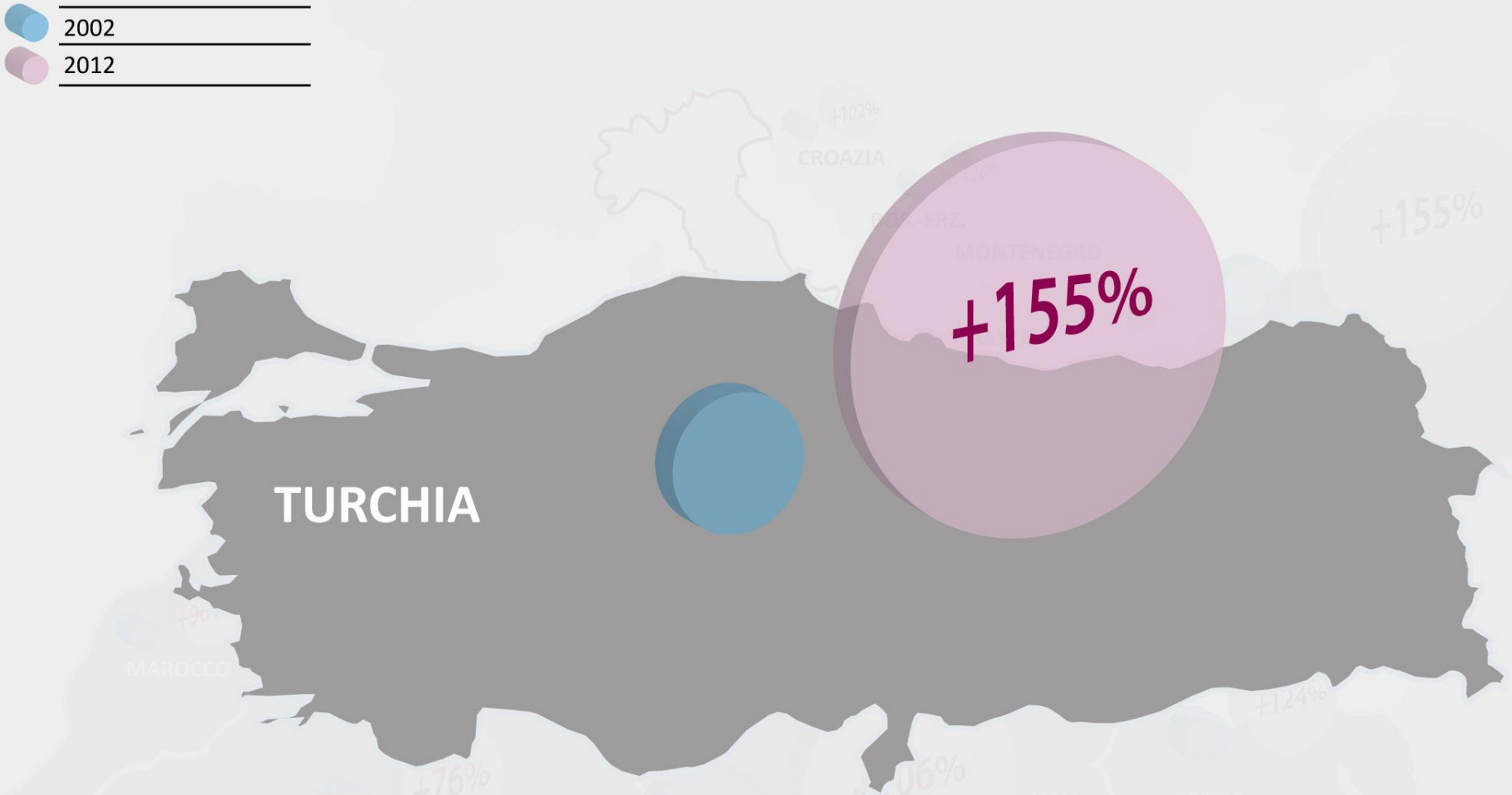


L’interscambio verso la Turchia– 2012

