

Porti: al Sud servono tanti Rotterdam, sostenuti dalla Zes Unica

Alessandro Panaro

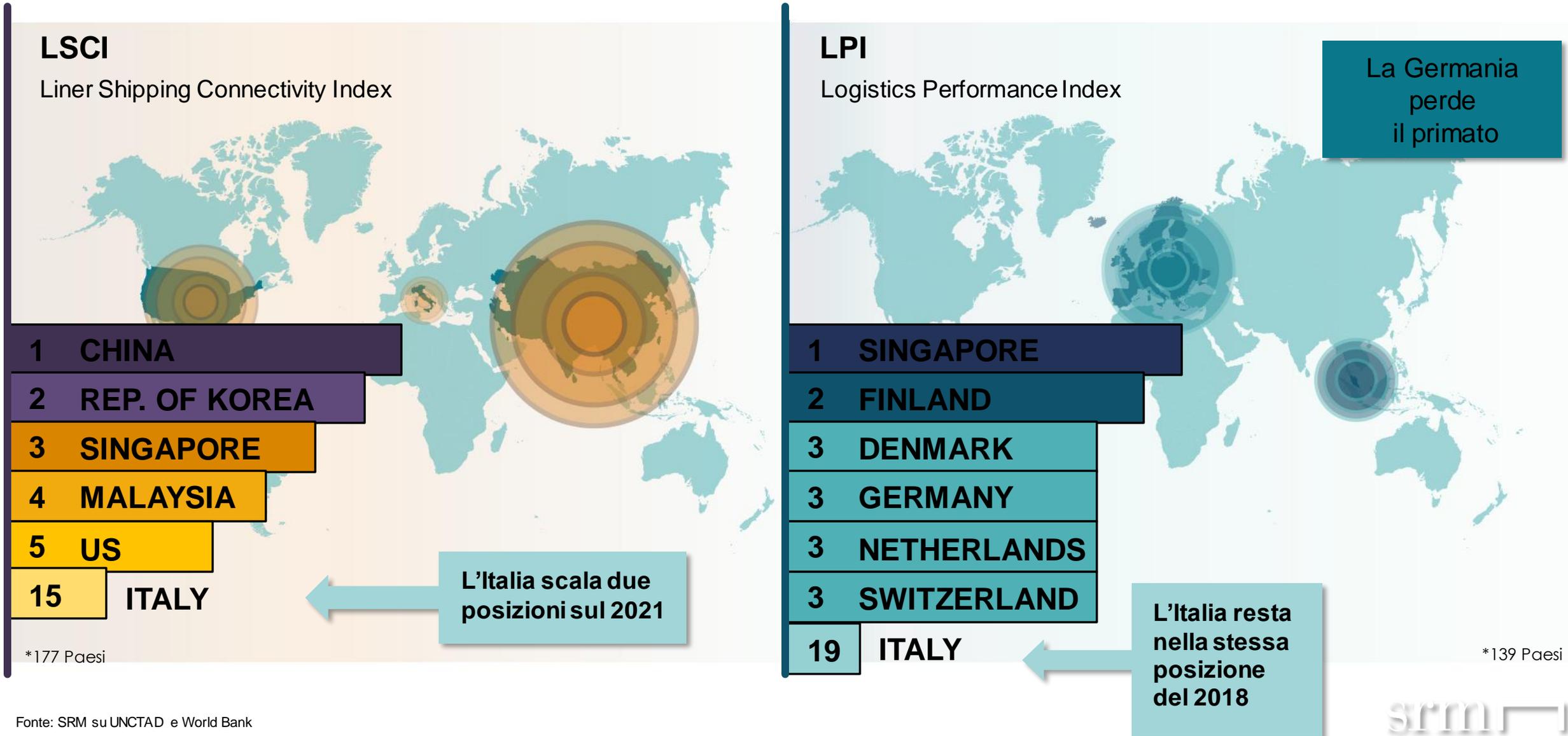
SRM – Head of Maritime Economy Dept.

Catania, 19 Aprile 2024

Agenda

- *Il posizionamento competitivo del nostro Paese nel network internazionale*
- *I porti italiani e del Sud: traffico e caratteristiche*
- *La strada verso la sostenibilità*
- *L'attrazione di Investimenti*

La competitività marittima portuale e logistica sono elementi strategici

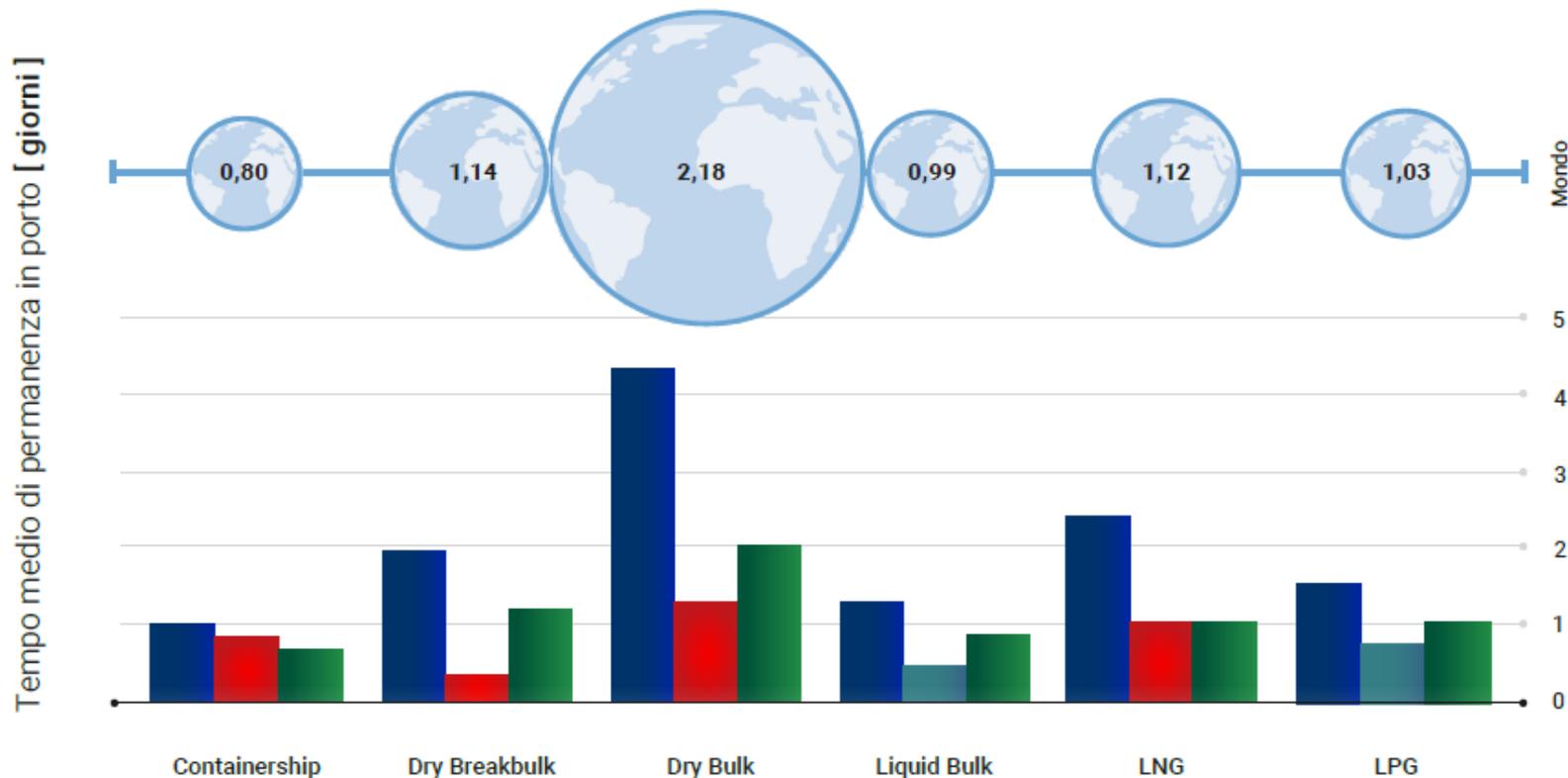


Competitività è anche tempo medio di attesa delle navi in porto (giorni)

N. Giorni in porto

Confronto tra Italia e best performance competitor del Northern Range e dell'area UE-Med

