



[Mediterranean Ports]

maritime
economy

2016

***Parte con questo numero
"Mediterranean Ports"
la nuova pubblicazione
realizzata da SRM e Assoport.***

L'obiettivo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale nel Mediterraneo, mare in cui circola il 19% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

Tanger Med e il Pireo, come illustreranno i dati, sono in questo momento porti che intendono affermare una posizione di leader nel Mare nostrum ma i porti turchi e spagnoli (che detengono il primato container) non stanno a guardare.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, con una riforma in corso che apporterà importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali e con numerose infrastrutture che spingono per realizzare importanti investimenti.

Rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship pare non fermarsi almeno per ora; l'apertura del nuovo Canale di Suez e la prossima inaugurazione del Canale di Panama il 26 giugno paiono essere le nuove sfide che il Mediterraneo deve affrontare o meglio che i porti del Mediterraneo debbono affrontare e farsi trovare pronti per cogliere appieno i nuovi flussi commerciali che ne deriveranno.

A questo va ad aggiungersi il consolidato ruolo dei porti del Northern Range che da sempre sono protagonisti sullo scenario mondiale del traffico.

Questa newsletter vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Con l'Italia in prima fila che deve puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema ad essi connesso.

Le analisi e i dati sono arricchiti da interviste realizzate con protagonisti della portualità di livello internazionale, in questo numero abbiamo ascoltato: Eamonn O'Reilly (Chief Executive at Dublin Port Company) e Santiago Garcia-Milà (Deputy Director General of Barcelona Port Authority).

Ed è in queste logiche che va inquadrata la sinergia tra SRM e Assoport.

"Mediterranean Ports" è un prodotto di ricerca online pubblicato nell'ambito dell'Osservatorio Permanente di SRM sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica, realizzato grazie al partenariato tra SRM e Assoporti. È disponibile su: www.srm-maritimeconomy.com e www.assoporti.it

Presidente Assoporti:

Pasqualino MONTI

Direttore Generale SRM:

Massimo DEANDREIS

Responsabile SRM, Maritime & Mediterranean Economy Dept.:

Alessandro PANARO

Team:

Tiziana MURGIA (Assoporti)

Dario RUGGIERO (SRM)

Marina RIPOLI (Cover design e progetto grafico) (SRM)

Un ringraziamento particolare a Eamonn O'REILLY (Chief Executive at Dublin Port Company) e Santiago GARCIA-MILÀ (Deputy Director General of Barcelona Port Authority).

I dati della pubblicazione hanno vari livelli di aggiornamento.

La consultazione delle fonti è aggiornata ad aprile 2016.

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM. Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate. Sono consentiti l'uso e la riproduzione della pubblicazione ai fini scientifici e di analisi, solo citando espressamente la fonte:

SRM & Assoporti - Mediterranean Ports

INDICE

Global Maritime News 5

Outlook semestrale 8

**Flussi commerciali marittimi nel Mediterraneo:
Italia e principali competitor europei 10**

Interscambio marittimo: la dinamica per le principali regioni italiane 16

Competitività e struttura 20

Il Traffico portuale del Mediterraneo 28

Intervista a Eamonn O'Reilly, Dublin Port Company 33

Intervista a Santiago Garcia-Milà, Barcelona Port Authority 37

Global Maritime News

MARZO 2016

È il 26 giugno 2016 la data fissata dalla Panama Canal Authority per l'inaugurazione del nuovo Canale
23 marzo 2016

Riforma portuale in Italia: via libera dalle Regioni
31 marzo 2016

FEBBRAIO 2016

La cinese Coscocs rivela il piano strategico al 2018
22 febbraio 2016

GENNAIO 2016

Pireo: a Cosco il 67% del porto per 368 milioni di euro
20 gennaio 2016

DICEMBRE 2015

NOVEMBRE 2015

Presentato a Napoli il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
6 novembre 2015

Global Maritime News

31 Marzo 2016

Riforma portuale in Italia: via libera dalle Regioni.

Le regioni hanno raggiunto un compromesso col Governo sulla possibilità (temporalmente limitata) di mantenere l'autonomia amministrativa delle Autorità Portuali sopprimende in seguito ad accorpamento. In particolare, la proposta accolta prevede che le Regioni potranno, entro 2 mesi dall'approvazione del decreto legislativo, presentare un'istanza motivata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per chiedere di mantenere, comunque per un periodo massimo di 36 mesi, l'autonomia amministrativa delle Autorità Portuali destinate alla soppressione. Con modalità similari le Regioni potranno chiedere l'inserimento di scali nelle AdSP, anche di altri territori. A questo punto il testo del decreto, integrato con le suddette modifiche, passerà all'esame delle commissioni parlamentari competenti prima di tornare al Consiglio di Stato. L'approvazione definitiva è prevista per l'Estate 2016.

Fonte: Ship2Shore

23 Marzo 2016

La Panama Canal Authority annuncia la data di inaugurazione di espansione.

L'espansione del Canale di Panama sarà ufficialmente inaugurata Domenica, 26 giugno 2016. L'annuncio è stato fatto durante la cerimonia di inaugurazione del Canal's state-of-the-art Scale Model Maneuvering Training Facility, uno strumento che fornirà ulteriore supporto pratico ai piloti e ai capitani che si troveranno ad operare nel Canale di Panama espanso che include una nuova corsia di traffico e nuove chiuse, e prevede un raddoppio della capacità dei corsi d'acqua. Attualmente possono transitare solo navi con capacità inferiori a 5.000 TEU. Con l'espansione del canale potranno transitare navi con capacità fino a 13.000 / 14.000 TEU.

Fonte: Canal de Panamá

22 Febbraio 2016

La cinese Coscocs rivela il Piano Strategico al 2018.

La più grande compagnia di navigazione cinese, China Ocean Shipping Corporation (Coscocs), ha rivelato il suo ambizioso Piano Strategico con l'obiettivo di aumentare la propria capacità a 2 milioni di TEU nel giro di tre anni. L'attuale capacità della Coscocs (nome risultato della fusione tra Cosco e China Shipping Group avvenuta nel 2015) si posiziona al quarto posto nel mondo (con 1,58 milioni di TEU), dietro Maersk Line, MSC e CMA CGM.

Fonte: Marinelink.com

20 Gennaio 2016

Pireo: Cosco acquisisce il 67% dell'Autorità Portuale del Pireo.

L'agenzia greca per le privatizzazioni ha accettato l'offerta migliorata dei cinesi di Cosco di 368,5 milioni di euro per il 67% del capitale sociale del porto del Pireo. Cosco era rimasto il solo gruppo candidato in lista per l'acquisto del più importante porto greco. Diventa così "Cinese" uno dei principali porti di transhipment del Mediterraneo.

Fonte: The Meditelegraph

6 Novembre 2015

Presentato a Napoli il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 dal Ministro Graziano Delrio e dalla Commissaria Europea per la Politica Regionale, Corina Cretu.

Il Piano prevede investimenti complessivi per 1,84 miliardi di euro, il 75% finanziati con fondi FESR e il 25% con il Fondo di Rotazione Nazionale. Gli interventi sono concentrati su ferrovie, aeroporti e trasporto marittimo, con oltre il 37% degli investimenti totali (684 milioni di euro) impegnati per migliorare la competitività del sistema portuale, retroportuale e intermodale. Cinque sono le regioni interessate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia) e 5 le aree logistiche in cui concentrare gli investimenti: sistema campano, pugliese, Polo logistico di Gioia Tauro, quadrante orientale e quadrante occidentale della Sicilia. Il PON prevede un forte impulso all'innovazione tecnologica e all'adozione di Sistemi di Trasporto Intelligente.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

IN QUESTO NUMERO...

Intervista a Eamonn O'Reilly, Porto di Dublino

"Dublin is a gateway port for an island economy with very large international trade in goods (valued at more than 80% of the country's GDP).

Having seen growth of 17.3% in the three years to 2015, we expect continued large growth in the years ahead. Our major strategic challenge, therefore, is to provide additional port capacity for the port's private sector cargo handling operators" ... pag. 33

Intervista a Santiago Garcia-Milà, Porto di Barcellona

"The Port of Barcelona ended 2015 with positive results in its key traffic indicators, with record figures in foreign trade and certain strategic cargo segments such as vehicles and motorways of the sea. Containers are a key traffic and a good barometer of the economic environment, and the Port registered 2 million TEU, up 4% year on year. This growth was even higher if taken only in terms of foreign trade. Export containers at the Port of Barcelona increased by 6.5%, while on the import side there was year-on-year growth of 9%.

...In 2015, and most importantly, we also launched our Third Strategic Plan which sets the Port of Barcelona's strategic objective: to become the main euroregional distribution centre in the Mediterranean competing with the ports of Northern Europe" ... pag. 37

Outlook semestrale

► Il commercio marittimo tra l'Italia e il Mediterraneo: stabile nel 2015

- Il Mediterraneo resta un'area di estrema importanza per le relazioni commerciali italiane. Nel 2015 l'interscambio via mare tra l'Italia ed i Paesi (non Europei) che ricadono nell'area è stato pari a **50,7 miliardi di euro**. Il dato è stabile sul 2014 ed in crescita del **65,7%** sul 2000.
- Il commercio marittimo rappresenta ben il **76,2%** dell'interscambio commerciale tra l'Italia e il Mediterraneo.
- Nel 2015 la **Turchia** si conferma il principale partner dell'Italia (11,4 miliardi di euro l'interscambio via mare; +9,3% sul 2014). Seguono Arabia Saudita, Tunisia, Algeria ed Egitto.
- Migliore la dinamica dell'export nel 2015: le esportazioni marittime dell'Italia verso l'area nel 2015 sono state pari ad un valore di **31,4 miliardi di euro** (in crescita del 3,7% sul 2014).

► Il commercio marittimo con il Mediterraneo: l'Italia resta leader tra i Paesi Europei

- Tra i Paesi europei, con 50,7 miliardi di euro, l'Italia presenta il valore più elevato degli scambi marittimi con il Mediterraneo nel 2015; seguono Germania e Francia, rispettivamente con 45,7 e 42,1 miliardi di euro.
- Anche in termini quantitativi, l'Italia è il Paese europeo che nel 2015 ha registrato il maggiore volume di scambi con il Mediterraneo (circa 57,9 milioni di tonnellate di merce). Il dato è cresciuto del 10% rispetto al 2014, in linea con il tasso di crescita registrato per la Germania e l'Olanda.

► Il commercio marittimo con il Mediterraneo: Mezzogiorno leader in termini di interscambio; Nord Ovest primo in termini di export

- Nel 2015 il **Mezzogiorno** si configura la macro-area italiana con il maggior valore degli scambi marittimi con i Paesi del Middle East and North Africa (MENA) (**16,2 miliardi di euro**). Mentre il commercio marittimo con l'area MENA è calato per il Mezzogiorno (-14%) e per il Nord Ovest (-1,7%), per il Nord Est (+5,7%) e l'Italia Centrale (+5,8%) si è assistito ad una crescita.
- Il **Nord Ovest** è la macro-area italiana con il più elevato valore dell'export marittimo verso l'area (**9,8 miliardi di euro**), seguito dal Nord est, dal Mezzogiorno e infine dall'Italia Centrale. Il dato è aumentato per il Nord Est e per l'Italia Centrale; resta stabile per il Mezzogiorno.
- Il commercio via mare costituisce quasi il totale degli scambi del Mezzogiorno con l'area MENA (**98,5%**; dato stabile rispetto al 2014). Per il Nord Ovest vale l'82,7% dell'interscambio; per il Nord Est l'81,4% e per l'Italia Centrale il 78,1%.
- Tra le regioni italiane, nel 2015 la **Lombardia** ha registrato un interscambio marittimo con l'area per un valore pari a circa 10,5 miliardi di euro (-0,6% sul 2014), la Sicilia presenta 8,2 miliardi di euro di interscambio marittimo (-20,1%) e la Sardegna 5 miliardi di euro (-12,6%).

► **Competitività e struttura: l'Italia si conferma tra i primi 20 paesi al mondo per 'connettività marittima', 'competitività logistica' e per 'traffico container'**

- Nel 2015 l'Italia si è posizionata al **17° posto** in termini di **connettività marittima**. Il **Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)** è stato pari a **67,4**, in leggero calo sul 2014, ma in crescita di circa 10 punti rispetto al 2004. LSCI più elevato per Germania e Olanda.
- Nel 2014 l'Italia si è piazzata al **20° posto** in termini di **competitività logistica**. Il **Logistics Performance Index (LPI)** è stato pari a **3,69**, in aumento rispetto a quanto registrato nel 2007, quando l'indice valeva 3,58.
- Nel 2014 l'Italia si è posizionata al **15° posto** in termini di **traffico container**, con **11,3 milioni di TEU (1,7% del totale mondiale)**, dato in crescita rispetto al 2013 (11). In Europa, valori più elevati per Germania (19,7), Spagna (14,7) e Olanda (12,5).

► **Short Sea Shipping: Italia leader nel Mediterraneo**

- Per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio (**Short Sea Shipping**), nel 2014 l'Italia, con circa **262 milioni di tonnellate** di merce scambiata, risulta terza tra i Paesi europei, dopo Olanda, e Regno Unito. Il dato è calato rispetto al 2013 (272 milioni di tonnellate).
- L'Italia è leader tra i paesi dell'UE28 per **merci movimentate in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 203 milioni di tonnellate (35% del totale)**.

► **I porti nel Mediterraneo: crescono le quote di commercio di Tanger Med (Marocco) e Ambarli (Turchia)**

- **Valencia** (Spagna), **Algeciras** (Spagna) e **Port Said** (Egitto) si confermano i tre porti del Mediterraneo con il volume (TEU) maggiore di traffico container nel 2015. La dinamica 2014-2015 per i primi tre porti segnala una crescita per Valencia ed un calo negli altri due.
- In Italia, nel 2015 **Gioia Tauro** ha movimentato circa **2,5 milioni di TEU (in calo del 14,1% sul 2014)**, **Genova** ne ha movimentato **2,2 milioni (+3,2%)** e **La Spezia 1,3 milioni (-0,2%)**. Livorno (780mila; +35,2%), Venezia (560mila, +22,9%) e Salerno (359mila; +12,3%) hanno registrato interessanti tassi di crescita nell'ultimo anno.
- Nel lungo periodo, **Tanger Med** (Marocco) si è portato da meno di 1 milione di TEU nel 2008 ai quasi 3 milioni nel 2015, **Ambarli** (Turchia) è passato da circa 1,2 milioni di TEU nel 2005 a 3,1 milioni nel 2015. Tra i porti italiani, **Trieste (+152,8%)** e **Venezia (+93,3%)** sono quelli interessati da una crescita maggiore nel decennio.
- Considerando i soli porti Hub, **Tanger Med** ha accresciuto la propria quota di commercio da 0% nel 2005 a 11% nel 2015, **Port Said** da 10 a 14%, il **Pireo** da 9% a 13% e **Valencia** da 16% a 18%.

Flussi commerciali marittimi nel Mediterraneo: Italia e principali competitor europei

L'interscambio marittimo tra l'Italia e i Paesi del Mediterraneo Allargato¹

Nel 2015 l'**interscambio marittimo** tra l'Italia e l'area del Mediterraneo Allargato è stato pari a **50,7 miliardi di euro**, valore piuttosto stabile rispetto al 2014. Negli ultimi quindici anni esso è cresciuto di circa 20 miliardi, anche se un deciso rallentamento è stato osservato a partire dal 2012. Tra i Paesi monitorati, nel 2015 la Turchia resta il primo partner italiano, (11,4 miliardi di euro il commercio marittimo tra i due Paesi; +9,3% sul 2014); seguono Arabia Saudita e Tunisia, entrambi con scambi in calo. In crescita l'interscambio commerciale via mare con gli Emirati Arabi Uniti.