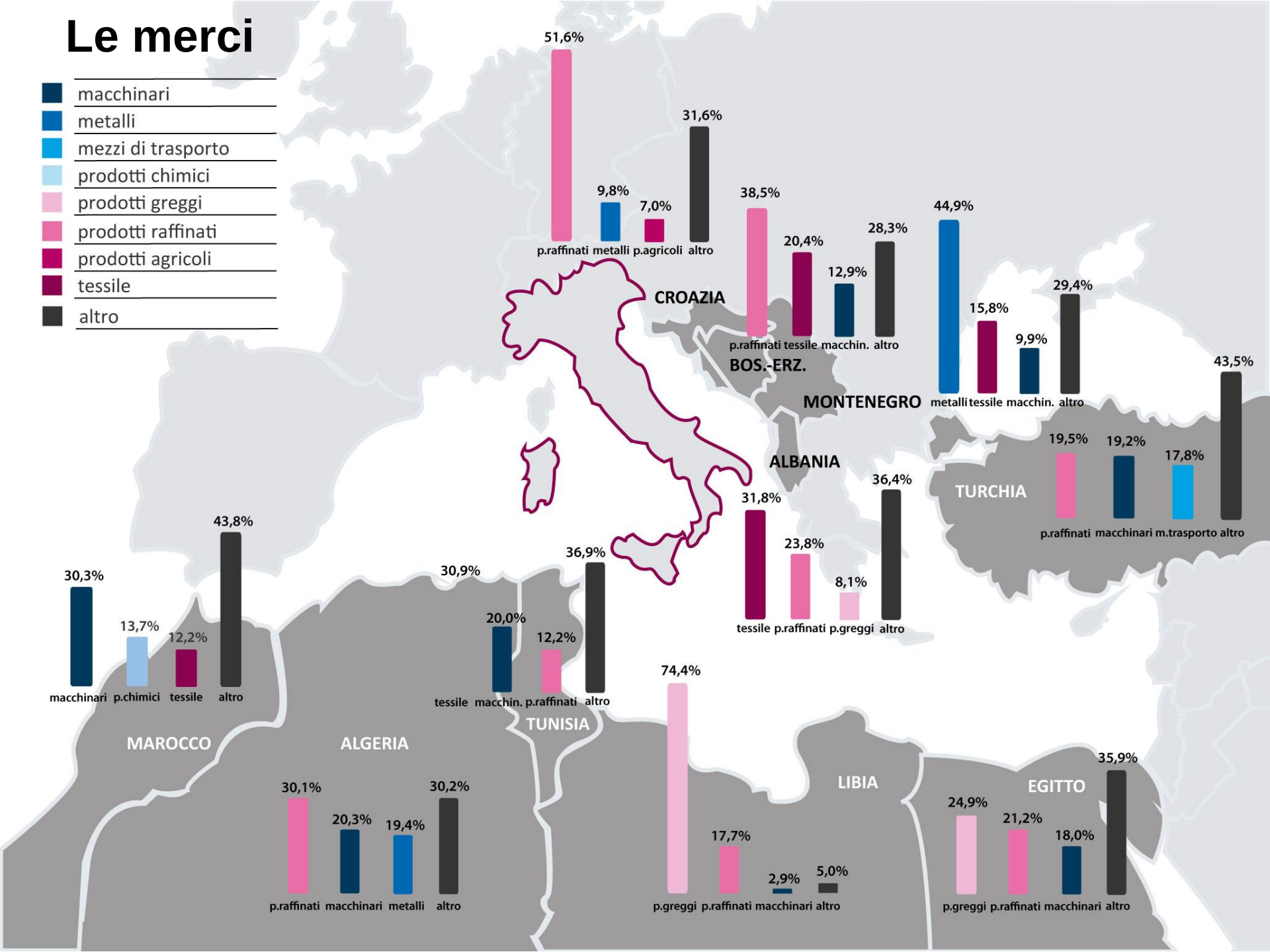
La variazione dell'interscambio con l'Area MED dal 2002