■ Italia ■ Paesi Bassi ■ Germania ■ Spagna



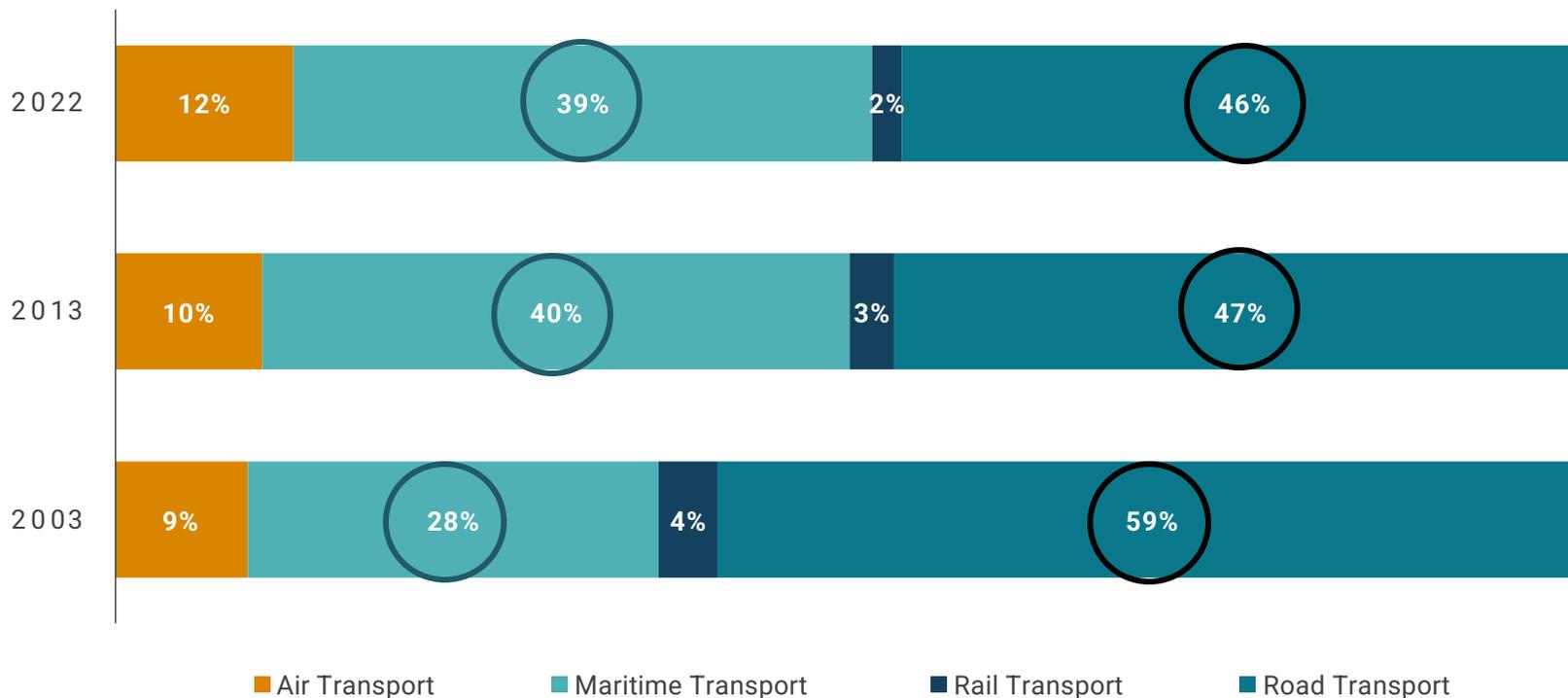
L'Italia deve lavorare sull'efficienza logistica per allinearsi ai valori medi del mondo e dei migliori concorrenti.

Paesi Bassi, Germania e Spagna hanno migliori performance e "liberano" la nave in minor tempo.

Fonte: SRM su UNCTAD

1 I porti sempre più a supporto dell'internazionalizzazione del sistema delle imprese

Valore dell'import-export per modalità (%) 2003 – 2013 – 2022



Sono stati esclusi gli altri mezzi di trasporto e il non dichiarato.

Fonte: SRM su Coeweb - ISTAT

- Il 40% del commercio estero dell'Italia avviene via mare, per un valore nel 2022 di 377 mld€.
- La quota di trasporto via mare è cresciuta di 11 punti negli ultimi 20 anni.

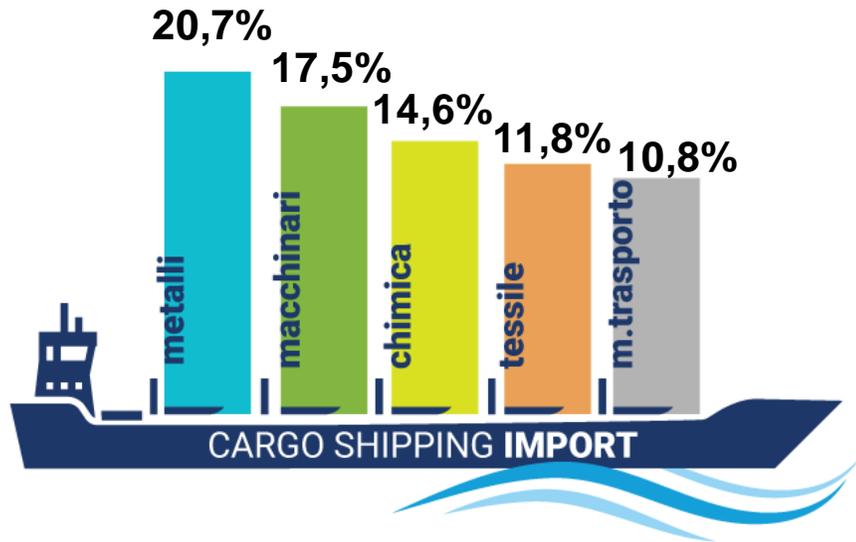
1 La vocazione marittima delle regioni italiane

- %**
 - Liguria **65%**
 - Molise **52%**
 - Puglia **46%**
-
- mln tonn.**
 - Lombardia **33,8**
 - Veneto **19,9**
 - Emilia-Romagna **19,3**



Dati al 2022
* Sono escluse le isole per la forte incidenza del dato oil
** Vocazione marittima = Quota di import-export marittimo in valore su import-export totale in valore.
Fonte: SRM su Coew eb-Istat

Commercio estero Italia: i top 5 prodotti industriali in import o in export via mare



Share sul totale dell'import marittimo:
Top 5 = **75,4%** per un valore di
106,7 mld€



Share sul totale dell'export marittimo:
Top 5 = **76,6%** per un valore di
124 mld€



TOT. Merci 2022: 490,1 mln tonn

sul 2021: $\Delta +1,9\%$

Nel cerchietto giallo il dato di concentrazione, ovvero la quota dei Top 5 porti italiani sul totale della categoria al 2022.
Nel cerchietto blu il dato di concentrazione al 2013.



**Rinfuse
liquide**

169
mln tonn

1. Trieste: 37,9
2. Cagliari: 25,4
3. **Augusta: 23,6**
4. **Milazzo: 17**
5. Genova: 13,9

70%

70%



**Rinfuse
solide**

61,1
mln tonn

1. Ravenna: 11,7
2. Taranto: 7,9
3. Venezia: 7,2
4. Brindisi: 4,4
5. Monfalcone: 3,1

56%

60%



RO-RO

120,9
mln tonn

1. Livorno: 14,8
2. Genova: 9,5
3. Trieste: 8,8
4. Salerno : 7,6
5. **Catania: 7**

40%

47%



Container

11,6
mln TEUs

1. **Gioia Tauro: 3,4**
2. Genova: 2,5
3. La Spezia: 1,3
4. Trieste: 0,9
5. Livorno: 0,8

76%

76%



**Altre
merci**

19,7
mln tonn

1. Ravenna: 6,5
2. Taranto: 2,8
3. Venezia: 2,3
4. Livorno: 2,3
5. Trieste: 1,5

78%

70%

Andamento dei porti italiani nel 2023*

Lieve calo per i porti italiani

476 mln tonn

merci movimentate
nel 2023

-2,9%

variazione su
2022



Liquid Bulk

167,3 mln tonn

-1%



Container

115,3 mln tonn

-3,6%



Dry bulk

53,2 mln tonn

-12,8%



Ro-Ro

121,6 mln tonn

+0,6%



**Cresce
il Ro-Ro**

Altre merci

18,6 mln tonn

-5,5%

Passeggeri

71,2 mln di cui

+16,1%

13,5 mln Crocieristi

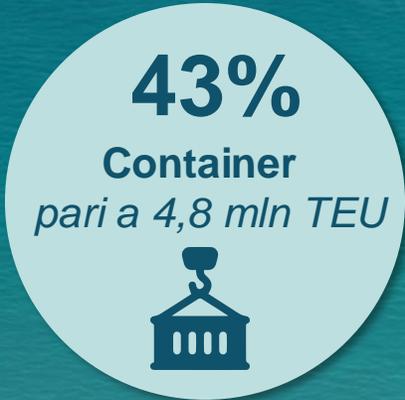
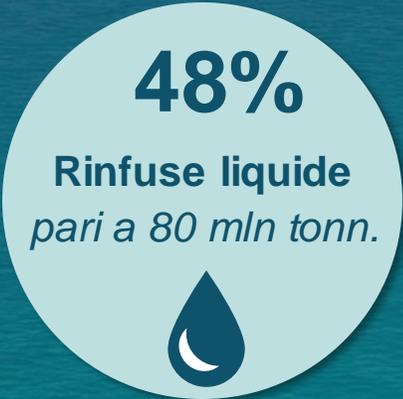
+49,4%



**Ottime
performance del
segmento passeggeri**

* Stime. Fonte: stime SRM su Assoport e AdSP

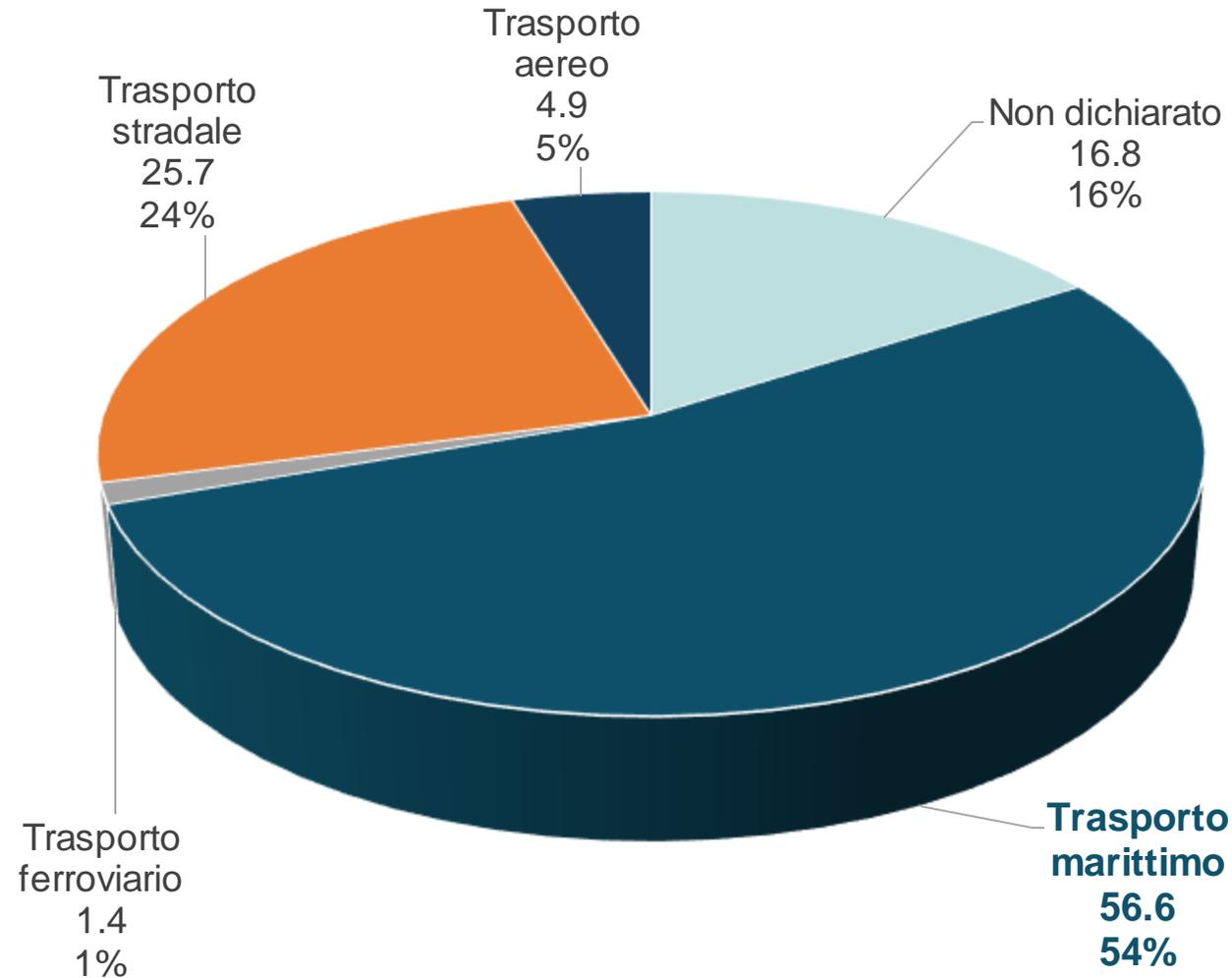
Porti del Mezzogiorno: perno per tutta l'economia italiana