Le **esportazioni marittime** dell'Italia verso l'area del Mediterraneo Allargato nel 2015 sono state pari ad un valore di **31,4 miliardi di euro** (in crescita del 3,7% sul 2014). L'export nel 2015 è aumentato in quasi tutti i Paesi. Significativo l'incremento verso gli Emirati (+25,9%).

L'interscambio marittimo tra l'Italia e l'Area del Mediterraneo Allargato

Valori in miliardi di euro; 2000-2015.

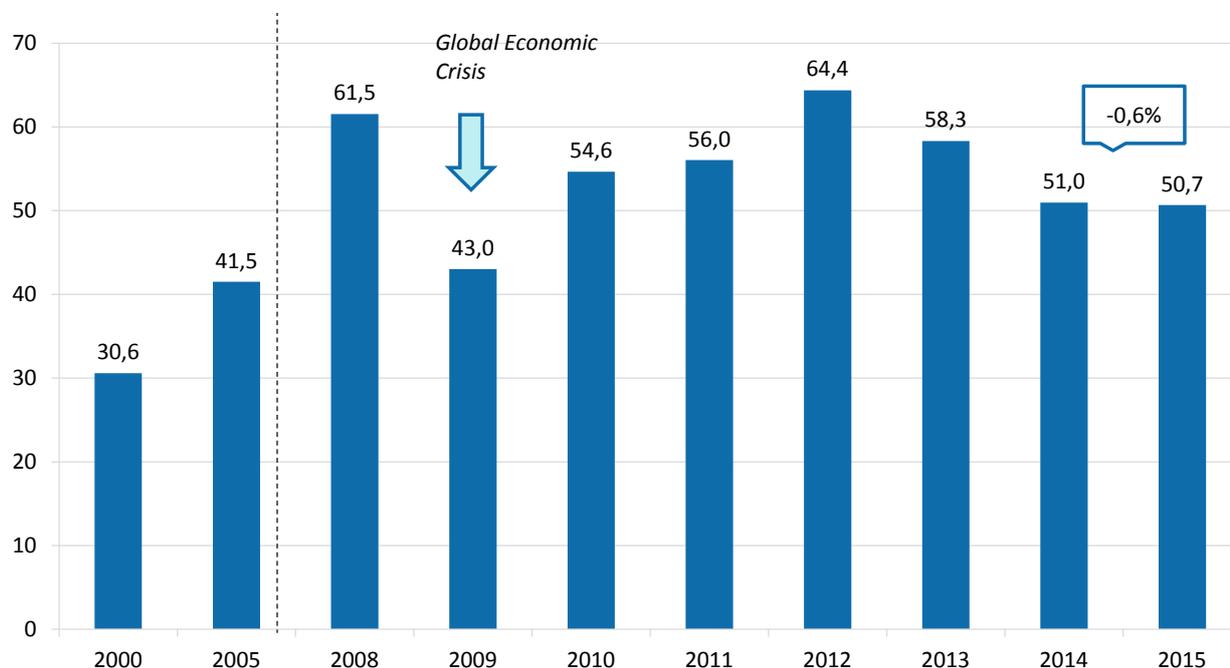


Grafico 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

¹ L'area del Mediterraneo Allargato è una area definita da SRM per la realizzazione dei propri studi ed include i seguenti Paesi: Paesi del **Sud Mediterraneo** (Algeria, Egitto, Giordania, Israele, Libia, Libano, Marocco, Siria, Tunisia, Turchia); Paesi del **Gulf Cooperation Council – GCC** (Oman, Bahrain, Kuwait, Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti).

L'interscambio marittimo tra l'Italia e i Paesi del Mediterraneo Allargato

Valori in milioni di euro; 2014-2015.

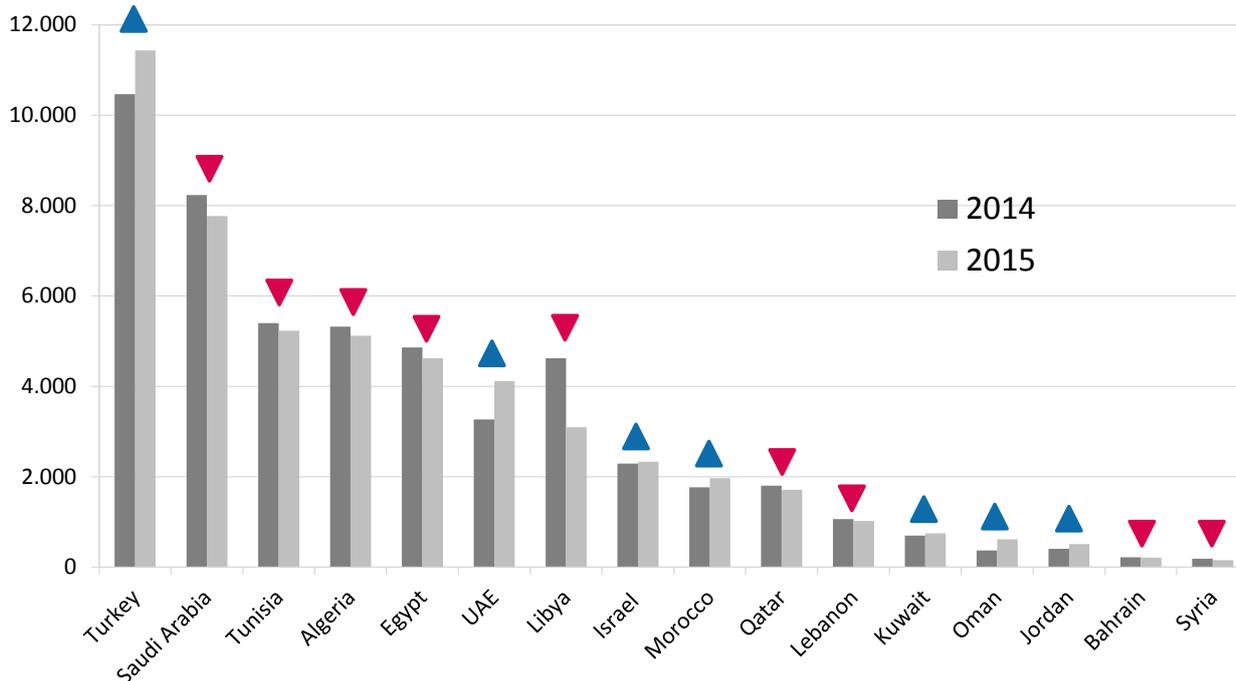


Grafico 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

L'export via mare dell'Italia verso i Paesi del Mediterraneo Allargato

Valori in milioni di euro; 2014-2015.

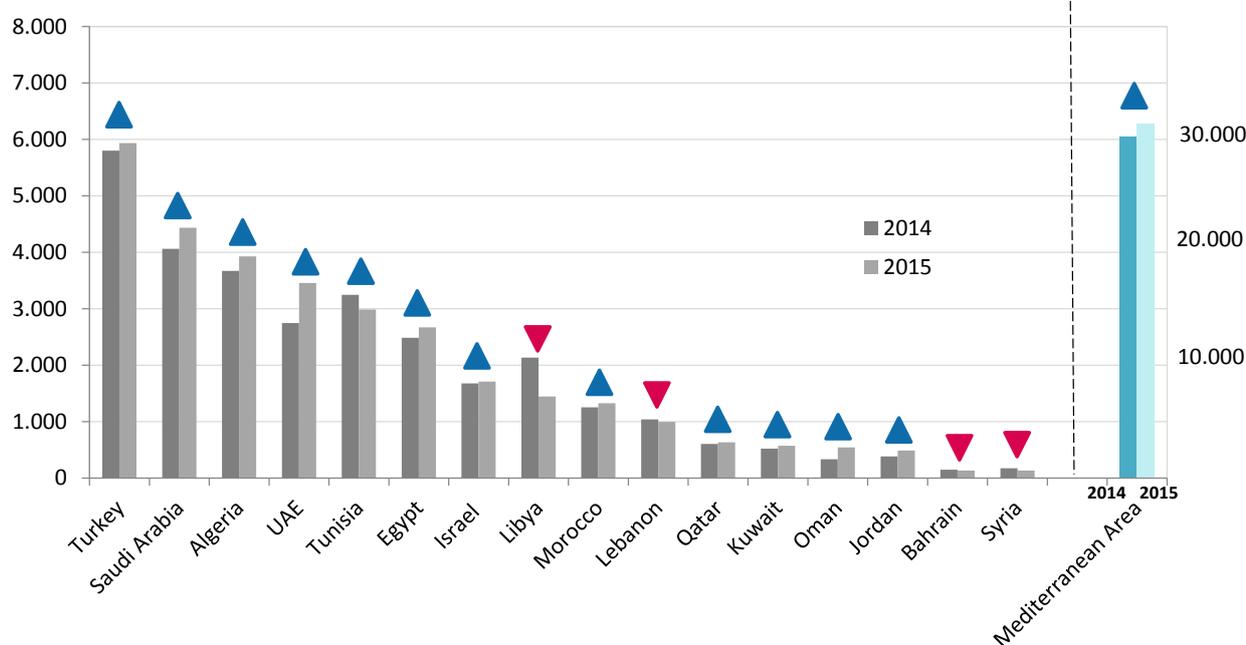


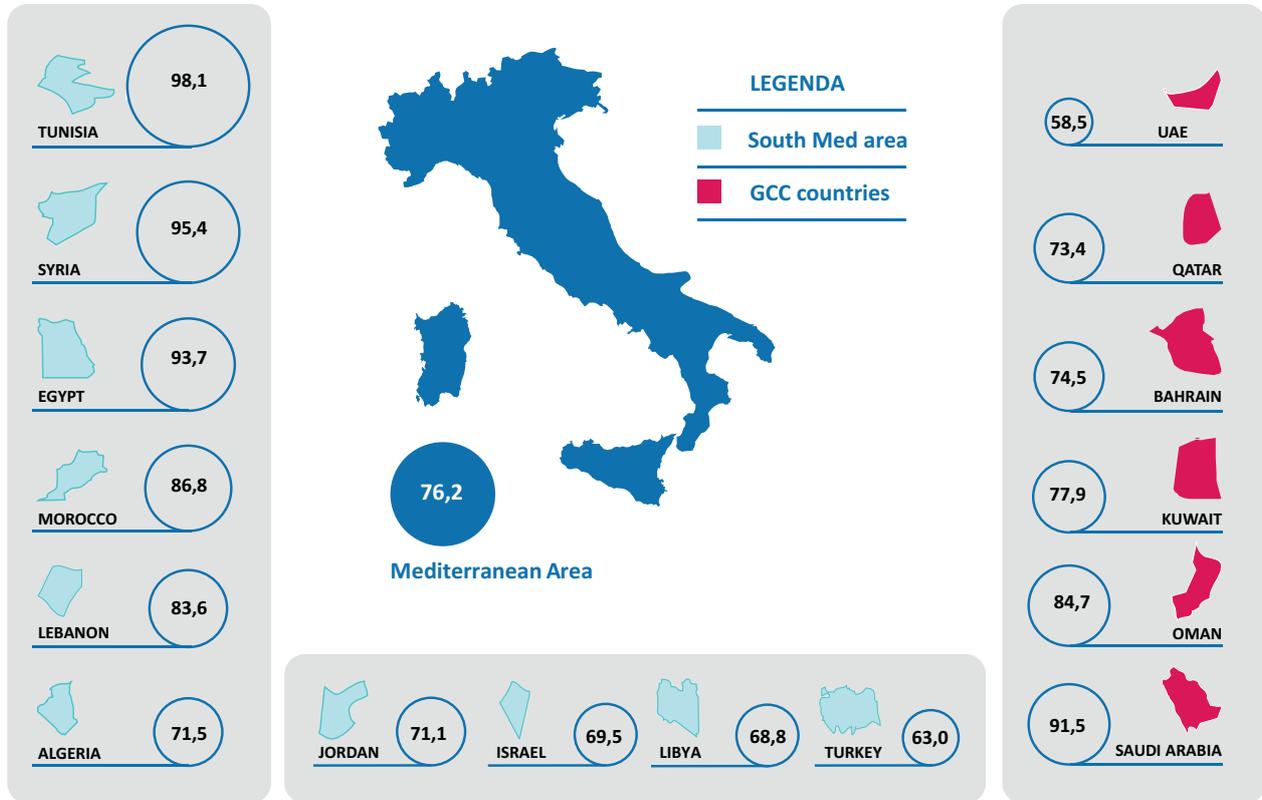
Grafico 3 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

L'interscambio marittimo rappresenta il **76,2%** dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'Area del Mediterraneo Allargato. L'incidenza supera l'80% negli scambi con la Tunisia, la Siria, l'Egitto, il Marocco, Arabia Saudita e Oman. Con riferimento ai Paesi del **Sud Mediterraneo**, l'incidenza delle esportazioni via mare sul

totale (78,4%) supera quella osservata per le importazioni (72,5%). Per quanto riguarda i GCC accade l'inverso: le esportazioni via mare rappresentano il 70,1% del totale, mentre l'import via mare è il 91,7% del totale.

L'importanza del commercio marittimo nell'interscambio italiano con i Paesi del Mediterraneo

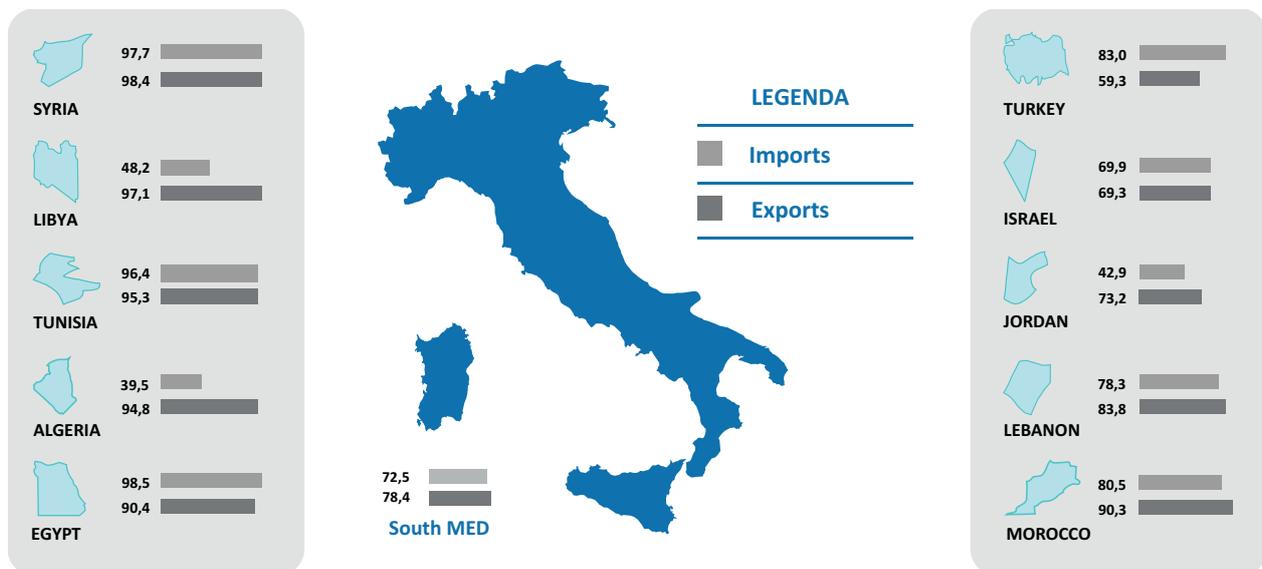
Incidenza % del commercio marittimo sul commercio totale tra l'Italia e ciascun Paese.