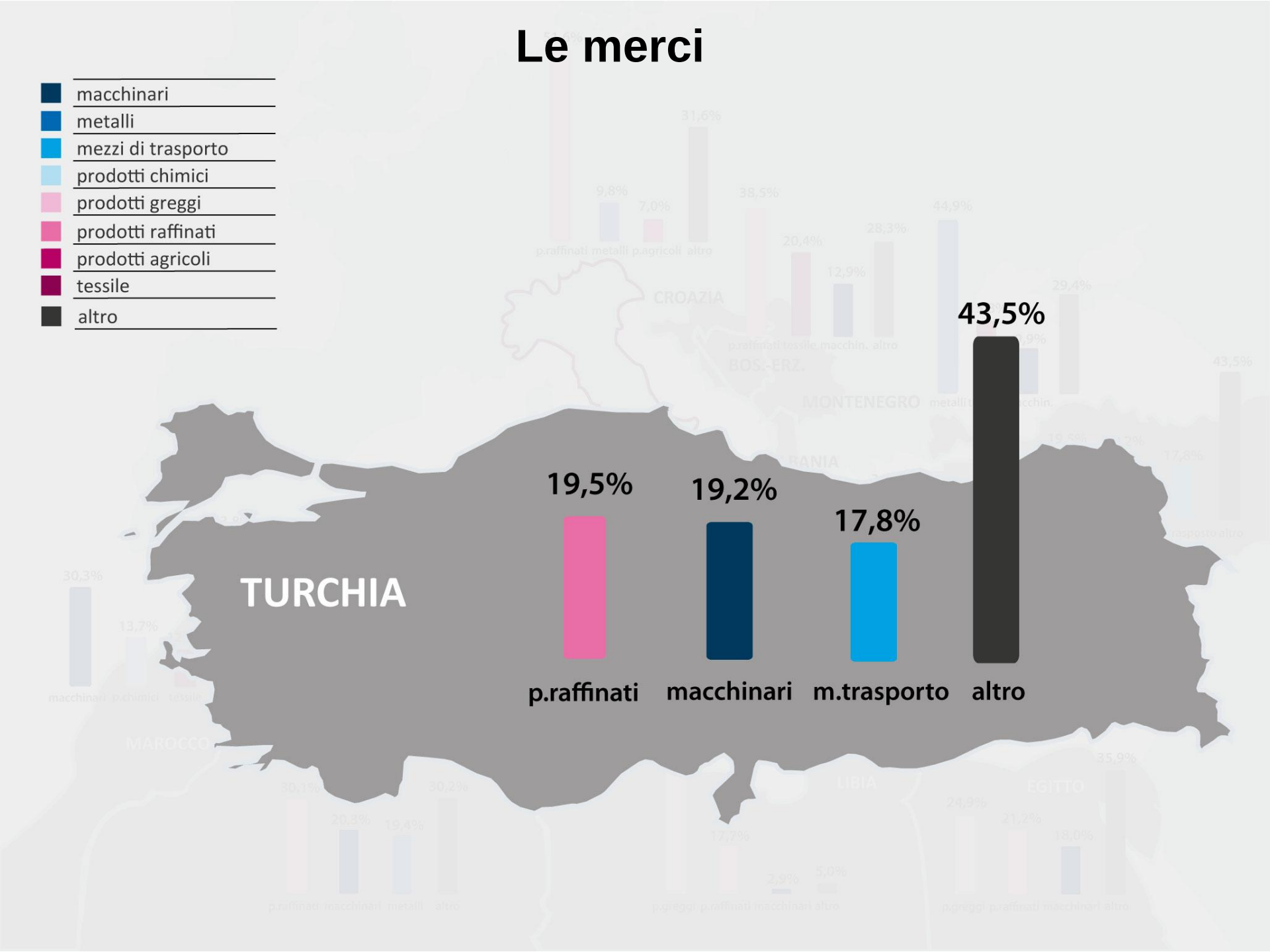
La variazione dell'interscambio con la Turchia dal 2002