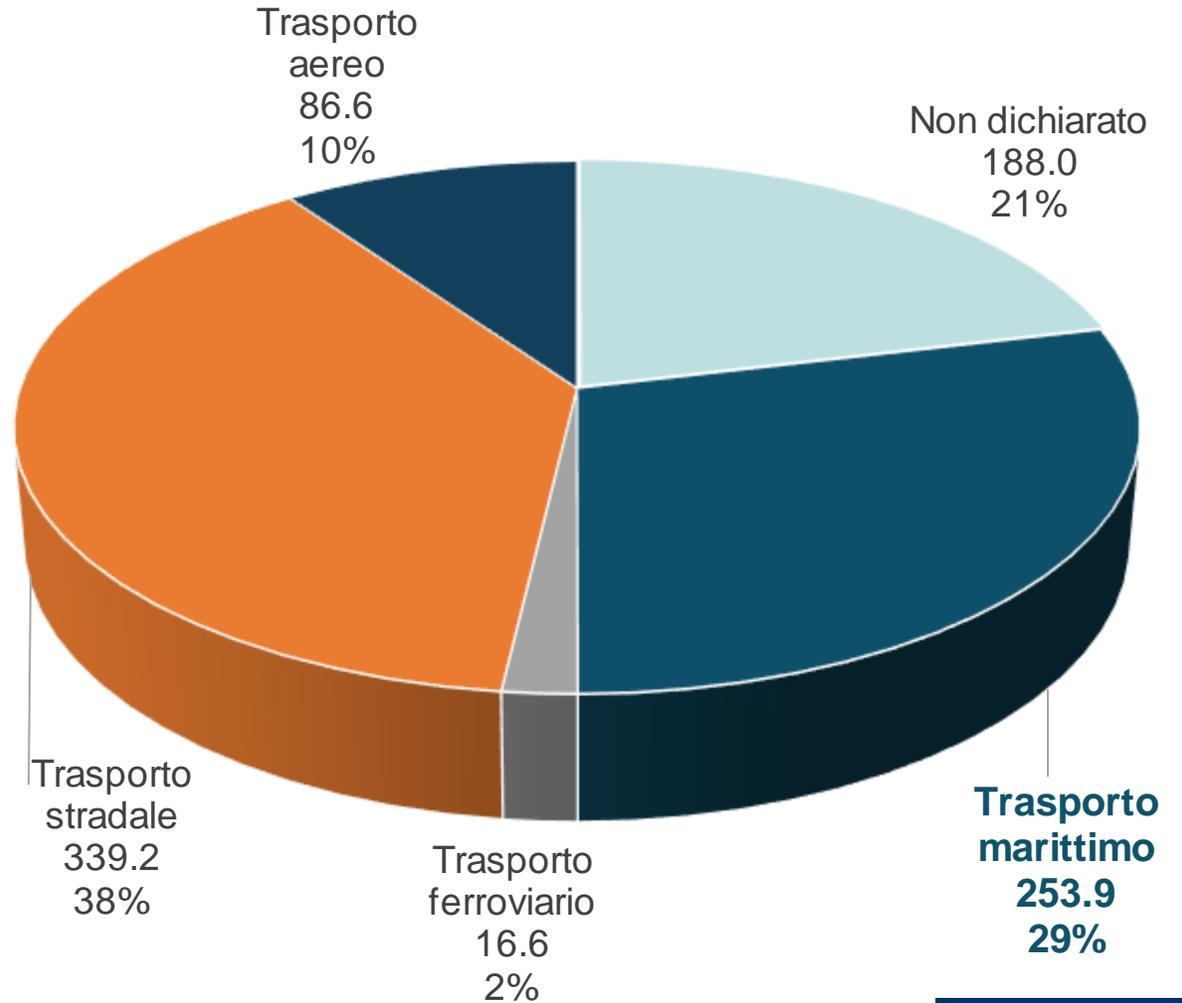
Dati al 2023 in tonn
Fonte: Stime SRM su Assoport

Modi trasporto dell'interscambio Mezzogiorno

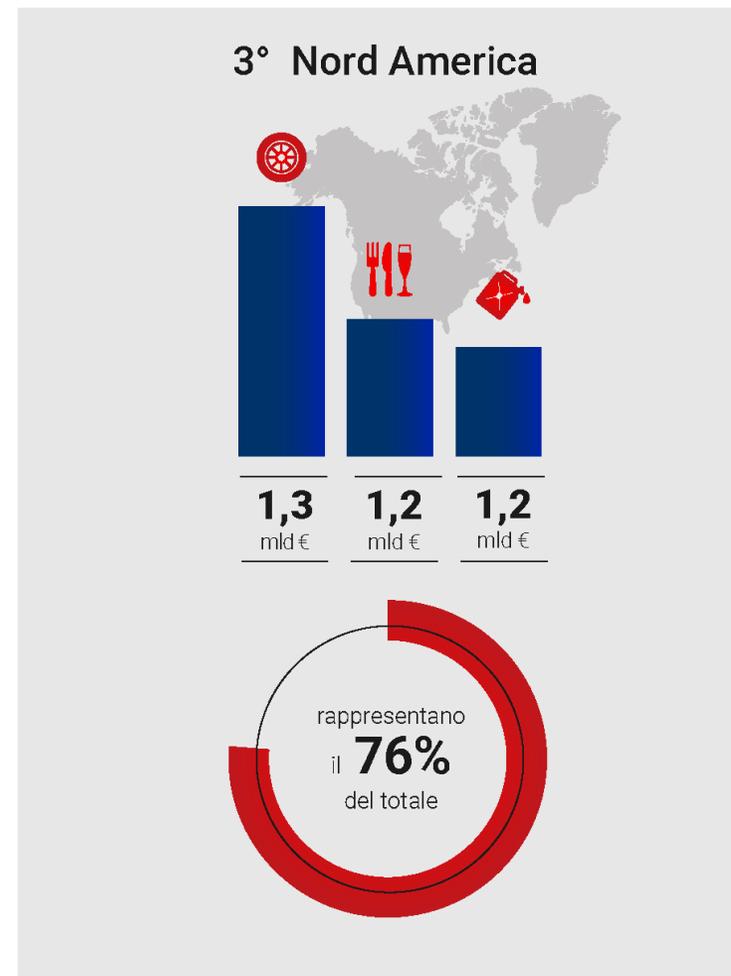
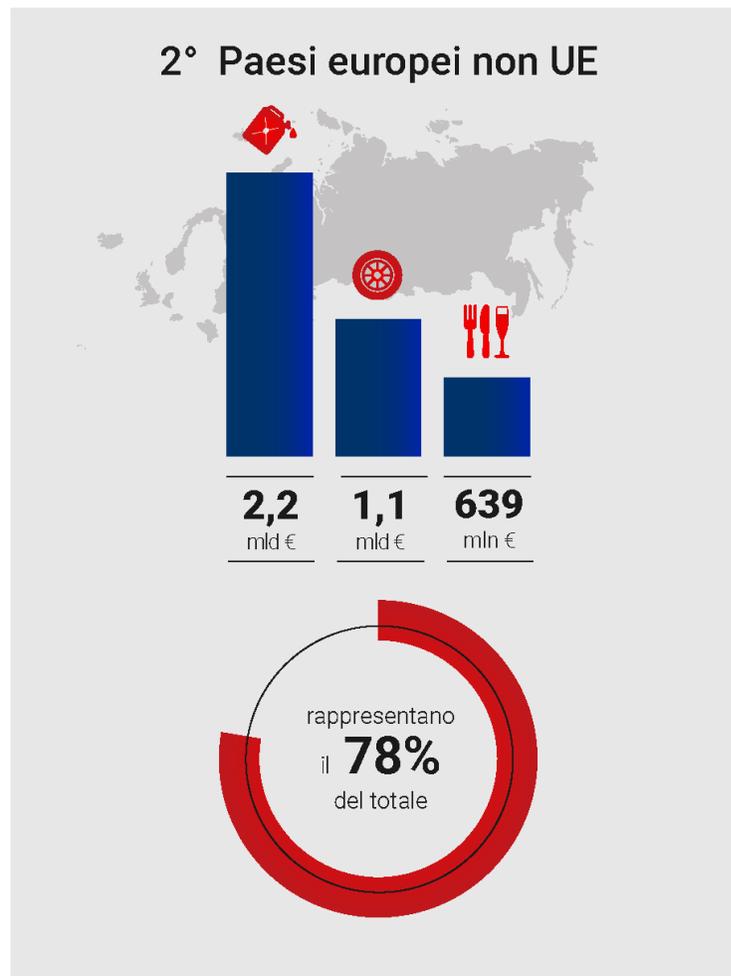
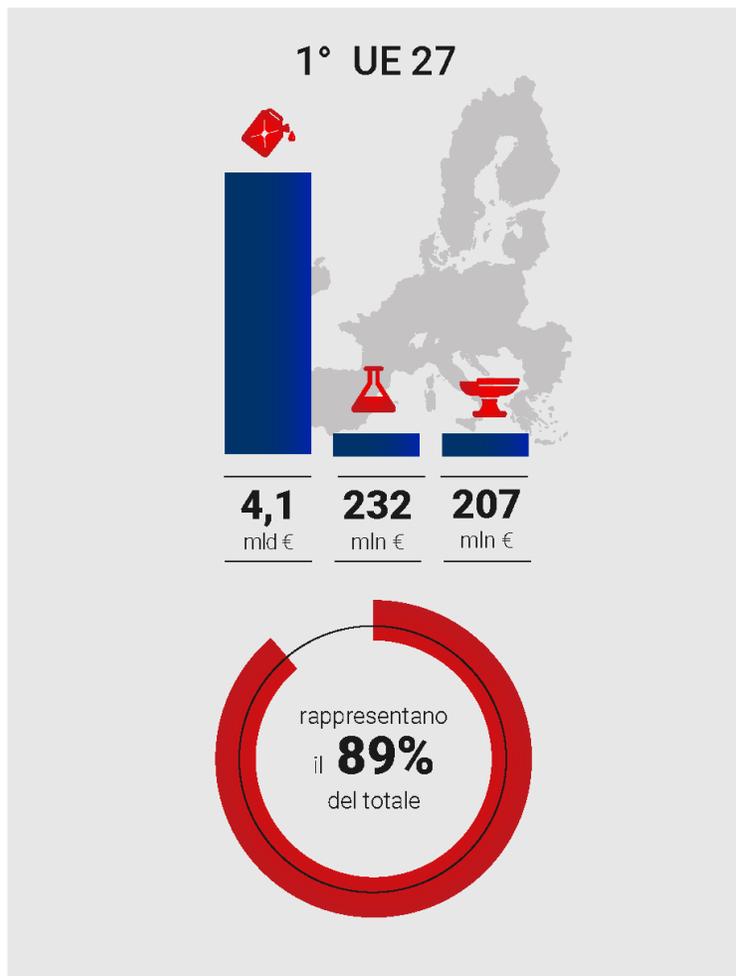
Import-export del Mezzogiorno per modo di trasporto (mld€).
Gen-Set 2023