Infografica 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

L'importanza del commercio marittimo nell'interscambio italiano con i Paesi del Sud Mediterraneo

Incidenza % dell'import via mare sull'import totale dell'Italia da ciascun Paese.
 Incidenza % dell'export via mare sull'export totale dell'Italia verso ciascun Paese.



Infografica 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

L'importanza del commercio marittimo nell'interscambio italiano con i Paesi del Gulf Cooperation Council (GCC)

Incidenza % dell'import via mare sull'import totale dell'Italia da ciascun Paese.
 Incidenza % dell'export via mare sull'export totale dell'Italia verso ciascun Paese.



Infografica 3 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

L'Interscambio marittimo tra i principali Paesi europei e l'area del Mediterraneo Allargato

Tra i Paesi europei, con **50,7 miliardi di euro**, l'Italia presenta il valore più elevato degli scambi marittimi con il Mediterraneo nel 2015; seguono Germania e Francia, rispettivamente con 45,7 e 42,1 miliardi di euro. Tra il 2014 e il 2015 tutti i Paesi analizzati, fatta eccezione per la Germania, hanno registrato un calo nell'interscambio marittimo con l'area. Dopo la Grecia, l'Italia è il Paese che vanta la maggiore incidenza dell'interscambio marittimo sul totale degli scambi commerciali con l'area (76,2%).

In termini quantitativi, l'Italia resta il Paese europeo che nel 2015 ha registrato il maggiore volume di scambi con il Mediterraneo (circa **57,9 milioni di tonnellate di merce**). Il dato è cresciuto del 10% rispetto al 2014, in linea con il tasso di crescita registrato per la Germania e l'Olanda.

L'Italia è il terzo Paese nel 2015 per **valore della merce esportata** nell'area (ogni tonnellata di merce esportata via mare vale 1.202 euro, circa il doppio rispetto al valore della merce importata), dopo la Germania (2.800 euro) e la Francia (1.250 euro).

L'interscambio marittimo con l'Area del Mediterraneo Allargato

Italia e principali competitor europei; valori in miliardi di euro; 2000-2015.

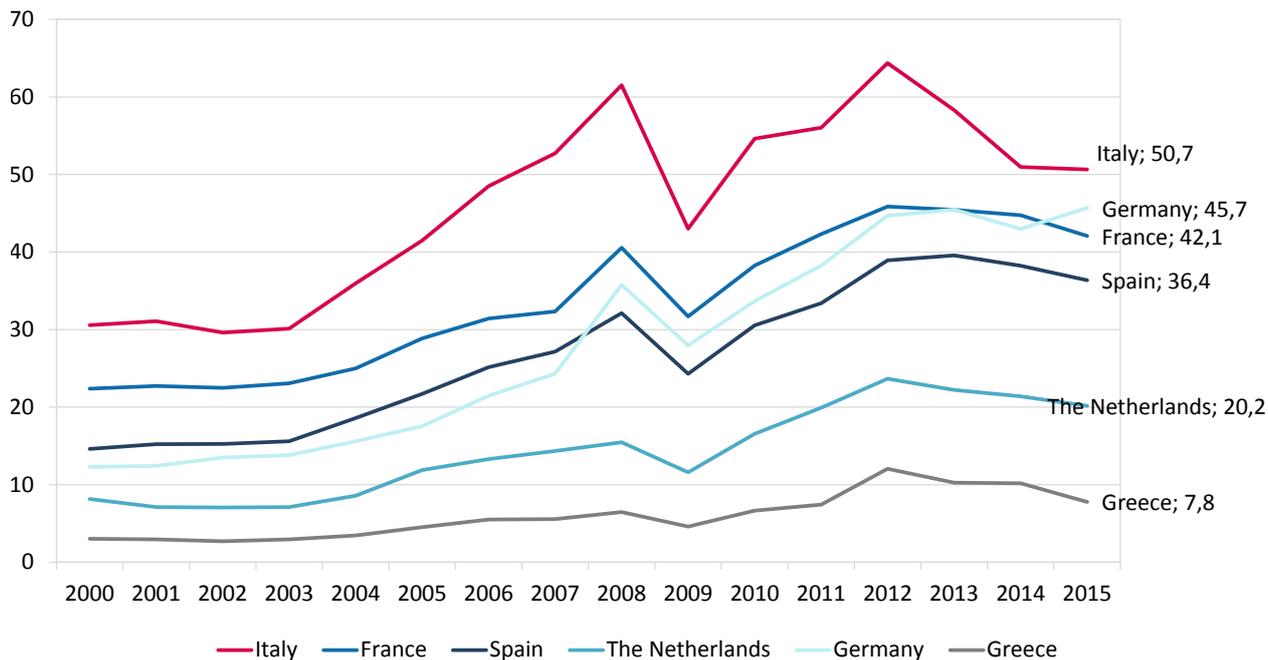
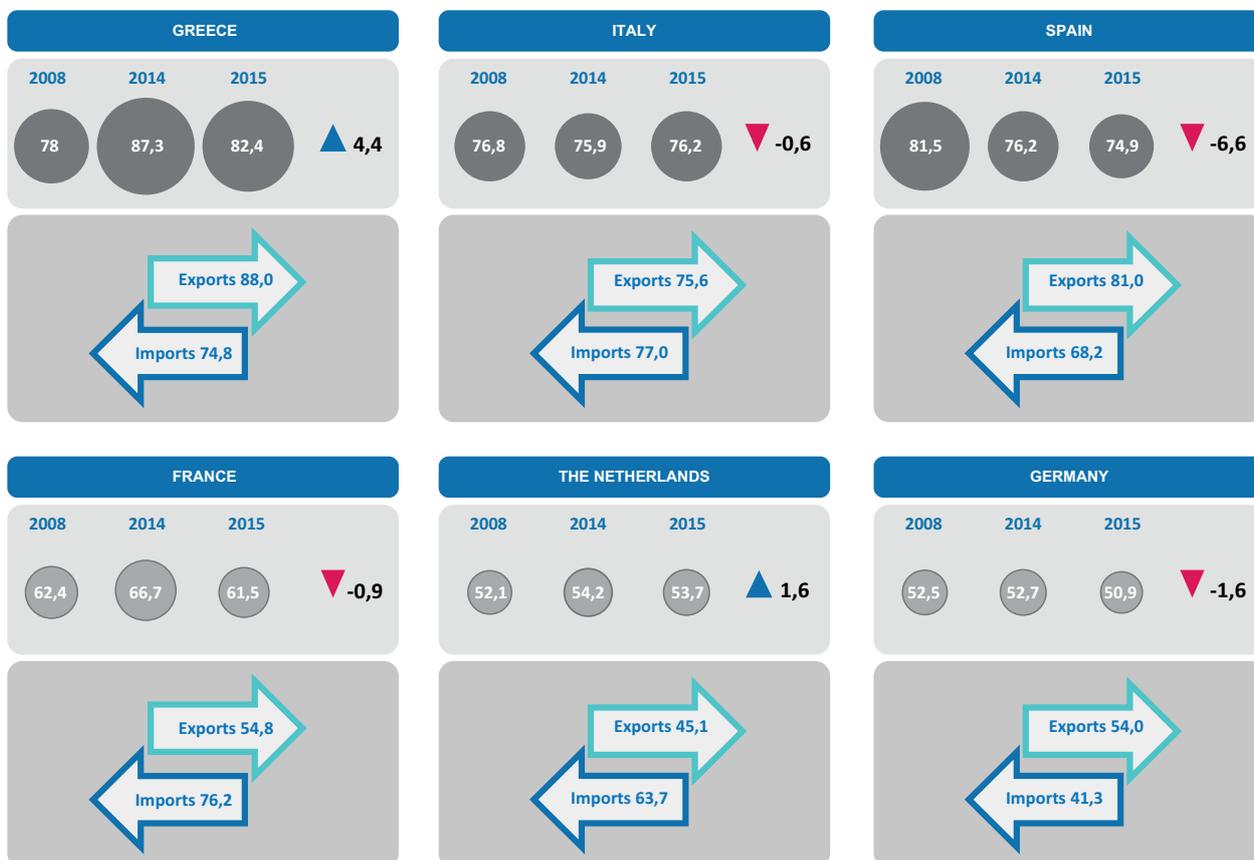


Grafico 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

L'importanza del commercio marittimo nell'interscambio con l'Area del Mediterraneo Allargato

Incidenza % del commercio marittimo sul commercio totale; 2008-2015.

▲ % Change 2008-2015



Infografica 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

L'interscambio marittimo con l'Area del Mediterraneo Allargato (in quantità)

Italia e principali competitor europei; valori in milioni di tonnellate; 2000-2015.

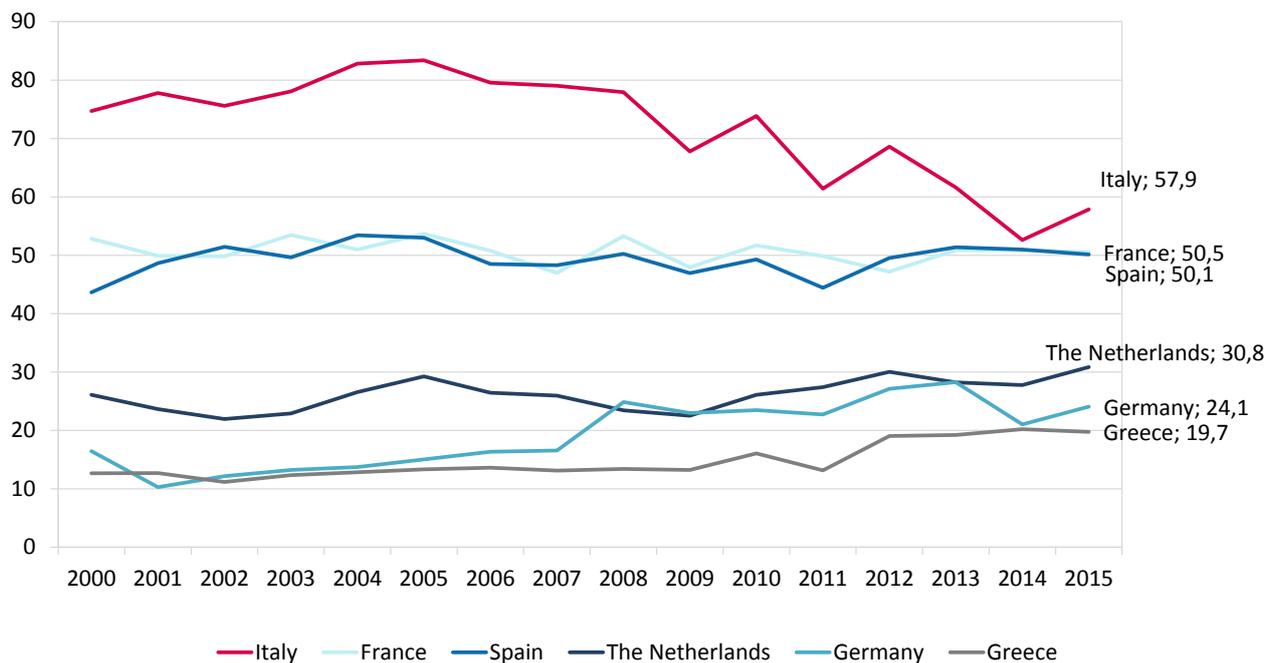


Grafico 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

Il valore dell'interscambio marittimo con l'Area del Mediterraneo Allargato

Italia e principali competitor europei; valore in euro di ogni tonnellata importata o esportata; 2015.

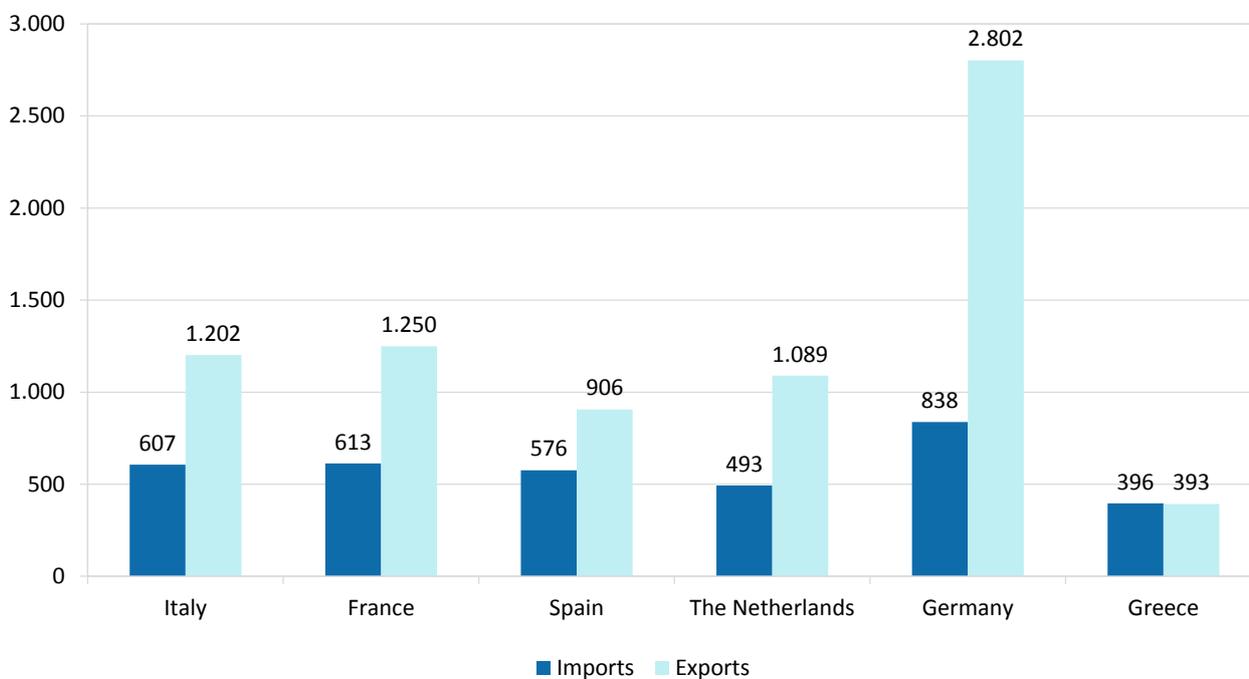


Grafico 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

Interscambio marittimo: la dinamica per le principali regioni italiane

Nel 2015 il **Mezzogiorno** si configura la macro-area italiana con il maggior valore degli scambi marittimi con i Paesi del Middle East and North Africa (**MENA**)² (**16,2 miliardi di euro**). Mentre il commercio marittimo con l'area MENA è calato per il Mezzogiorno (-14%) e per il Nord Ovest (-1,7%), per il Nord Est (+5,7%) e l'Italia Centrale (+5,8%) si è assistito ad una crescita.

Il Nord Ovest è la macro-area italiana con il più elevato valore dell'**export marittimo** verso l'area (9,8 miliardi di euro), seguito dal Nord est, dal Mezzogiorno e infine dall'Italia Centrale. Il dato è aumentato per il Nord Est e per l'Italia Centrale; resta stabile per il Mezzogiorno.