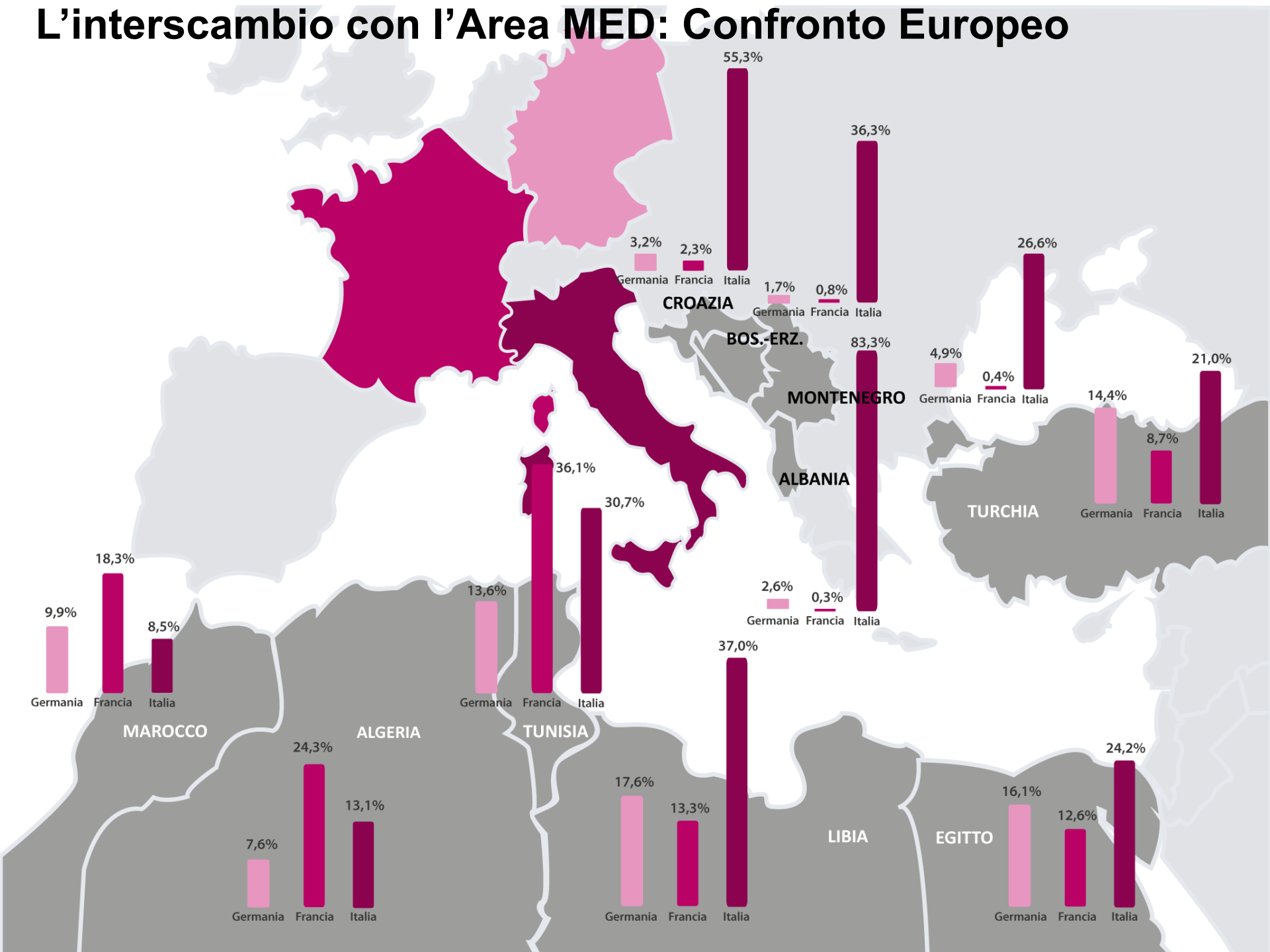
Le merci


macchinari
metalli
mezzi di trasporto
prodotti chimici
prodotti greggi
prodotti raffinati
prodotti agricoli
tessile
altro
CROAZIA
51,6%
p.raffinati
9,8%
metalli
7,0%
p.agricoli
31,6%
altro
BOS.-ERZ.
38,5%
p.raffinati
20,4%
tessile
12,9%
macchin.
28,3%
altro
MONTENEGRO
44,9%
metalli
15,8%
tessile
9,9%
macchin.
29,4%
altro
ALBANIA
31,8%
tessile
23,8%
p.raffinati
8,1%
p.greggi
36,4%
altro
TURCHIA
19,5%
p.raffinati
19,2%
macchinari
17,8%
m.trasporto
43,5%
altro
MAROCCO
30,3%
macchinari
13,7%
p.chimici
12,2%
tessile
43,8%
altro
ALGERIA
30,1%
p.raffinati
20,3%
macchinari
19,4%
metalli
30,2%
altro
TUNISIA
30,9%
tessile
20,0%
macchin.
12,2%
p.raffinati
36,9%
altro
LIBIA
74,4%
p.greggi
17,7%
p.raffinati
2,9%
macchinari
5,0%
altro
EGITTO
24,9%
p.greggi
21,2%
p.raffinati
18,0%
macchinari
35,9%
altro