Import-export dell'Italia per modo di trasporto (mld€).
Gen-Set 2023



I Paesi dell'UE27 al primo posto tra i «clienti marittimi» del Mezzogiorno



Alimentari e bevande



Metalli



Mezzi di trasporto



Oil



Prodotti chimici

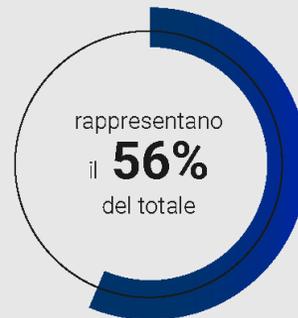
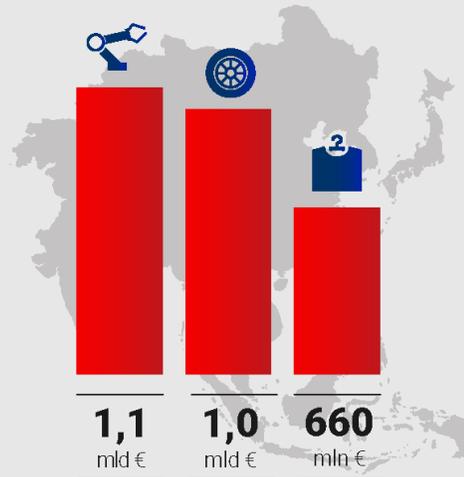
Fonte: SRM su Coeweb Istat – dati gen-set 2023

Il Medio Oriente prima area «fornitrice» via mare del Mezzogiorno

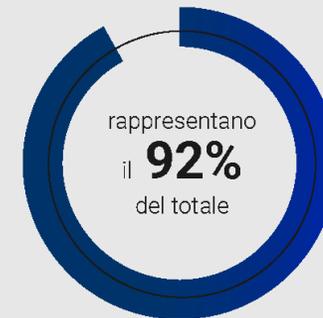
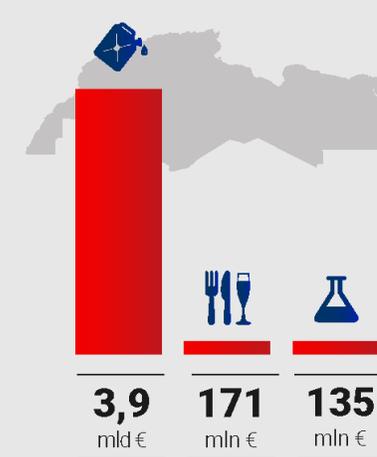
1° Medio Oriente



2° East Asia



3° Nord Africa



Alimentari e bevande



Macchinari



Metalli



Mezzi di trasporto



Oil



Prodotti chimici

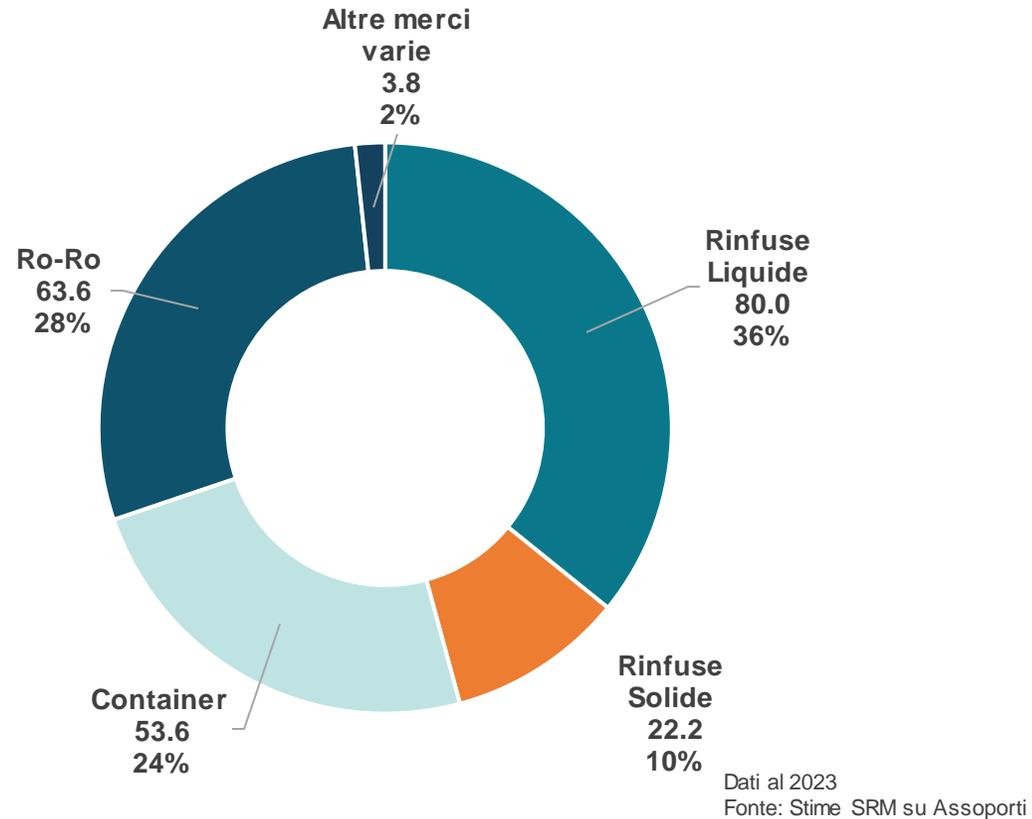


Tessile e abbigliamento

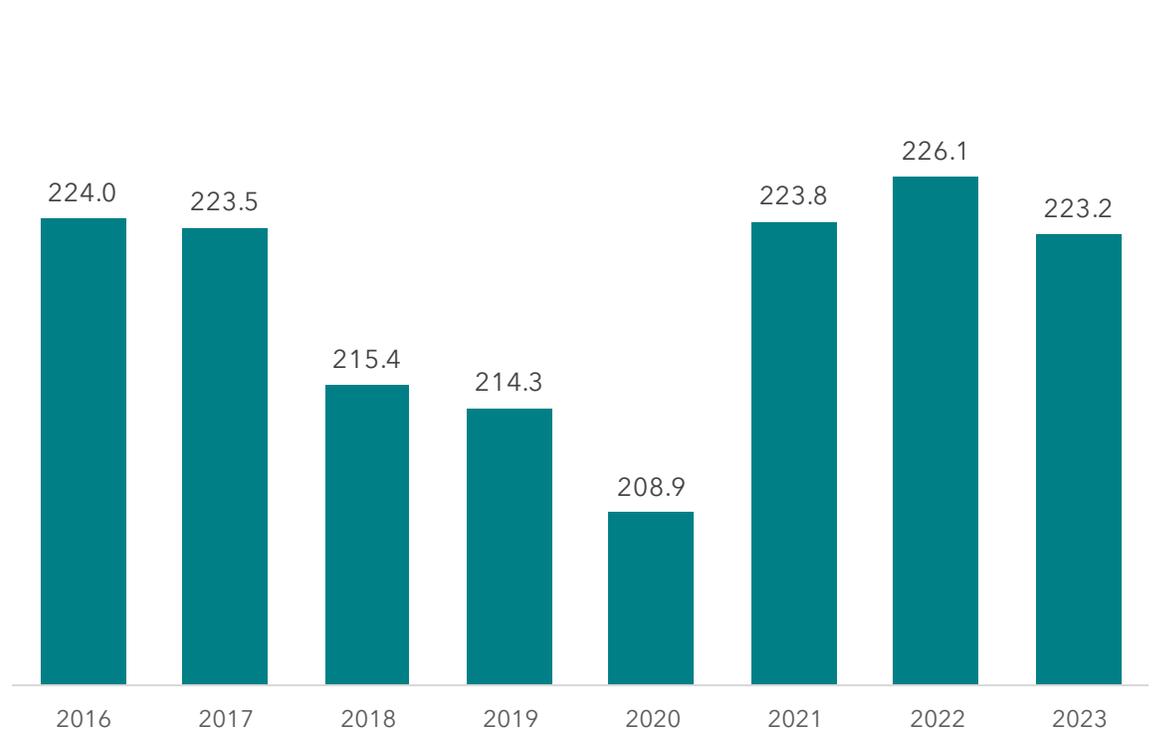
Fonte: SRM su Coeweb Istat – dati gen-set 2023