Nel 2015 il **Mezzogiorno** si conferma la macro-area italiana rispetto a cui il commercio marittimo incide in modo maggiore sul valore complessivo degli scambi con l'area MENA (98,5%; dato stabile rispetto al 2014). Per il Nord Ovest il commercio via mare vale l'82,7% dell'interscambio; per il Nord Est l'81,4% e per l'Italia Centrale il 78,1%.

Il valore dell'interscambio marittimo con l'Area MENA: dati per macro-area

Valore in miliardi di euro.

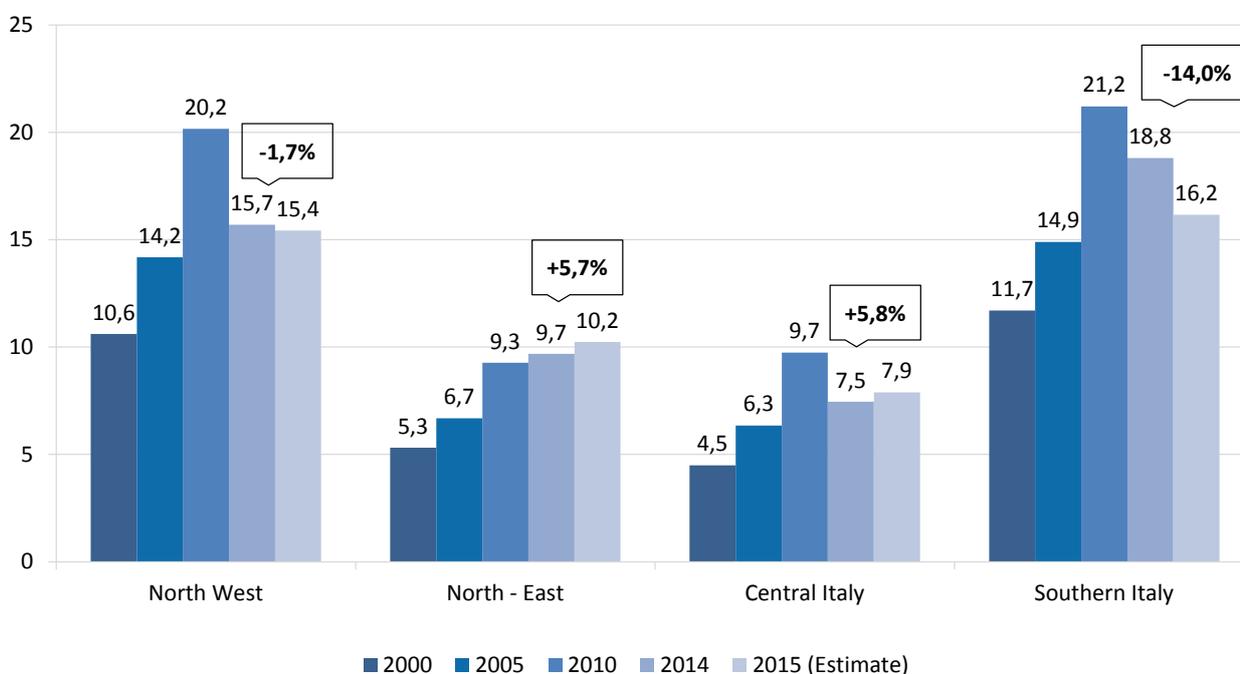


Grafico 7 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

² A livello regionale e macro-regionale, l'Istat non fornisce dati sul commercio marittimo con i singoli Paesi. I dati sono forniti solo rispetto alle aree geografiche mondiali. L'area presa a riferimento (MENA) non corrisponde esattamente all'area del Mediterraneo Allargato utilizzata nella prima sezione, per cui i dati presentati in questa sezione potrebbero parzialmente differire da quelli utilizzati nella sezione 1.

Il valore dell'export marittimo con l'Area MENA: dati per macro-area

Valore in miliardi di euro.

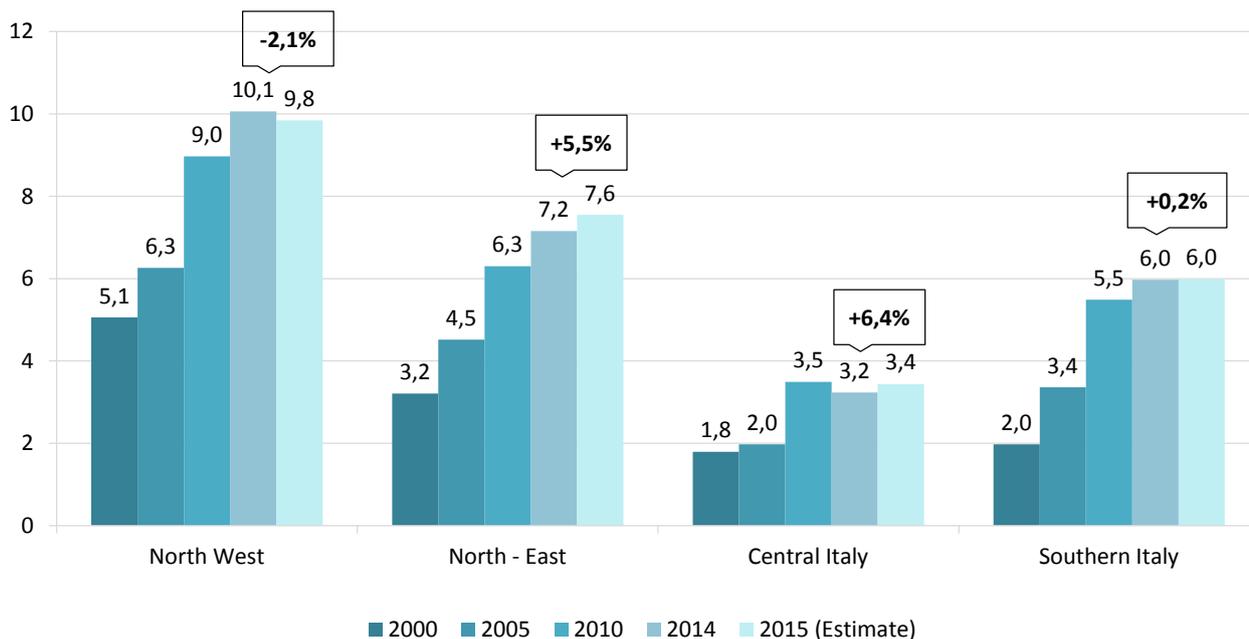


Grafico 8 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

L'importanza dell'interscambio marittimo negli scambi commerciali con l'Area MENA: dati per macro-area

Incidenza % dell'interscambio marittimo sull'interscambio totale con l'Area MENA.

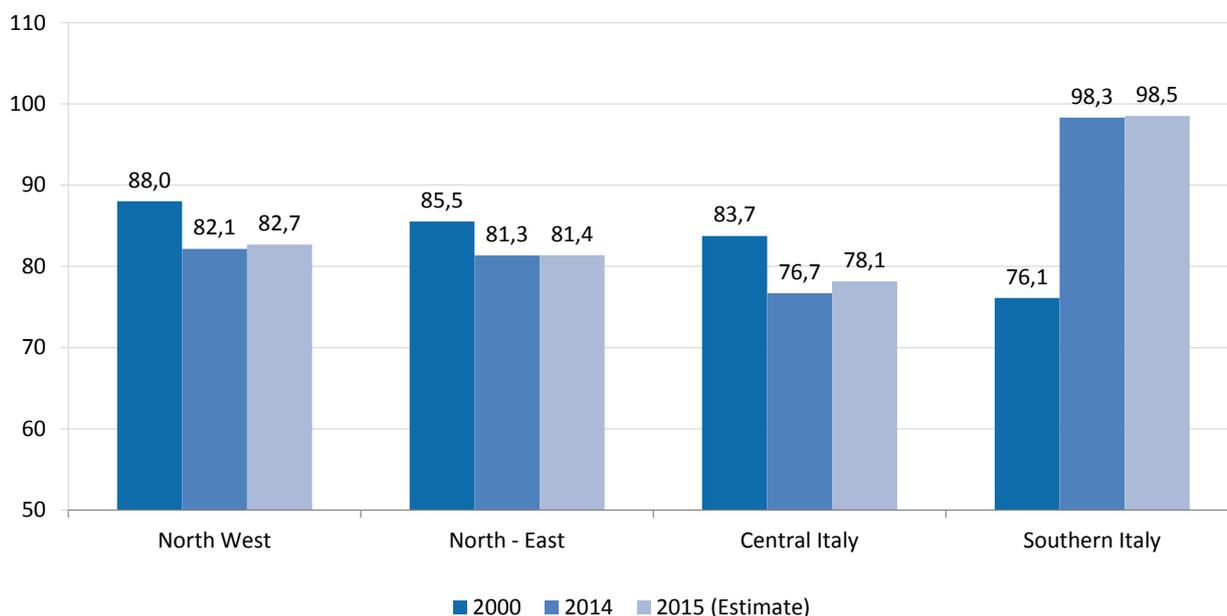


Grafico 9 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Tra le regioni italiane, nel 2015 la **Lombardia** ha registrato scambi commerciali via mare con l'Area MENA per un valore pari a circa 10,5 miliardi di euro (-0,6% sul 2014), la Sicilia presenta 8,2 miliardi di euro di interscambio marittimo (-20,1%) e la Sardegna 5 miliardi di euro (-12,6%). Tra le regioni che hanno registrato un aumento degli scambi marittimi con l'area nel 2015 troviamo il Veneto (+3,8%), l'Emilia Romagna (+1,4%) e il Lazio (+50%). Bene anche Marche, Campania e Friuli Venezia Giulia.

L'export marittimo verso i Paesi MENA è invece aumentato in quasi tutte le regioni nel 2015. La Lombardia, con 6,8 miliardi, si conferma la regione con il più elevato export marittimo. La Sicilia e la Sardegna, invece, confermano le regioni italiane per cui l'interscambio marittimo incide in modo maggiore sugli scambi commerciali con l'area.

Il valore dell'interscambio marittimo con l'Area MENA: dati regionali

Valore in milioni di euro.

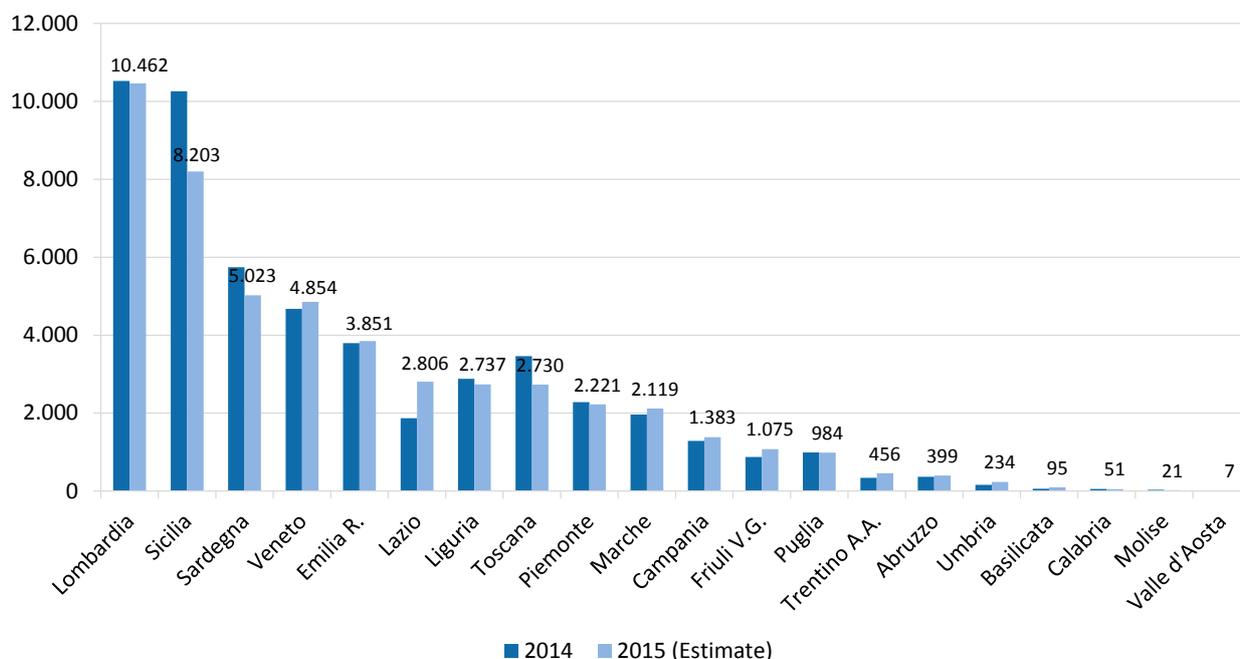


Grafico 10 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Il valore dell'export marittimo con l'Area MENA: dati regionali

Valore in milioni di euro.

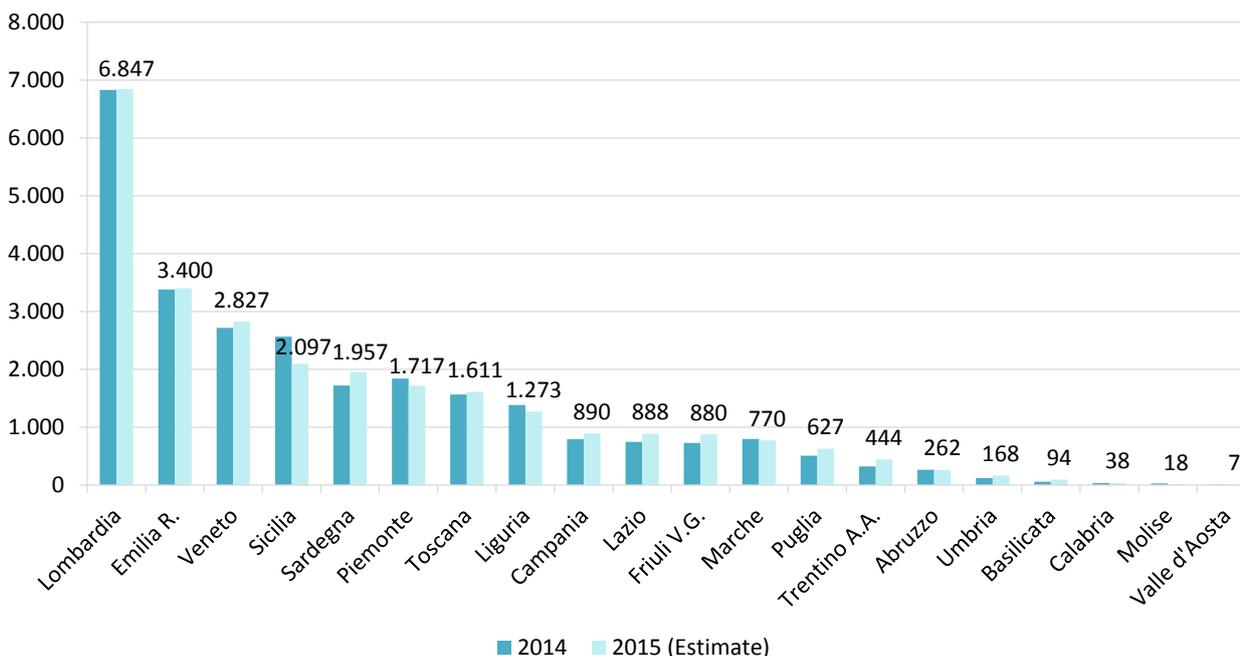


Grafico 11 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

L'importanza dell'interscambio marittimo negli scambi commerciali con l'Area MENA: dati regionali

Incidenza % dell'interscambio marittimo sull'interscambio totale con l'Area MENA.