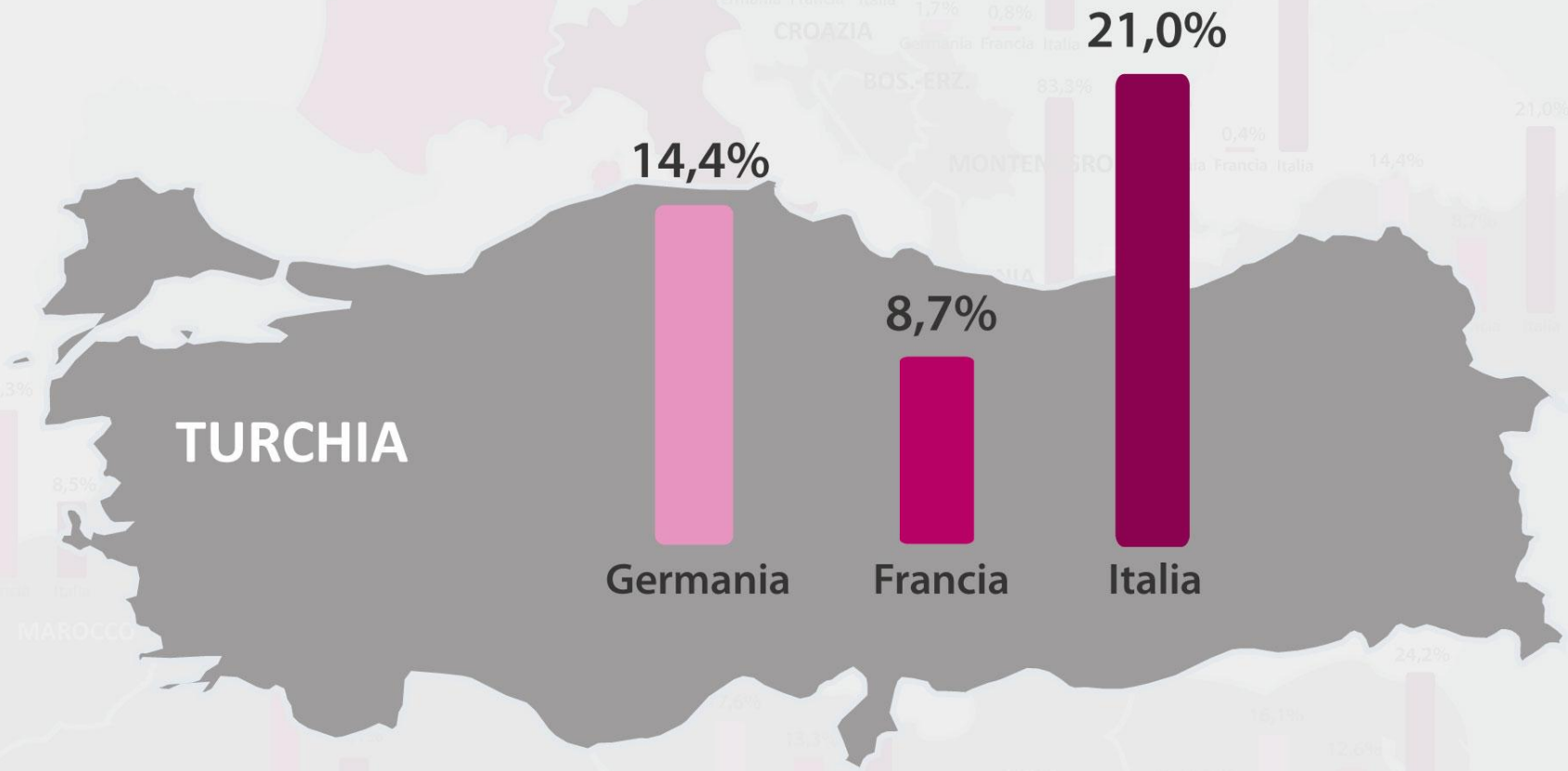
Le merci


macchinari
metalli
mezzi di trasporto
prodotti chimici
prodotti greggi
prodotti raffinati
prodotti agricoli
tessile
altro
TURCHIA
19,5%
19,2%
17,8%
43,5%
p.raffinati
macchinari
m.trasporto
altro