I traffici portuali del Mezzogiorno: merci e trend

Tipo di merci gestite dai porti del Mezzogiorno (milioni di tonn). 2023

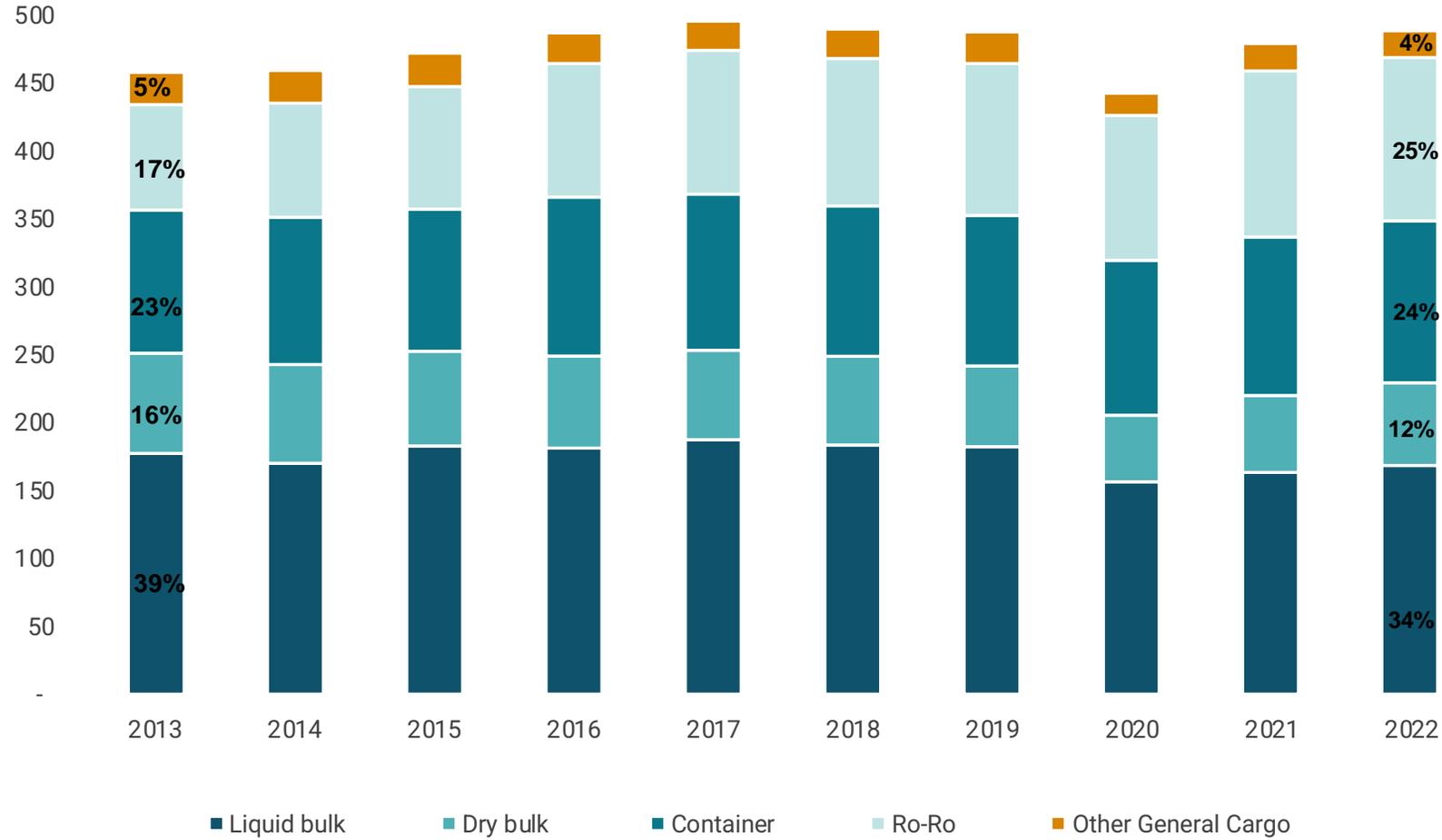


Trend traffico merci nei porti del Mezzogiorno (milioni di tonn). (2016 – 2023)



Fonte: Stime SRM su Assoport

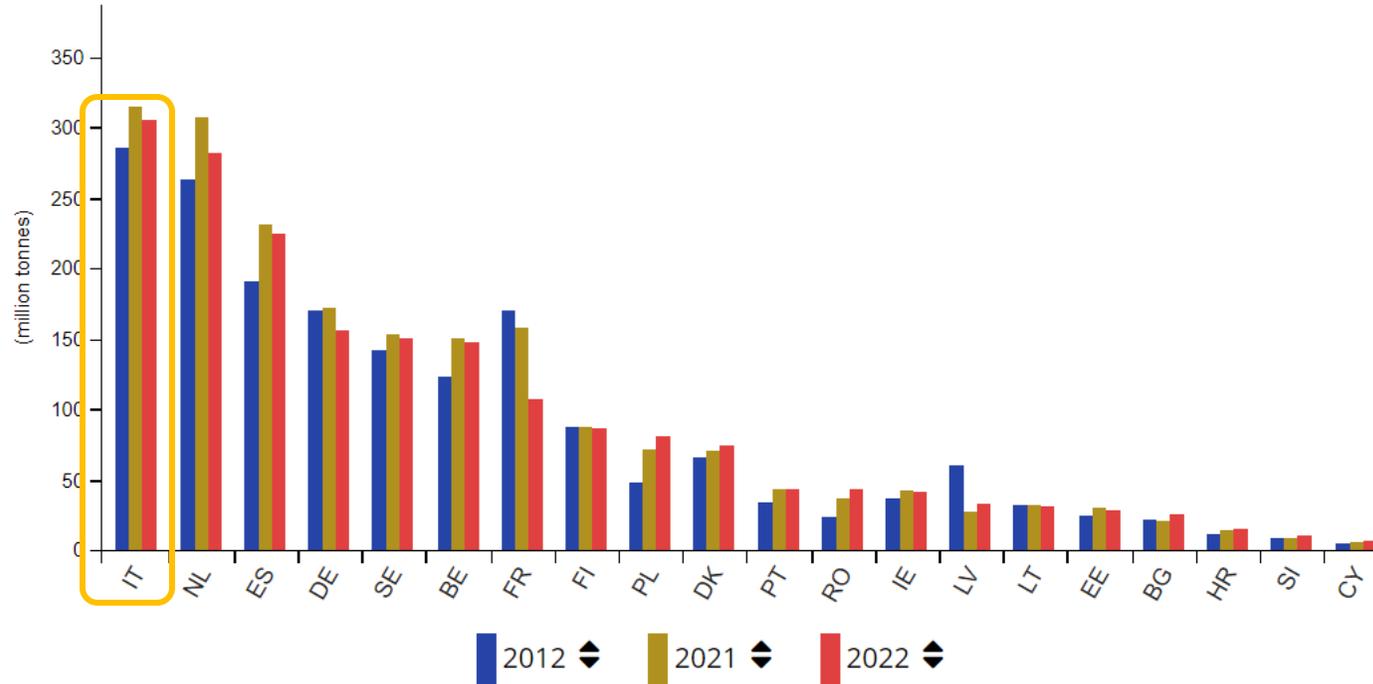
Merchi gestite dal sistema portuale italiano (mln tonn). Trend 2013-2022



Fonte: SRM su Assoporti

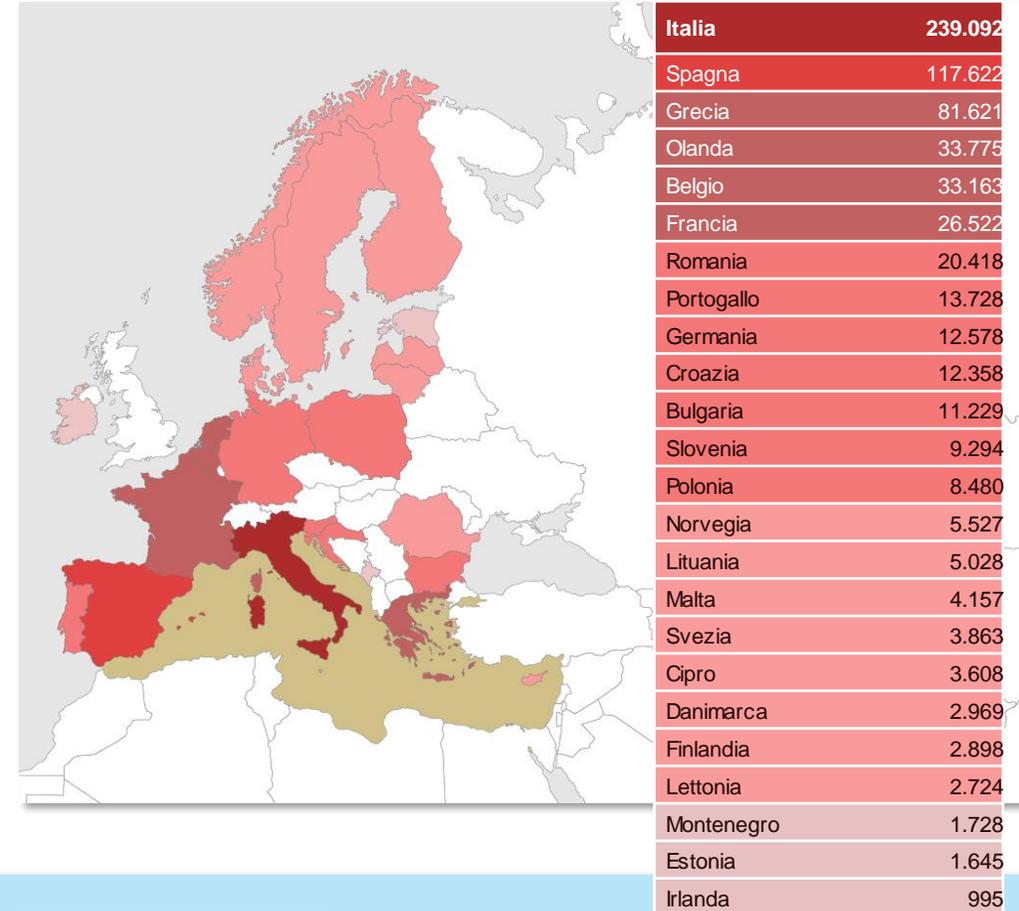
Lo Short Sea Shipping è strategico per l'Italia in area europea e mediterranea