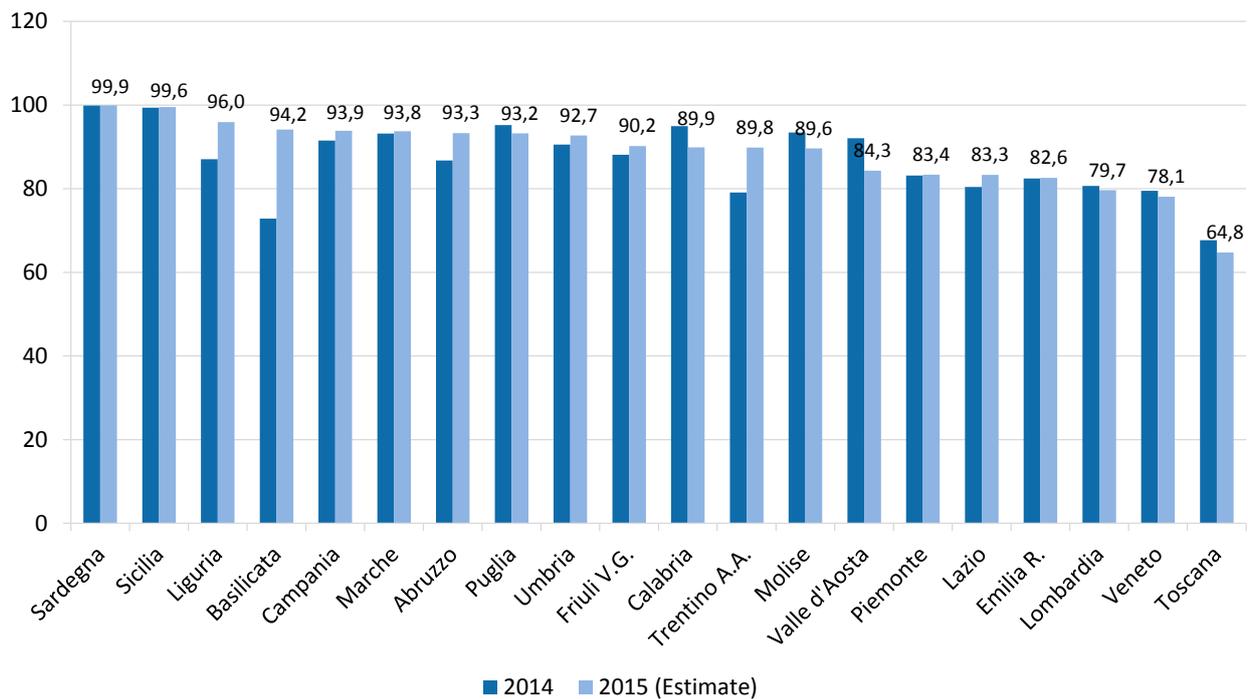


Grafico 12 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Competitività e struttura

Connettività e logistica

Nel 2015 l'Italia si è posizionata al 17° posto in termini di connettività marittima. Il *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) dell'Unctad è stato pari a 67,4, in leggero calo sul 2014, ma in crescita di circa 10 punti rispetto al 2004, quando l'indice valeva 58,1. Il LSCI dell'Italia resta al di sotto di quello registrato dai partner europei, con particolare riferimento a quello della Germania e dell'Olanda, il cui valore è cresciuto nel 2015.

I Top 20 Paesi in termini di Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

Cina 2004 = 100.

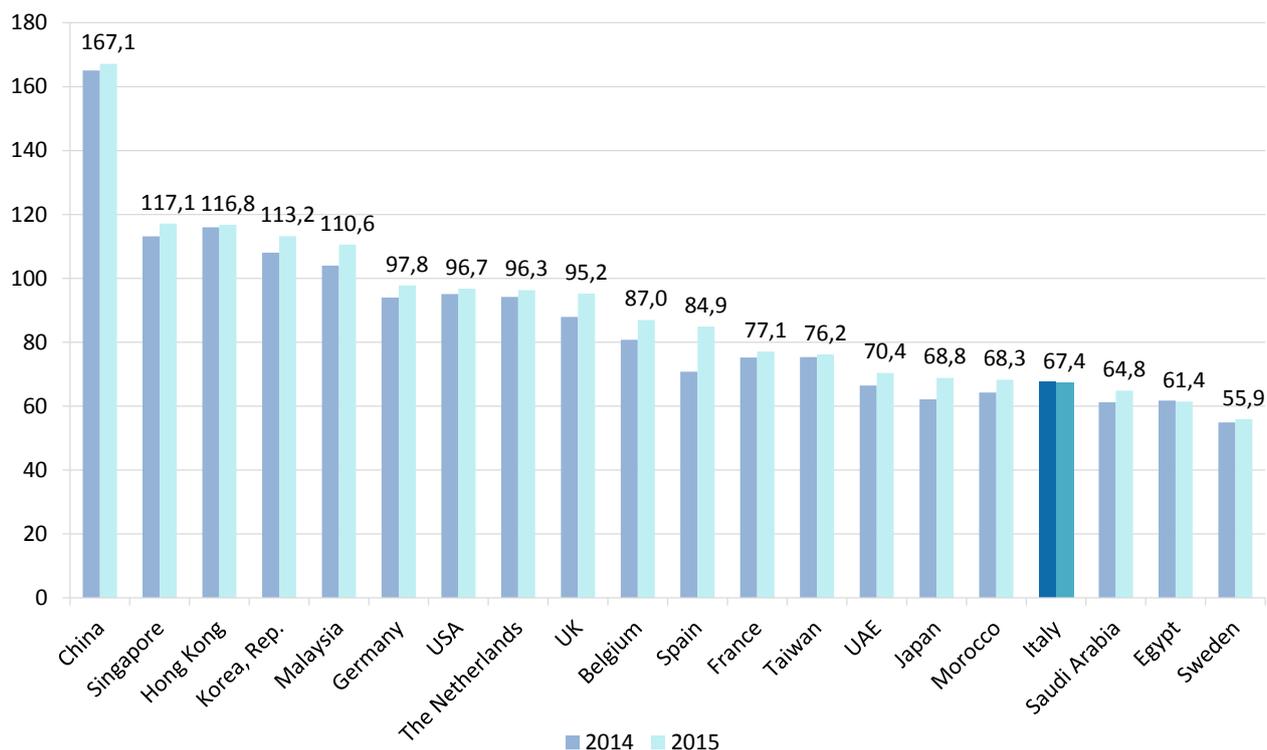


Grafico 13 - Fonte: elaborazione SRM su dati UNCTAD

Dinamica del Liner Shipping Connectivity Index (LSCI): un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei

2004-2015; Cina 2004 = 100.

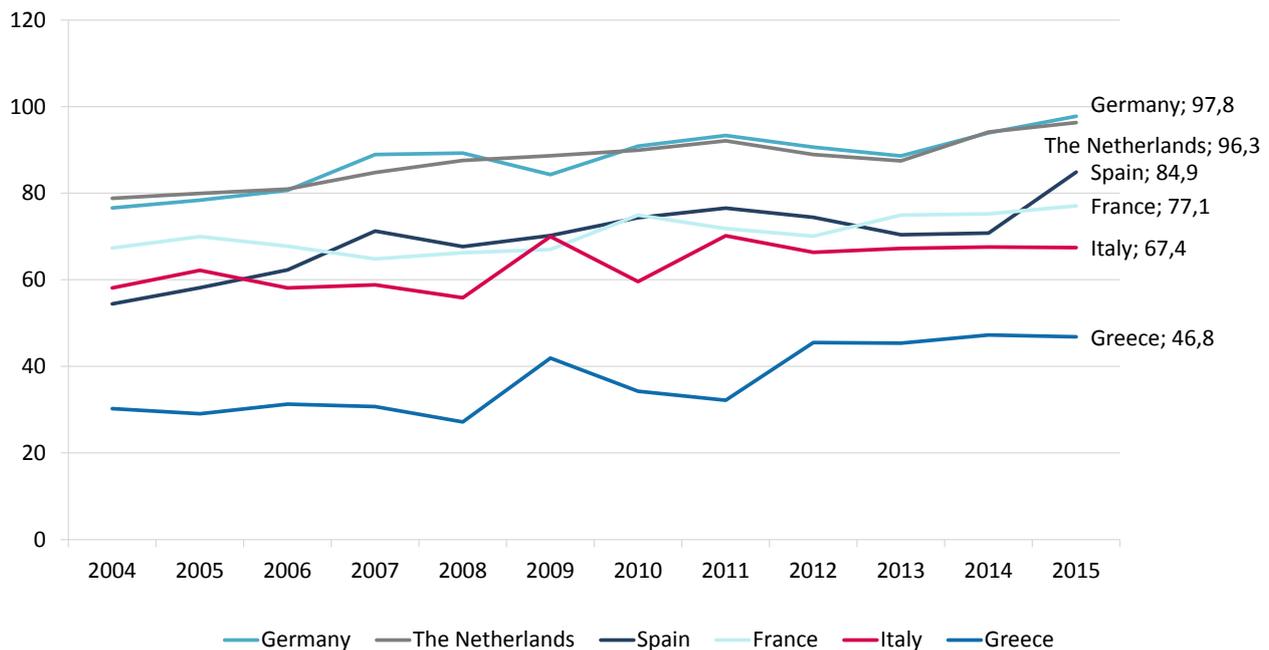


Grafico 14 - Fonte: elaborazione SRM su dati UNCTAD

Il Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

Il Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) misura la competitività del settore marittimo di un Paese. Esso dà indicazioni su quanto un Paese è ben connesso nella rete marittima globale. Il LSCI viene calcolato annualmente dalla United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) sulla base di 5 componenti: numero di navi, la loro capacità in termini di container, dimensione massima delle navi, numero di servizi, e numero di aziende le cui navi container utilizzano i porti di un Paese. Per ciascun Paese, il valore di ciascun componente viene rapportato al valore massimo registrato dal componente nel 2004. Per ciascun Paese poi si fa la media delle cinque componenti; essa viene rapportata alla media massima del 2004 e moltiplicata per 100. Pertanto i dati sono indicizzati al valore della Cina nel 2004 (Cina 2004 = 100).

Nel 2014 l'Italia si è piazzata al 20° posto in termini di competitività logistica. Il *Logistics Performance Index* (LPI) della World Bank è stato pari a 3,69, in aumento rispetto a quanto registrato nel 2007, quando l'indice valeva 3,58. Se confrontiamo i competitor europei contemporaneamente in base alla connettività marittima (LSCI) e alla competitività logistica (LPI), la Germania risulta il Paese meglio posizionato, con entrambi gli indicatori in crescita. Non distante è il posizionamento dell'Olanda. Meglio dell'Italia anche la Francia e la Spagna.

I Top 20 Paesi in termini di Logistics Performance Index (LPI)

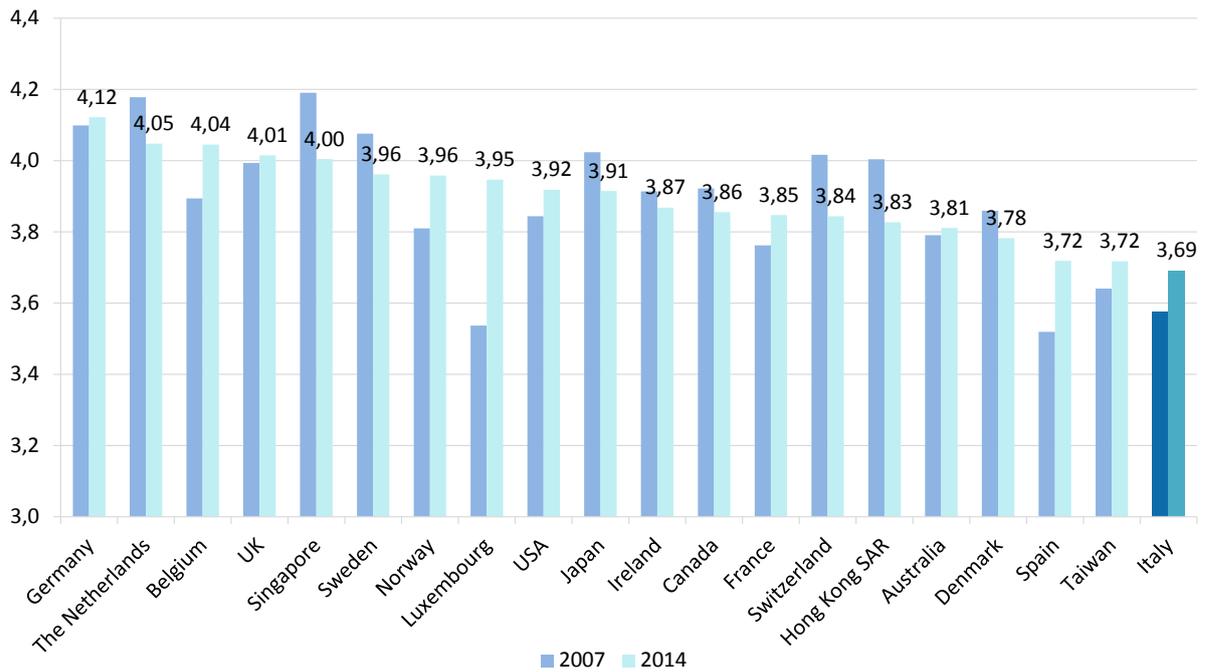


Grafico 15 - Fonte: elaborazione SRM su dati World Bank

Posizionamento in termini di connettività marittima (LSCI) e performance logistica (LPI): Italia e competitor europei

LSCI: 2015; LPI: 2014; tendenza rispetto al 2007.

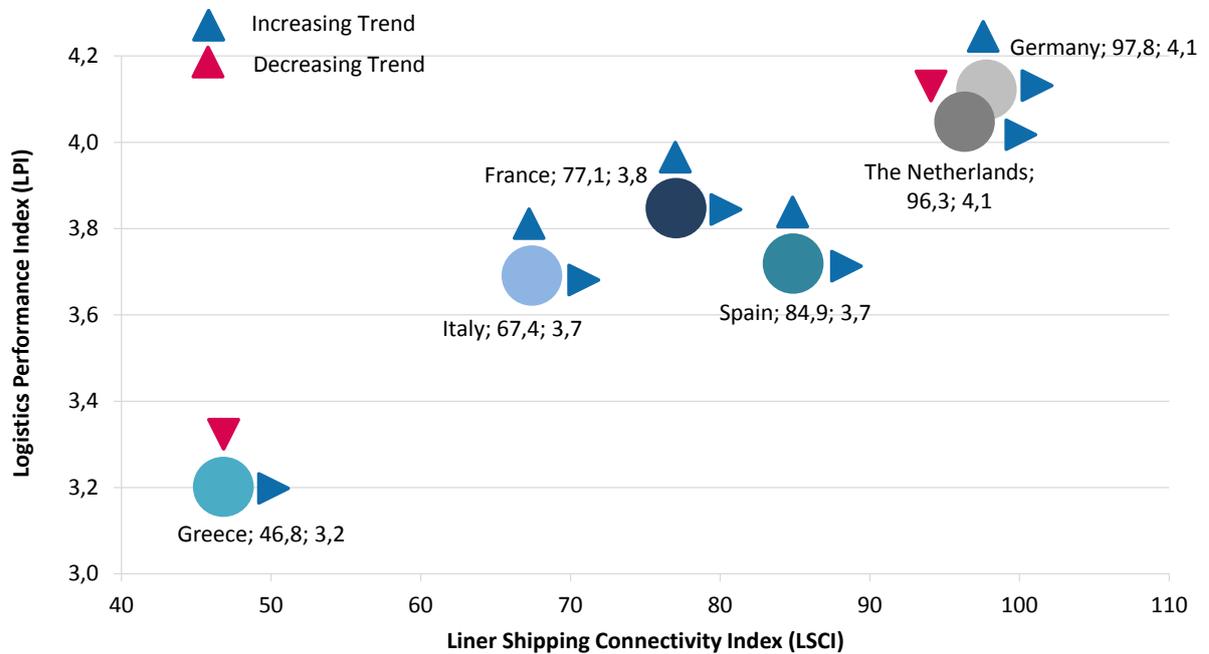


Grafico 16 - Fonte: elaborazione SRM su dati UNCTAD e World Bank

Il Logistics Performance Index (LPI)

Il Logistics Performance Index è un indicatore costruito dalla World Bank ed è uno strumento di analisi comparativa creato per aiutare i paesi ad identificare le sfide e le opportunità che devono affrontare/cogliere per migliorare le loro prestazioni logistiche. Il LPI 2014 confronta le performance logistiche di 160 paesi. Il LPI si basa su un sondaggio a livello mondiale di operatori a terra (spedizionieri e corrieri), che forniscono un feedback sulla capacità logistica dei Paesi in cui operano e con cui commerciano. Essi combinano una conoscenza approfondita del Paese in cui operano con valutazioni qualitative di altri Paesi in cui hanno relazioni commerciali. Il feedback degli operatori è integrato con dati quantitativi sulle prestazioni dei componenti chiave della catena logistica del Paese in cui operano.