L’interscambio con l’Area MED: Confronto Europeo



L’interscambio con la Turchia: Confronto Europeo



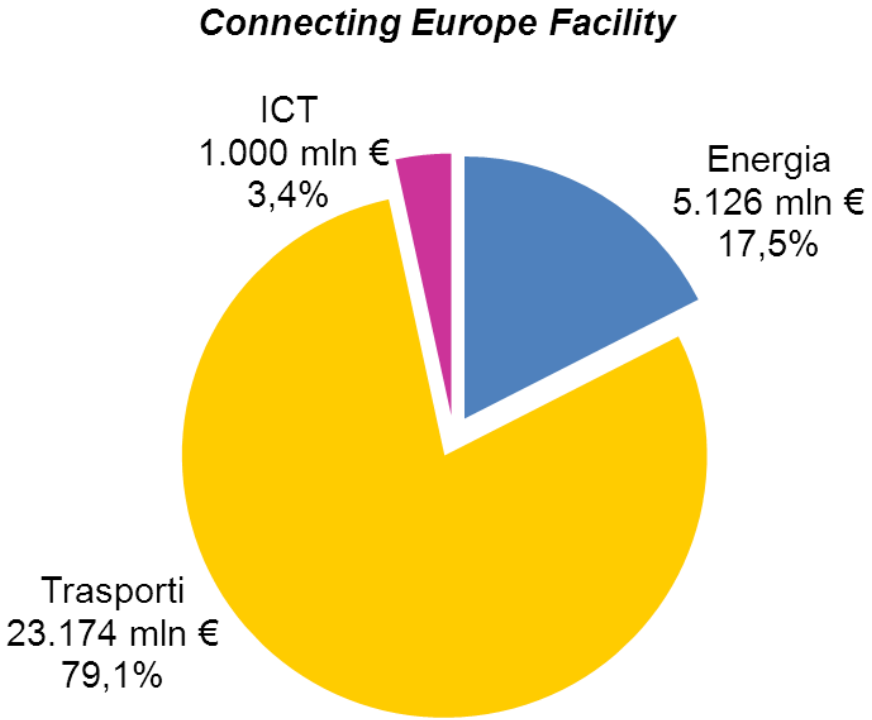
Agenda

- Scenari economici e competitività
- Analisi dell’interscambio commerciale: focus Turchia
- Geografia marittima
- Brevi riflessioni

Una riflessione sul Futuro

La nuova Agenda 2014-2020
il Programma *Connecting Europe Facility*

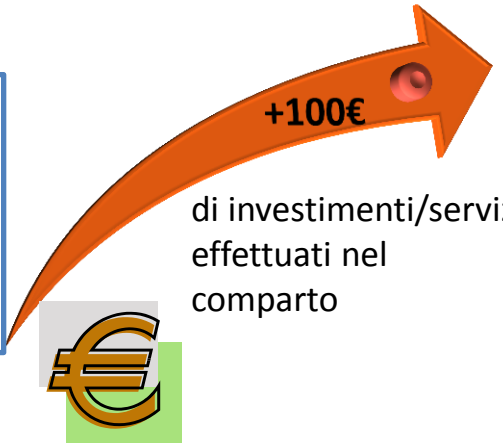
- È indirizzato allo sviluppo di infrastrutture nei comparti dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazione.
- Ha uno stanziamento complessivo di quasi 30 mld di € dei quali 23,2 indirizzati ai trasporti.
- Per il completamento di tale rete la Commissione Europea stima che occorrono 540 mld di €.



Fonte: elaborazione SRM su dati Commissione Europea, 2013

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

Il moltiplicatore degli investimenti del trasporto marittimo è pari a 2,53



di investimenti/servizi effettuati nel comparto

253
Ricaduta sul sistema economico nazionale

Il moltiplicatore dell'occupazione del trasporto marittimo è pari a 2,02

100
Addetti attivati direttamente dal settore

202
Nuovi posti di lavoro nel sistema produttivo generale

(Confitarma su stime CENSIS – Federazione del Mare)

Spunti per il rilancio del trasporto marittimo

- ✓ 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;
- ✓ Creare infrastrutture ed eventualmente ridisegnare il **layout portuale** per renderlo **più efficiente e maggiormente competitivo**;
- ✓ Cogliere le opportunità connesse allo sviluppo dei Paesi che si affacciano sul **Mediterraneo**.

Napoli

15 ottobre 2013

h. 9,30

Banco di Napoli

via Toledo 177

Sala delle Assemblee