SSS complessivo dei paesi UE [dati in milioni di tonn]



Fonte: SRM su Eurostat

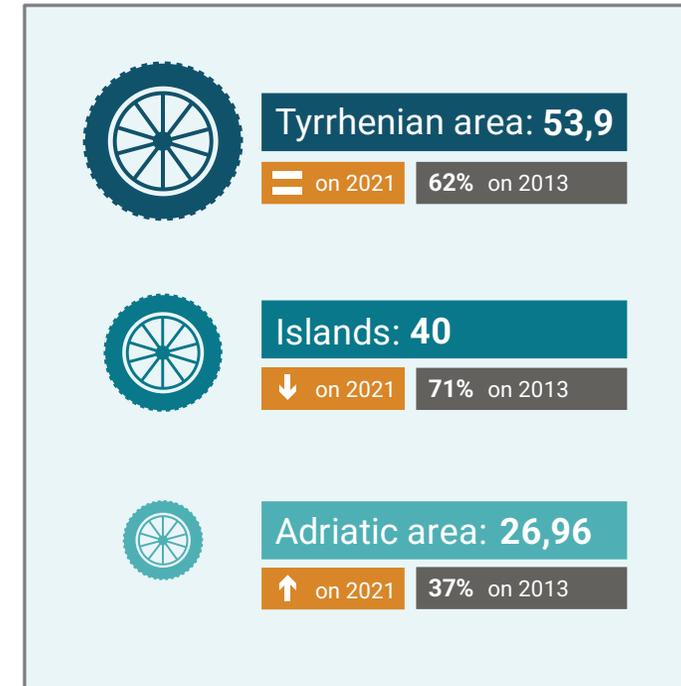
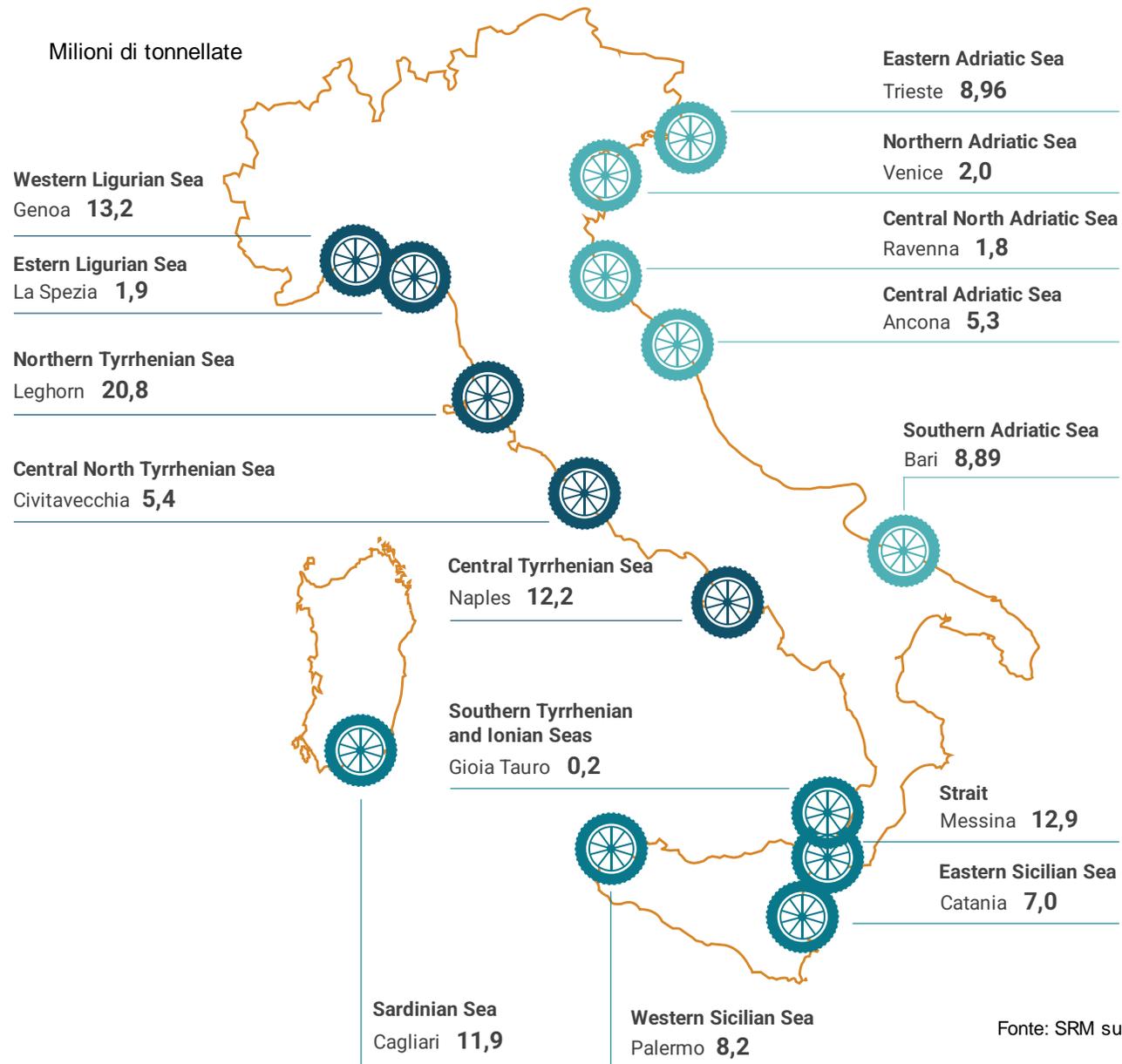
SSS nel Mediterraneo [dati in migliaia di tonn]



Le rotte di corto raggio, sono funzionali al corretto svolgimento delle supply chain regionali e alla realizzazione degli obiettivi di sostenibilità.

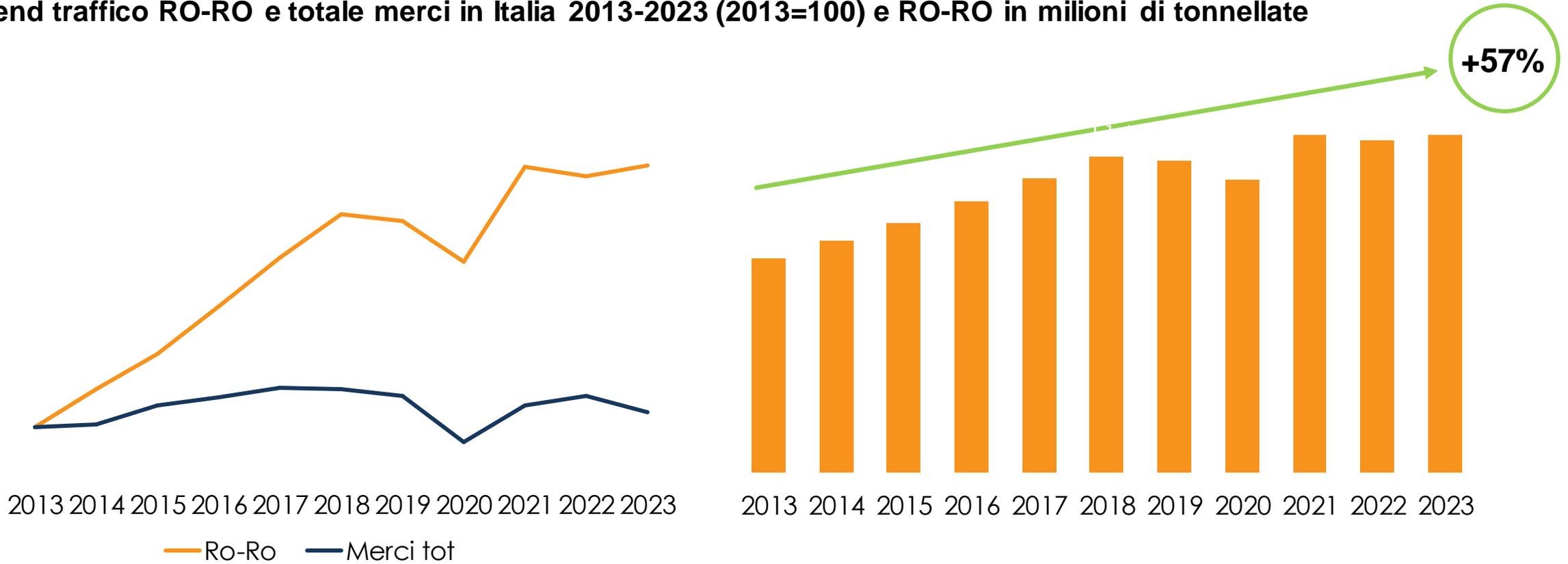
305 mln tonn
Italia leader
in **UE** per lo SSS