Il Logistics Performance Index riassume i risultati dei paesi su sei aree di valutazione complementari:

- a. L'efficienza nel processo di sdoganamento;
- b. La qualità delle infrastrutture relative al commercio e al trasporto;
- c. La facilità di predisporre spedizioni competitive in termini di prezzo;
- d. La competenza e la qualità dei servizi logistici;
- e. La capacità di rintracciare e seguire le spedizioni;
- f. La frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

Traffico container e Short Sea Shipping

Nel 2014 l'Italia si è posizionata al 15° posto in termini di "traffico container", con 11,3 milioni di TEU (1,7% del totale mondiale), dato in crescita sia rispetto al 2008 (10,5 milioni di TEU) che sul 2013 (11). Nel 2014 il volume di merci in contenitori movimentate dall'Italia continua ad essere inferiore a quanto scambiato da Germania (19,7), Spagna (14,7) e Olanda (12,5).

Per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio (Short Sea Shipping), nel 2014 l'Italia, con circa 262 milioni di tonnellate di merce scambiata, risulta seconda, dopo l'Olanda, tra i Paesi europei considerati (Solo il Regno Unito, tra i Paesi europei non inclusi nell'analisi, riesce a fare meglio). Il dato è calato rispetto al 2013 (272 milioni di tonnellate). L'Italia primeggia nello Short Sea Shipping con il Mediterraneo (203 milioni di tonnellate di merce, il 35% del totale). Anche in questo caso si è assistito ad un lieve calo nel 2014.

I Top 20 Paesi in termini di "traffico container"

Milioni di TEU.

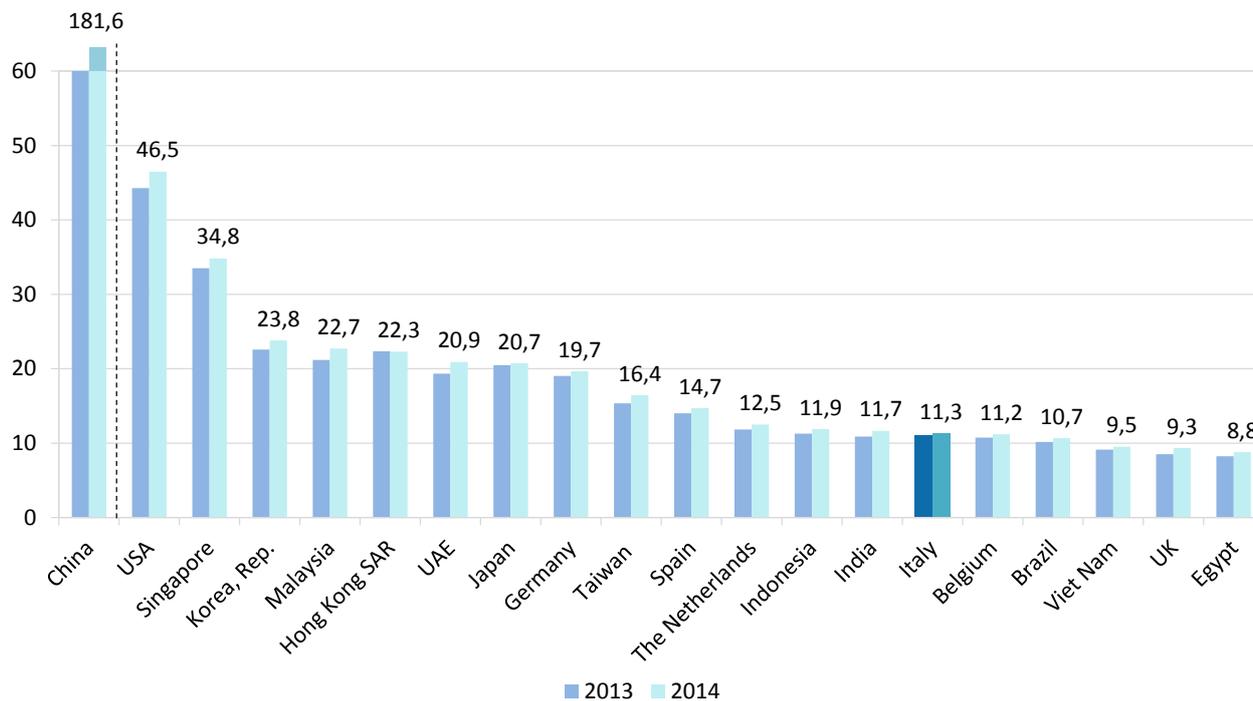


Grafico 17 - Fonte: elaborazione SRM su dati UNCTAD

Il contributo dell'Italia nel "traffico container mondiale"

Primi dieci Paesi + Italia; quote % su TEU movimentati a livello mondiale; 2014.

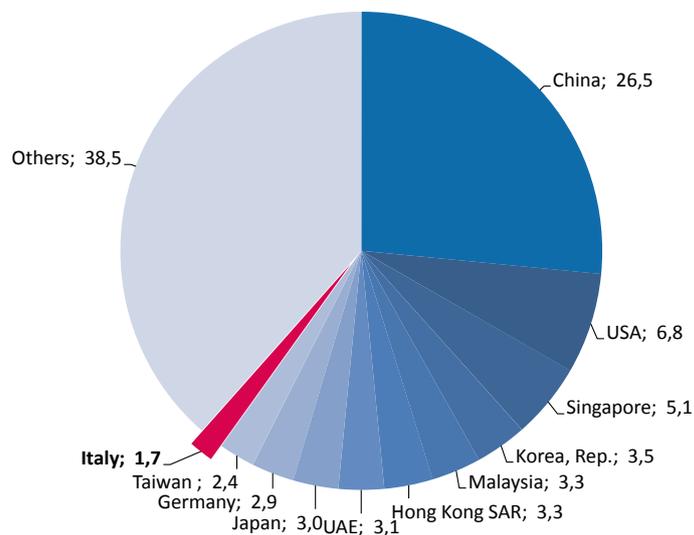


Grafico 18 - Fonte: elaborazione SRM su dati UNCTAD

Dinamica del "traffico container": un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei

2008-2015; milioni di TEU.

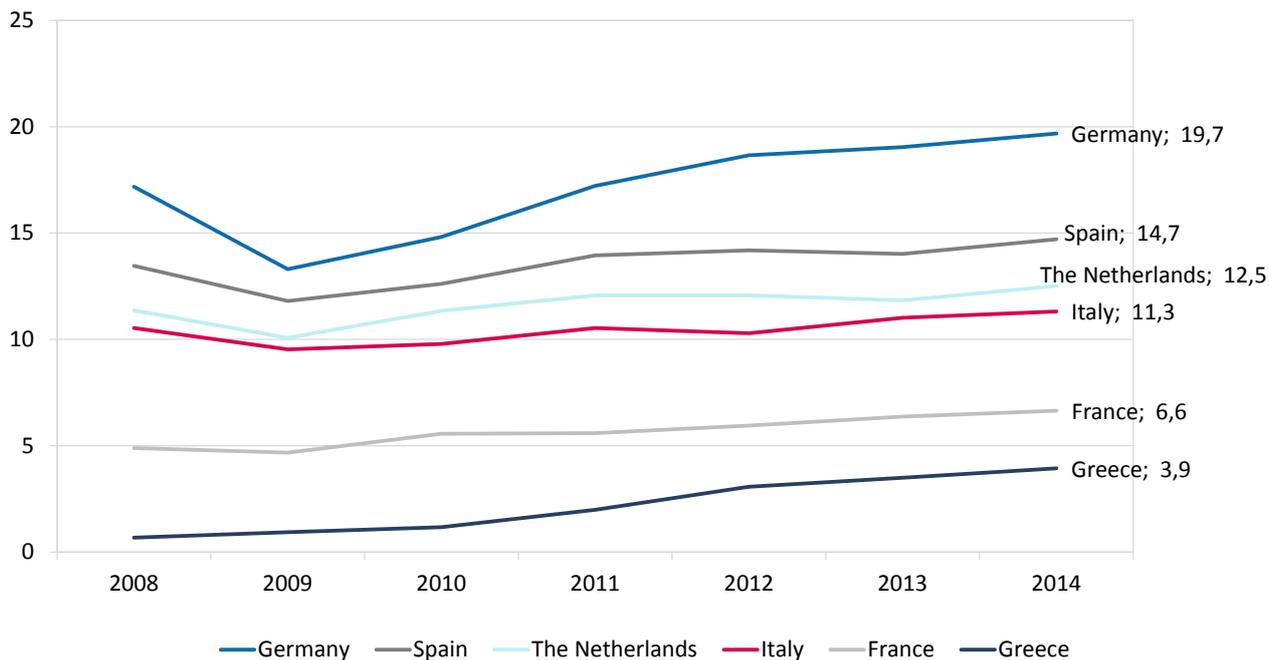


Grafico 19 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

Dinamica dello "Short Sea Shipping": un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei

2000-2015; milioni di Tonnellate.

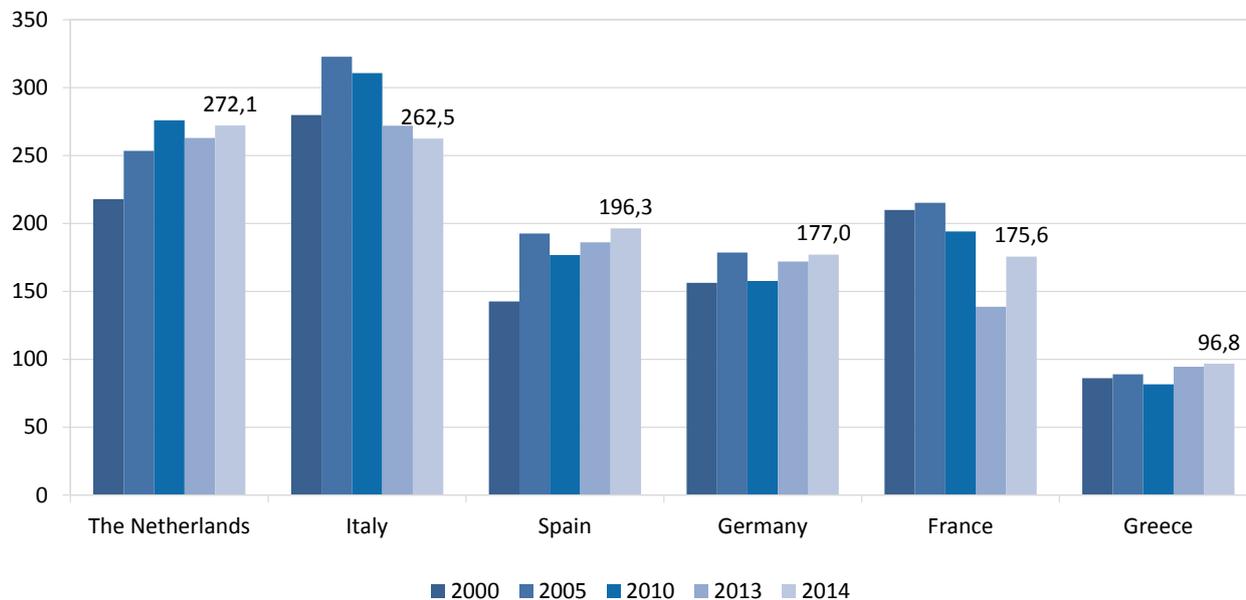


Grafico 20 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

Dinamica dello "Short Sea Shipping" diretto verso il Mediterraneo: un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei

2000-2015; milioni di Tonellate.

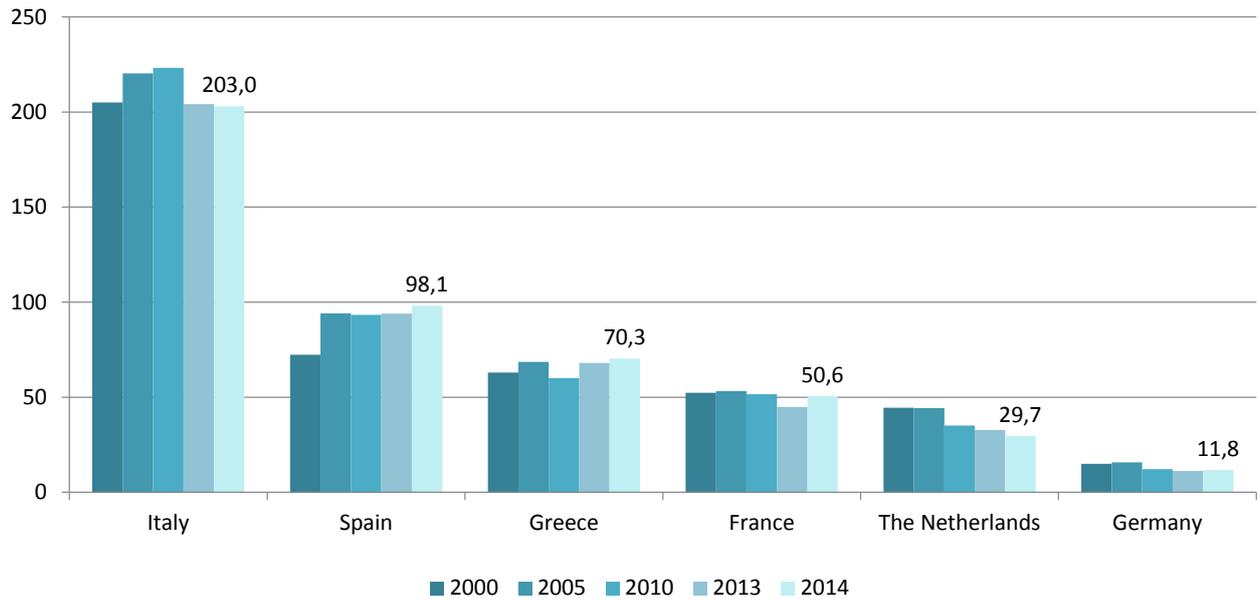


Grafico 21 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

Un primato italiano: lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo

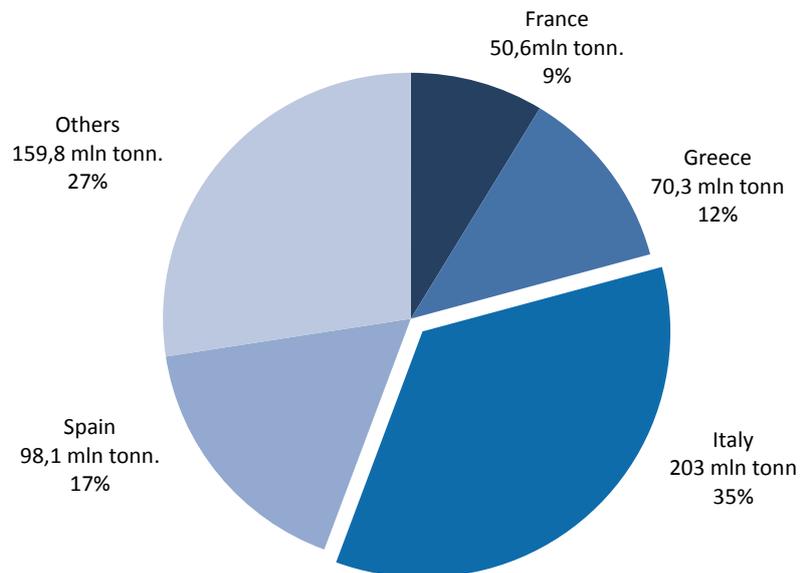
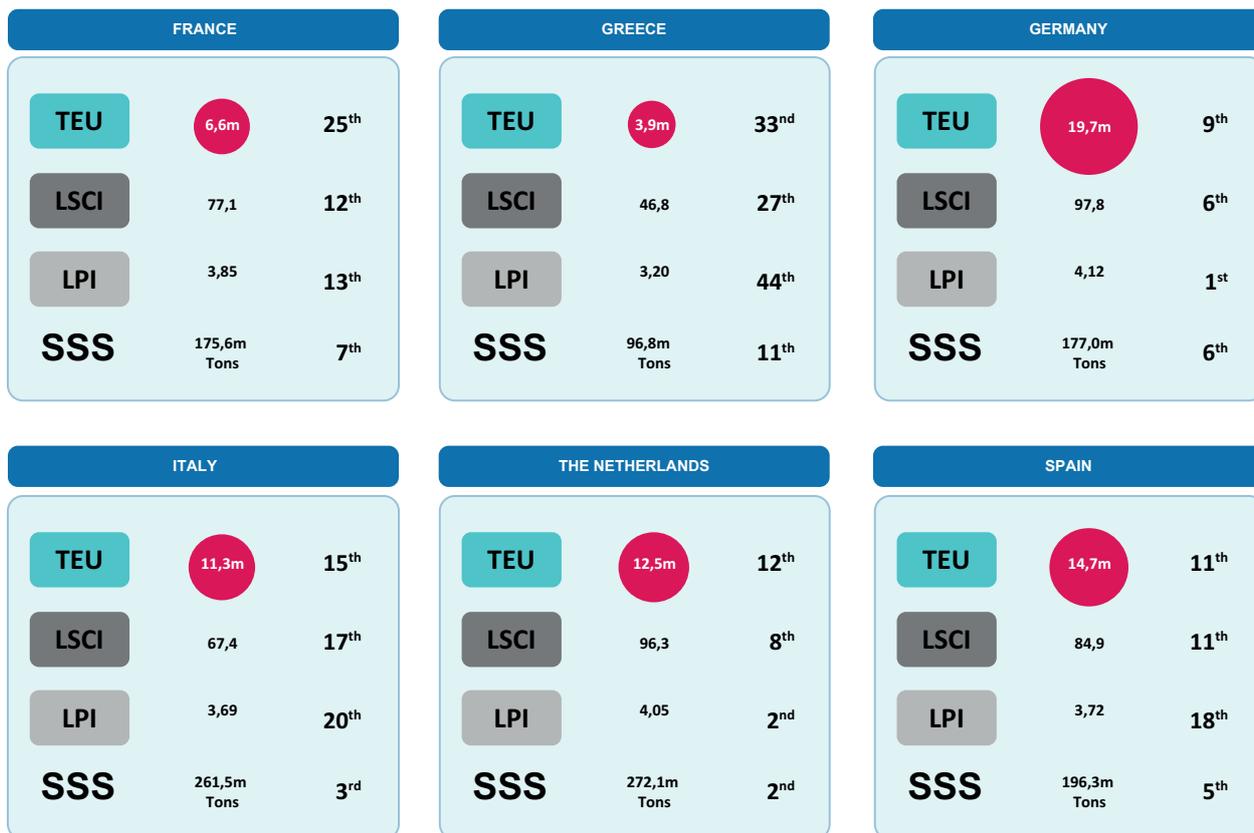


Grafico 22 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat

Competitività e struttura della Maritime Economy in Italia e nei principali competitor europei



* I dati e le graduatorie fanno riferimento tutti al 2014 tranne che per lo LSCI il cui dato è al 2015.

** SSS=Short Sea Shipping.

*** Per lo SSS la graduatoria riguarda solo i Paesi europei.

Infografica 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Unctad e World Bank

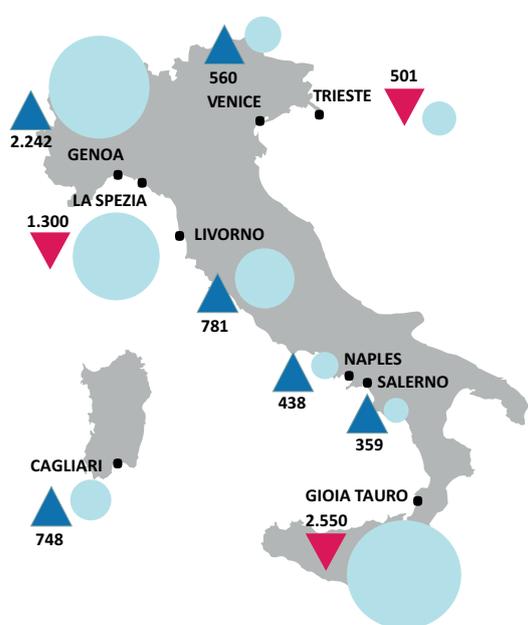
Il Traffico portuale del Mediterraneo

Valencia (Spagna), Algeciras (Spagna) e Port Said (Egitto) si confermano i tre porti del Mediterraneo con il volume (TEU) maggiore di traffico container nel 2015. La dinamica 2014-2015 per i primi cinque porti segnala una crescita per Valencia ed un calo negli altri quattro.

Analizzando il trend di lungo periodo, Tanger Med (Marocco) si è portato da meno di 1 milione di TEU nel 2008 ai quasi 3 milioni nel 2015, Ambarli (Turchia) è passato da circa 1,2 milioni di TEU nel 2005 a 3,1 milioni nel 2015. Movimentazione più che raddoppiata anche per Marsaxlokk (Malta), Pireo (Grecia) e Port Said (Egitto). Il porto di Valencia (Spagna) ha registrato un incremento del 91,5% nel periodo considerato. Tra i porti italiani, Trieste (+152,8%) e Venezia (+93,3%) sono quelli interessati da una crescita maggiore nel decennio. La dinamica della crescita si riflette nell'andamento delle quote del traffico container nel Mediterraneo.³ Tanger Med ha accresciuto la propria quota da 0% nel 2005 a 11% nel 2015, Port Said da 10 a 14%, il Pireo da 9% a 13% e Valencia da 16% a 18%. In regressione invece il dato dei porti italiani: per Gioia Tauro è passata da 22% a 10%, Cagliari da 4% a 3%.

I principali porti italiani e del Mediterraneo per traffico container

Migliaia di TEU al 2014 e variazione % rispetto al 2014.



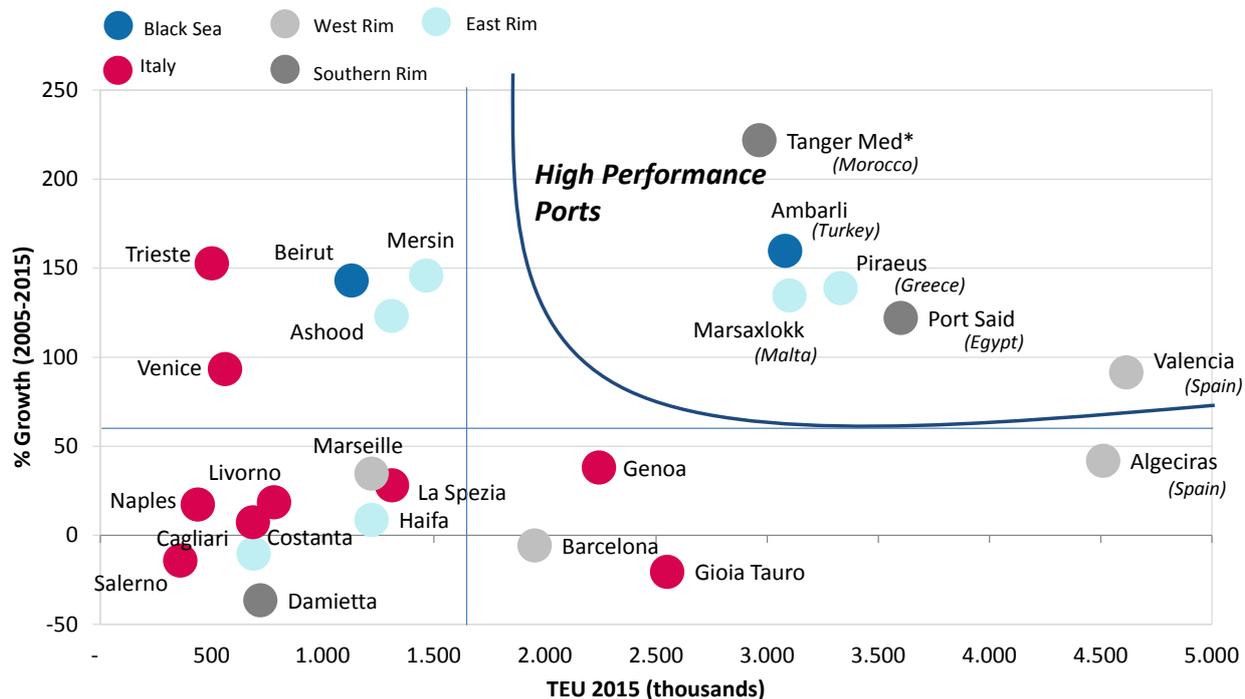
Port	TEU 2015	% Change
Valencia	4.615	3,9 ▲
Algeciras	4.511	-1,2 ▼
Port Said	3.600	-11,5 ▼
Piraeus	3.330	-7,2 ▼
Marsaxlokk	3.100	8 ▲
Ambarli	3.080	-10,6 ▼
Tangeri	2.964	-3,5 ▼
Barcelona	1.970	3,8 ▲
Mersin	1.440	-2,9 ▼
Marseille-Fos	1.220	3,5 ▲
Haifa	1.220	1,5 ▲

Infografica 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali e Assoport

³ L'analisi del traffico è riferita ai porti-hub.

Posizionamento dei Top 20 porti del Mediterraneo per volume e crescita del traffico container

Migliaia di TEU al 2015 e variazione % sul 2005.

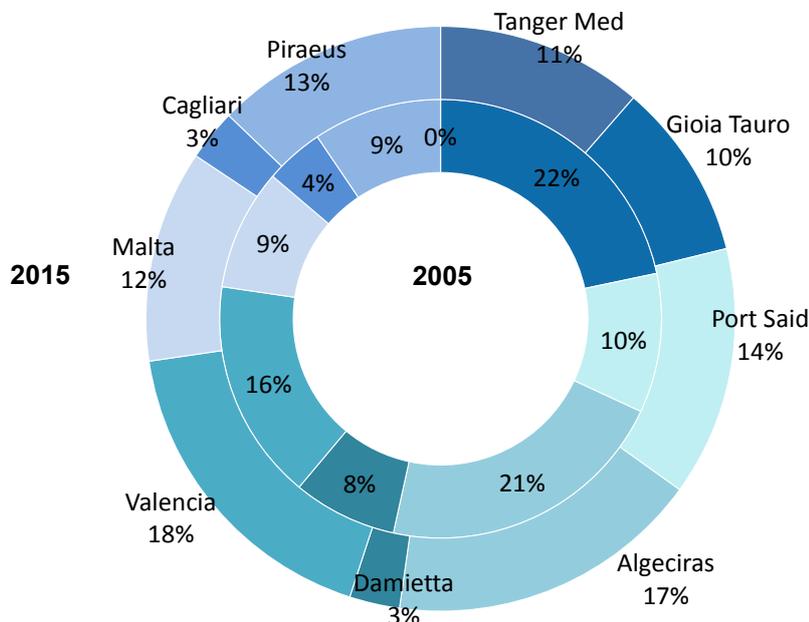


* Per il porto di Tanger Med la variazione è stata calcolata rispetto al 2008.

Grafico 23 - Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali e Assoporti

La competitività portuale nel Mediterraneo

Quote % TEU su totale TEU movimentati dai porti Hub* del Mediterraneo.



* Si definiscono Hub i porti che hanno una movimentazione container $\geq 50\%$ del totale.

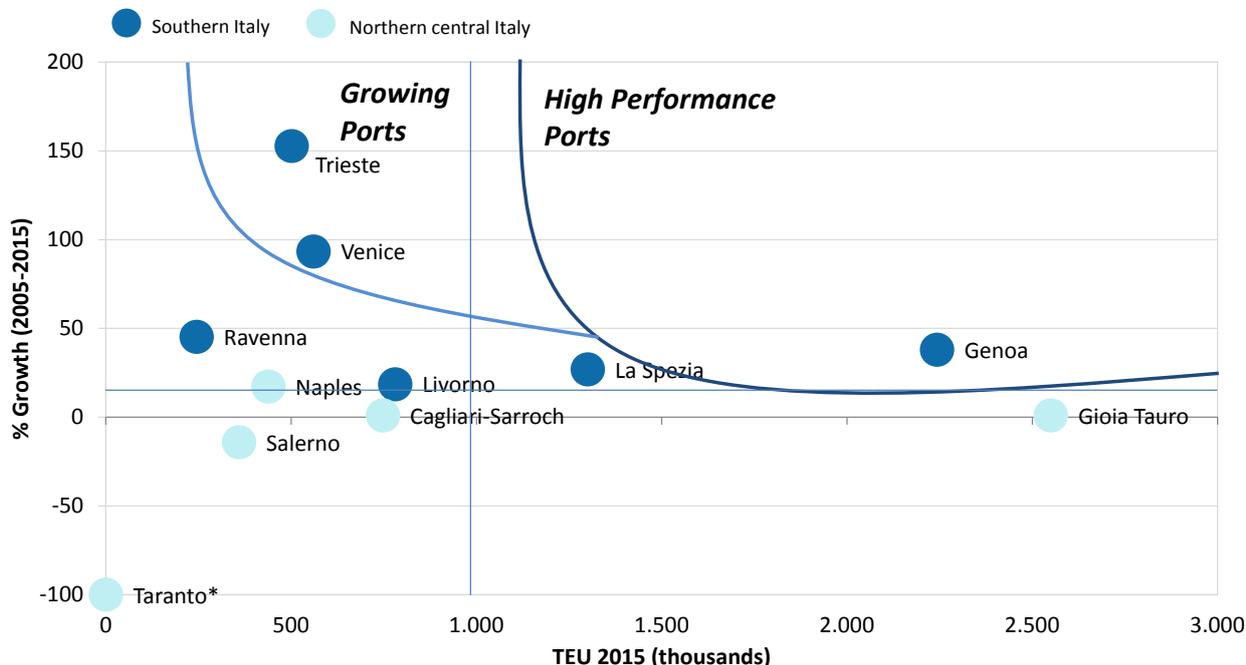
Grafico 24 - Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali e Assoporti

Con riferimento ai principali porti italiani, nel 2015 Gioia Tauro ha movimentato circa 2,5 milioni di TEU (in calo del 14,1% sul 2014), Genova ne ha movimentato 2,2 milioni (+3,2%) e La Spezia 1,3 milioni (-0,2%).