239 mln tonn
Italia leader
nel **MED** per lo SSS



3 Performance del RO-RO in Italia

Trend traffico RO-RO e totale merci in Italia 2013-2023 (2013=100) e RO-RO in milioni di tonnellate



Fonte: SRM su Assoport

Il traffico commerciale italiano via mare attraverso Suez



Esportazioni: principali categorie

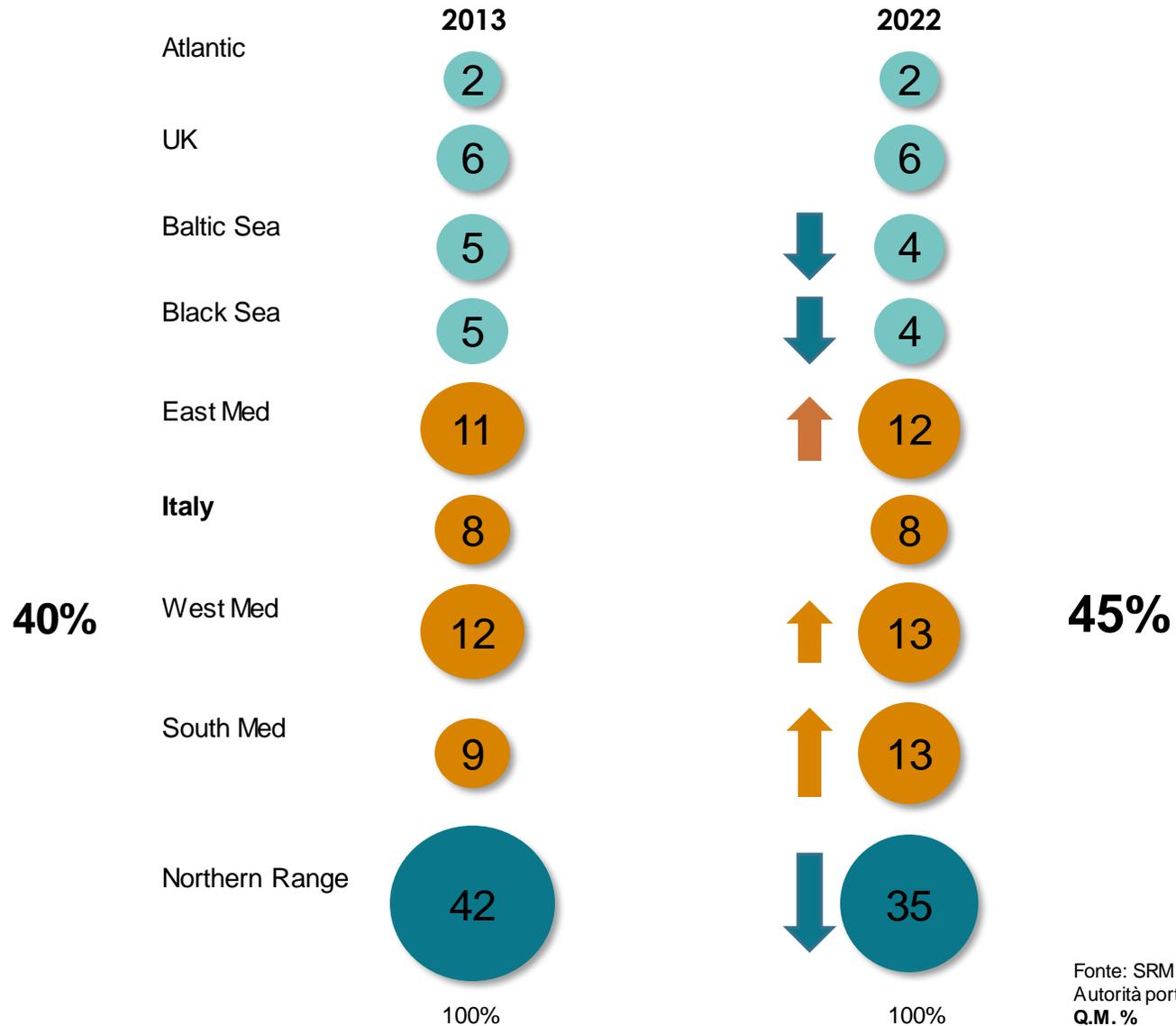
	Macchinari e apparecchiature	15,8 mld
	Chimici	6,1 mld
	Alimentare	5,1 mld



Importazioni: principali categorie

	Industria estrattiva	25,5 mld
	Macchinari e apparecchiature	20,1 mld
	Metallurgia	16,1 mld

Cresce il traffico container nell'area mediterranea



- I porti e le infrastrutture marittime svolgono un ruolo fondamentale nel promuovere la **connettività intraregionale**.
- I porti del Mediterraneo hanno migliorato la loro **efficienza** e attrattiva, con un **aumento di quota di mercato del 5%** nel periodo 2013-'22 mentre il divario con i porti del Nord Europa è in costante diminuzione.
- **Tanger MED** è il **principale** porto del Mediterraneo, con 8,6 milioni di container movimentati nel 2023, in aumento del 13%, seguito da Valencia, Pireo, Algeciras e Port Said.

La strada per la sostenibilità: la decarbonizzazione del trasporto marittimo

Cresce la capacità della flotta in grado di utilizzare combustibili alternativi



Flotta in acqua in GT che utilizza carburanti alternativi



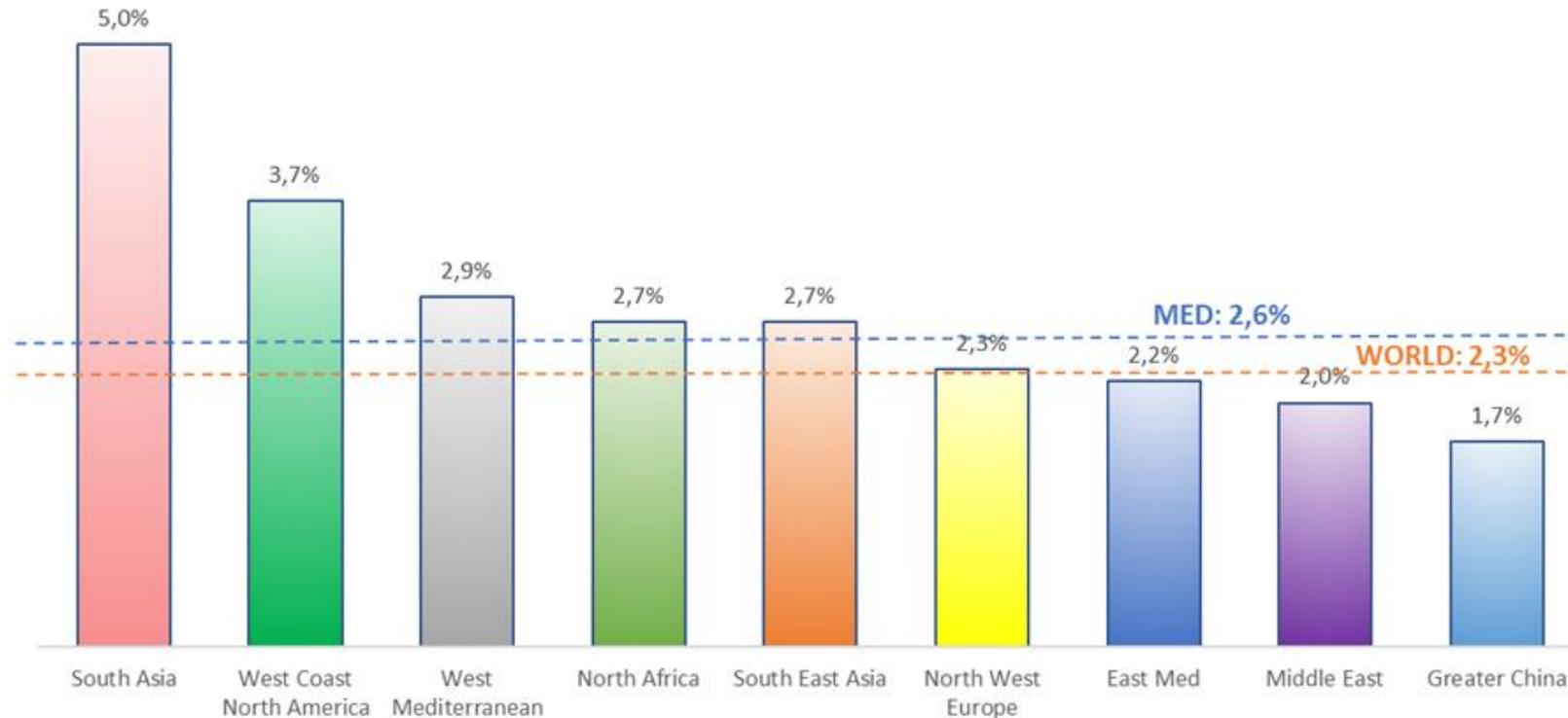
Porti di bunkeraggio	attivi	in sviluppo	
GNL	188	82	
Metanolo	10	11	
Banchine elettrificate	205	41	▶ 2.743 navi dotate o che saranno dotate di collegamenti alla rete elettrica terrestre

Fonte: Port Infographics

Anche nelle previsioni il Mediterraneo si conferma al centro degli scambi globali

Tasso di crescita media annua* 2023-2028 | Traffico container

REGIONAL CONTAINER FORECAST (TEU) CAGR 23-28

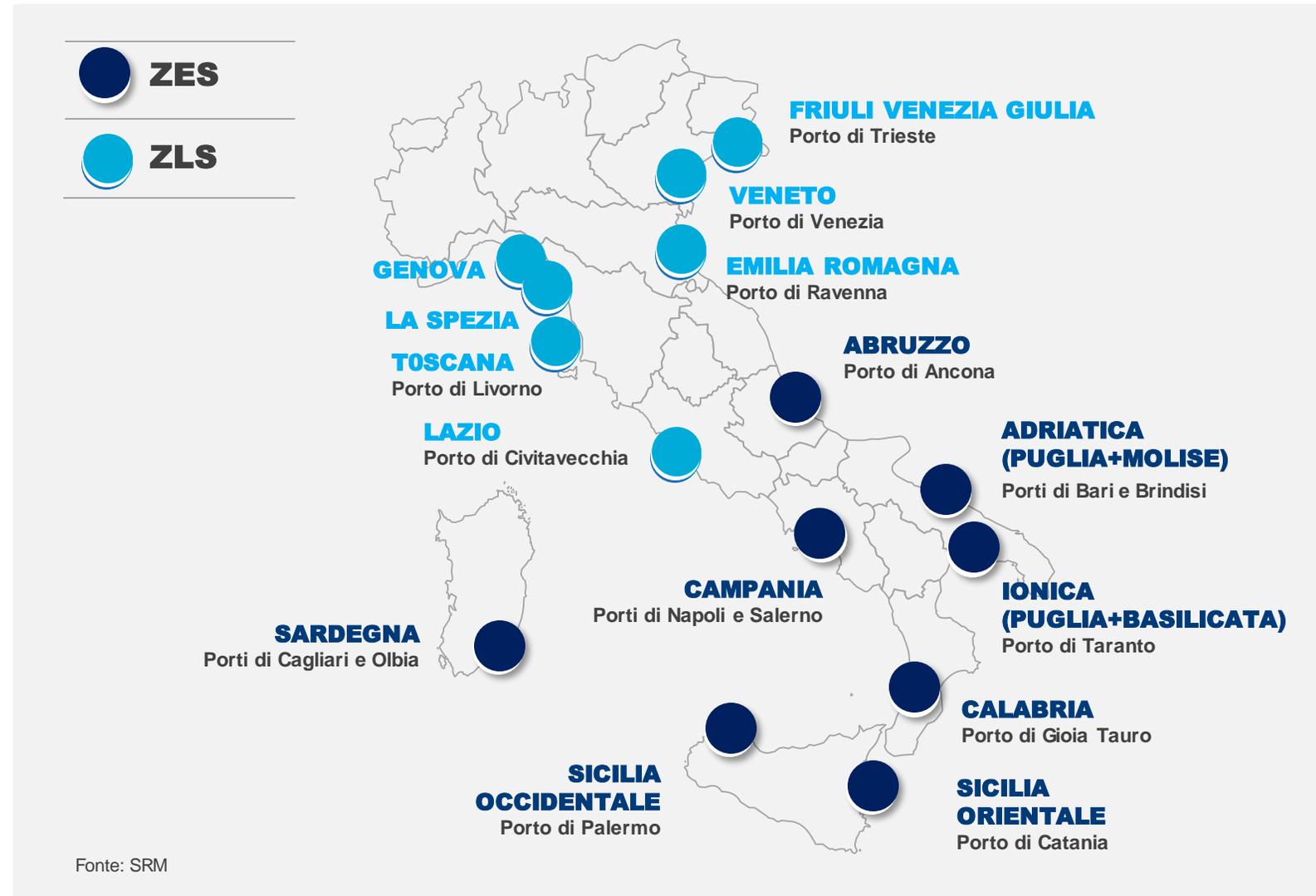


- Nei prossimi 5 anni l'area Med crescerà più della media mondiale e di Cina e dell'Europa del Nord.

* (CAGR) Compound annual growth rate

Fonte: SRM su Drew ry

- Le ZES sono state tutte **approvate** con DPCM ed hanno il Comitato di Indirizzo.
- L'unica ZLS **approvata** è quella di **Venezia** ma non ha ancora il Comitato di Indirizzo.
- La ZLS di **Genova** è stata istituita con il Decreto Genova all'Art. 7 del DL 109/2018 quindi è un'eccezione. Non ha ancora l'organismo di Governance.
- Le ZES di **Taranto** e di **Bari** sono Multiregionali così come le ZLS di **Genova** e **La Spezia-Carrara**.
- La ZES **Abruzzo** fa capo al porto di **Ancona** poiché la regione non ha Autorità di Sistema Portuale.



Come siamo... | Le ZLS (Zone logistiche semplificate) e la ZES (Zona Economica Speciale) effetto leva fiscale e burocratica

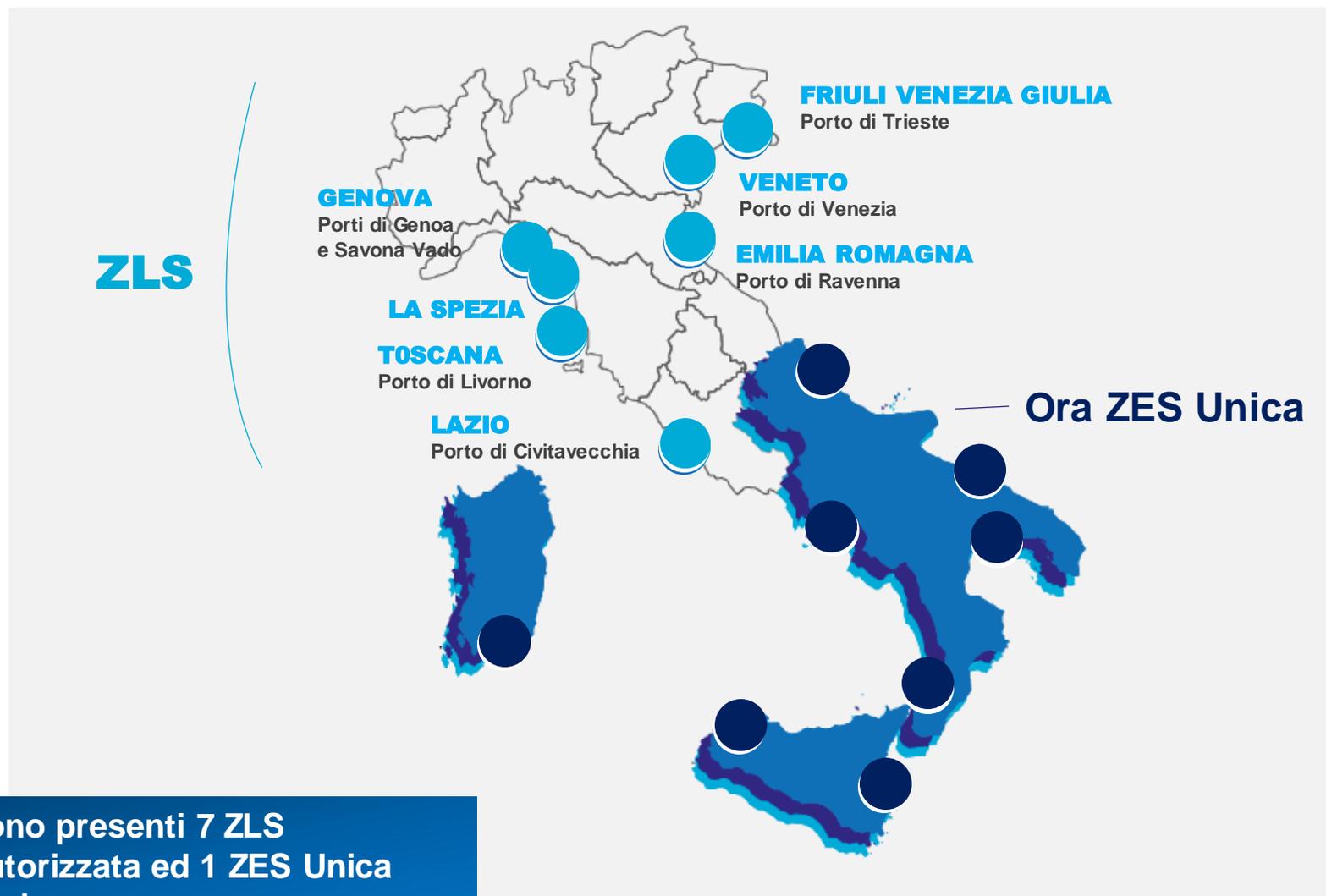
Nel 2017 con la L 123/2017 l'Italia ha introdotto le ZES (ora ZES Unica del Mezzogiorno L. 162 13/11/23 che recepisce D.L. 124/23) e poi con la legge 27 dicembre 2017, n. 205, all'articolo 1, commi 61 e ss. ha istituito e disciplinato le ZLS.



per spingere... la crescita industriale e logistica e attrarre investimenti esteri.

La durata della ZLS va da un minimo di 7 anni rinnovabile per altri 7 anni.

In Italia sono presenti 7 ZLS di cui 1 autorizzata ed 1 ZES Unica nel Mezzogiorno



Cenni sulla ZES UNICA (DECRETO-LEGGE 19 settembre 2023, n. 124)

- il Mezzogiorno diventa tutto territorio ZES (dal 1 gennaio 2024)
- presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è istituita la Cabina di regia ZES, con compiti di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio, presieduta dal Ministro per gli affari europei
- viene istituita la **Struttura di missione ZES**, alla quale è preposto un coordinatore, articolata in due direzioni generali ed in quattro uffici di livello dirigenziale non generale
- sarà elaborato un Piano strategico Triennale della ZES unica e varato il portale web della ZES unica
- partirà lo sportello unico digitale ZES per le attività produttive nella ZES unica, **denominato S.U.D. ZES**
- rimane ogni forma di incentivo fiscale, doganale, burocratico
- il credito di imposta: non sono agevolabili, comunque, i progetti di investimento di importo inferiore a 200mila euro

SRM per le ZES/ZLS

- SRM ha collaborato nella costruzione dei PSS delle seguenti iniziative:
- ZES Campania
- ZES Sardegna
- ZLS Veneto
- ZLS Lazio
- ZLS Emilia Romagna

L'impatto economico

- Stime di SRM sulle Zone Economiche Speciali
- +8,4% traffico container
- +4% esportazioni del Territorio
- Moltiplicatore 3 per gli incentivi (credito di imposta)

GRAZIE

Iscrivetevi alla newsletter e seguiteci sui social
www.sr-m.it