Livorno (780mila; +35,2%), Venezia (560mila, +22,9%) e Salerno (359mila; +12,3%) hanno registrato interessanti tassi di crescita nell'ultimo anno.

Posizionamento dei Top 10 porti italiani per volume (TEU) e crescita del traffico container

Migliaia di TEU al 2015 e variazione % sul 2005.

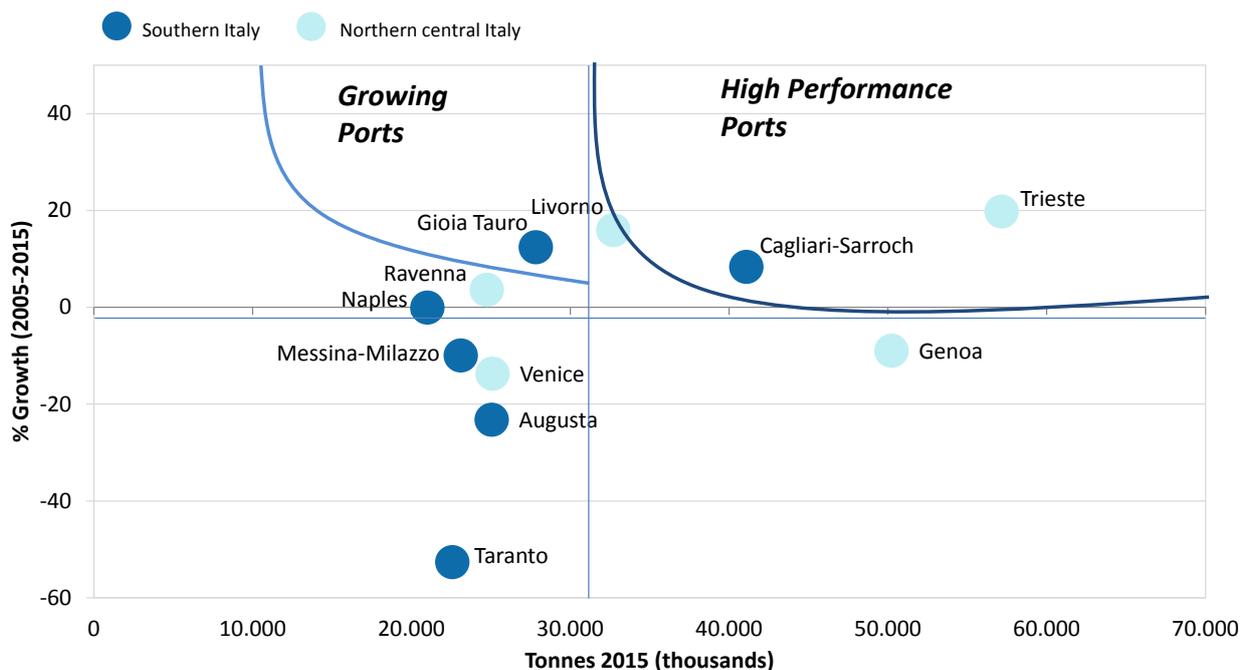


* Si è in attesa di conoscere gli effetti dell'esito del bando per la concessione del Taranto Container Terminal (TCT).

Grafico 25 - Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali e Assoporti

Posizionamento dei Top 10 porti italiani per quantità (tonnellate)* e crescita del traffico container

Migliaia di tonnellate al 2015 e variazione % sul 2005.



* Il dato include: Rinfuse liquide e solide, Merci in contenitori, Ro-Ro e altri merci.

Grafico 26 - Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali e Assoporti

Andando oltre l'analisi dei container e prendendo in considerazione la quantità (in migliaia di tonnellate) totale di merce movimentata (Rinfuse liquide e solide, Ro-Ro, container e altre merci), Trieste e Cagliari sono i porti italiani con le migliori performance nell'ultimo decennio: 57 milioni di tonnellate al 2015 per Trieste (+19,8% sul 2005); 41 milioni per Cagliari (+8,4% sul 2005). Buono anche il posizionamento di Livorno con 32,7 milioni di tonnellate nel 2015 e una crescita del 16% sul 2005. Cagliari, Livorno e Venezia sono i porti che sono cresciuti di più nell'ultimo anno (rispettivamente +22,9%, +15,4% e +15,3%).

Dinamica dei porti italiani (container)

2001-2015; unità di TEU e var. % 2015/2014.

	2001	2005	2010	2014	2015	2015 % Change on 2014
Gioia Tauro	2.488.332	3.208.859	2.852.264	2.969.802	2.550.000	-14,1
Genoa	1.526.526	1.624.964	1.758.858	2.172.944	2.242.902	3,2
La Spezia	974.646	1.024.455	1.285.155	1.303.017	1.300.442	-0,2
Livorno	501.912	658.506	628.489	577.470	780.874	35,2
Cagliari-Sarroch	25.908	639.049	629.340	717.016	747.693	4,3
Venice	246.196	289.860	393.913	456.068	560.301	22,9
Trieste	200.623	198.319	281.643	506.011	501.268	-0,9
Naples	430.097	373.626	534.694	431.682	438.280	1,5
Salerno	321.304	418.205	234.809	320.044	359.328	12,3
Ravenna	158.353	168.588	183.577	222.548	244.813	10,0
Ancona	90.030	64.209	110.395	164.882	178.476	8,2
Savona-Vado	50.092	219.876	196.434	81.755	98.033	19,9
Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta	16.190	34.615	41.536	64.387	66.731	3,6
Catania	10.804	15.343	20.560	33.162	49.595	49,6
Bari-Barletta-Monopoli	1.577	10.008	680	35.932	35.932*	ns
Palermo	15.179	27.984	33.495	14.344	12.896	-10,1
Monfalcone	796	577	1.166	753	714	-5,2
Brindisi	6.446	2.166	1.107	407	329	-19,2
Marina di Carrara	9.197	6.222	7.793	384	68	-82,3
Taranto	197.755	716.856	581.936	148.519	0	ns
TOTAL	7.272.001	9.702.708	9.777.962	10.221.127	10.168.675	-0,5

* Il dato dell'AP del Levante si riferisce al 2014.

Tabella 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali e Assoporti

Dinamica dei porti italiani (tonnellate merci*)

2005-2015; migliaia di tonnellate e var.% 2015 su 2014.

	2005	2010	2014	2015	2015 % Change on 2014
Trieste	47.718	47.634	57.154	57.161	0,0
Genoa	55.189	50.702	50.968	50.226	-1,5
Cagliari-Sarroch	37.913	35.873	33.432	41.083	22,9
Livorno	28.211	30.299	28.335	32.712	15,4
Gioia Tauro	24.765	30.400	32.279	27.832	-13,8
Venice	29.099	26.390	21.779	25.104	15,3
Augusta	32.612	29.415	25.208	25.045	-0,6
Ravenna	23.879	21.922	24.460	24.739	1,1
Messina-Milazzo	25.661	23.068	22.092	23.105	4,6
Taranto	47.657	34.849	27.855	22.565	-19,0
Naples	21.009	21.923	20.125	20.997	4,3
Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta	16.770	17.603	15.588	16.569	6,3
La Spezia	17.162	17.950	15.747	15.088	-4,2
Savona-Vado	16.156	14.098	12.087	13.201	9,2
Salerno	8.184	9.842	12.212	12.944	6,0
Brindisi	9.306	9.950	10.873	11.775	8,3
Ancona	9.210	8.521	8.569	8.593	0,3
Catania	3.817	4.877	6.791	7.558	11,3
Olbia-G.Aranci-Porto Torres	6.550	10.444	8.094	7.524	-7,0
Palermo-Termini Im	5.739	7.876	6.530	7.151	9,5
Piombino	8.286	6.555	6.213	6.492	4,5
Bari-Barletta-Monopoli	4.416	6.490	5.997	5.997**	ns
Monfalcone	3.838	3.088	4.286	4.451	3,9
Chioggia	2.133	1.833	1.530	1.591	4,0
Marina Carrara	3.062	3.342	1.668	1.400	-16,1
Portonogaro	1.228	1.205	1.011	1.028	1,7
TOTAL	492.914	476.148	460.884	471.930	2,4

* Il dato include: Rinfuse liquide e solide, Merci in contenitori, Ro-Ro e altre merci.

** Il dato dell'AP del Levante si riferisce al 2014.

Tabella 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali e Assoporti



Intervista a Eamonn O'Reilly Chief Executive at Dublin Port Company

Can you give us a brief outline of the port (traffic, location, type of cargo handled, what are the main carriers who work in the port, etc.)?

Dublin Port is the largest port in Ireland and is situated on the River Liffey on the east coast of Ireland. Dublin handles all cargo types but the dominant trade is Ro-Ro freight with the ports of Holyhead and Liverpool on Britain's west coast.

In addition to Ro-Ro with Britain, there is also Ro-Ro trade with Zeebrugge and Rotterdam and Lo-Lo traffic with major European ports including Rotterdam, Antwerp and Le Havre.

Can you tell us what are the most important strategic objectives achieved by the Port in the past year and the major projects completed and the new future projects?

Dublin is a gateway port for an island economy with very large international trade in goods (valued at more than 80% of the country's GDP).

Having seen growth of 17.3% in the three years to 2015, we expect continued large growth in the years ahead. Our major strategic challenge, therefore, is to provide additional port capacity for the port's private sector cargo handling operators.

In 2015, we received planning permission for the €230m Alexandra. The project will see us rebuilding 3,000m of the port's 7,000m of quays and berths.

IL PORTO

Il porto di Dublino è il più grande in Irlanda. Pur gestendo tutti i tipi di merce, la parte dominante degli affari è costituita dal commercio Ro-Ro con i porti di Holyhead e di Liverpool sulla costa occidentale della Gran Bretagna.

Dublino costituisce una porta di ingresso per un'isola la cui economia si basa prevalentemente sul commercio internazionale di beni (che comprende l'80% del PIL del Paese). Quindi, dopo una crescita del traffico merci del 17,3% nei tre anni che hanno portato al 2015, si attende un ulteriore forte sviluppo negli anni a seguire.

Il traffico del porto di Dublino continuerà ad essere dominato da una combinazione di Short Sea Shipping Ro-Ro e Lo-Lo con i principali porti europei. Tuttavia, ci sono anche servizi di nicchia che interessano località più lontane: in particolare, il nuovo servizio Seago Line da Algeciras a Liverpool e Dublino.

In doing this we will also deepen the port from -7.8m CD to -10.0m CD.

With a tidal range of about four meters, this will allow Dublin to receive ships with draughts approaching 13m in future years.

Moreover, we will also build a wider turning circle in the heart of the port which will allow Dublin receive the largest cruise ships in the world in the heart of the city.

What, in your view, are the areas of the world with more opportunities for the shipping? What about the Mediterranean countries (North African in particular)?

Dublin's trade will always be dominated by a combination of short-sea Ro-Ro and Lo-Lo feeder traffic with major European ports.

However, we are also seeing niche service from farther afield, notably Seago Line's new service from Algeiras to Liverpool and Dublin.

With trade through Dublin growing much faster than ship size for such niche services, I expect to see more and more direct services from farther afield, particularly from the Mediterranean, Africa and the Baltic.

Which are the strategic guidelines that you gave to your port to make it more at service of companies and territories?

Dublin Port Company operates Dublin Port as a landlord port and there is intense competition between service providers in all cargo modes.

We invest in the infrastructure and with a very large capital programme to be delivered, we prioritise projects which will enable operators make the most efficient use of the port's limited land area.

Has your port any agreements with other Italian and foreign ports and on what terms?

We don't have any major agreements with foreign ports but I believe that these will develop, firstly, with ports in Britain in future years to ensure that capacity is added simultaneously at both ends of the busiest shipping routes.

Beyond that, we signed a co-operation agreement last year with the Port and City of Batumi in Georgia and we have explored opportunities to work with Livorno.

In general, we support informal network relationships through, for example, ESPO, AIVP and the General Stevedoring Council which allow us co-operate on a bilateral basis with ports worldwide and share knowledge and experience with them. The port industry is collegial by nature and the sharing of experience and expertise directly is the best means for us all to learn from each other.

What do you think about the Enlargement of Suez and Panama canals? Can these projects give any opportunities to your port?

It is unclear whether either canal development will have any direct impact on Dublin. The only possible impact I see is an indirect one from the 'Liverpool2' project benefits from increased traffic through the widened Panama Canal.

LO SCENARIO INTERNAZIONALE

Non è ancora ben chiaro se l'espansione del Canale di Panama avrà qualche impatto diretto sul Porto di Dublino. Al momento, l'unico possibile impatto 'indiretto' che si intravede, riguarda i benefici derivanti dall'incremento del traffico (attraverso il Canale di Panama allargato) con il progetto 'Liverpool2'.

However, even then, from Dublin's perspective, all we will see is ships coming over the horizon. Whether they come from an expanded Liverpool or from ports in Continental Europe makes little difference to us.

Has your port any agreements or synergies with other infrastructure/companies (railways, distripark, agreements with major carriers, etc.) and in which way?

Being a small island country, there is very little rail freight in Ireland. Notwithstanding this, we have expanded the port's internal rail capacity in recent years and have seen a growth in containerised rail freight. I expect to see further growth in rail freight of biomass for power generation in future years. However, against a background of rapidly increasing volumes, I do not see the proportion of the port's volume handled by rail increasing significantly.

As regards portcentric logistics, this has not been successful in Dublin due to the port's excellent connection via a tunnel to the country's motorway network and to distribution facilities outside the port.

We are currently looking to purchase a large (44 hectares) park 14km from the port which we intend to develop, initially, for non-

core but port-related activities (such as empty container depots) in the years ahead. I would also envisage our developing transit storage areas in the external port logistics zone to provide off-port storage locations for slower moving unitise cargo. Our motivation in both cases is to increase greatly the utilisation of the port's 260 hectare estate.

Can you give us forecasts on the port and could you tell us which will be the most exciting projects that will be implemented in the short, medium and long term?

We have a range of projects in various stages of planning and construction:

- We have commenced work on the Alexandra Basin redevelopment project and hope to have the civil works complete in 2019 and the capital dredging two years later.
- Next up will be the purchase and development of the 44 hectare external port logistics zone.
- We also plan to lodge a planning application before the end of 2017 for a major project to redevelop the port's Ro-Ro terminals and a Lo-Lo terminal.
- We are simultaneously developing a project for a major development on lands in the south of the port commencing in 2030.
- Finally, will start during this year to evaluate the possibility of a complementary development which could support the growth of the pro's cruise business including Dublin becoming a home port for a major cruise line.

LO SVILUPPO DEL PORTO

Essendo un piccolo Paese, **il trasporto merci su treno in Irlanda non è molto sviluppato**. Nonostante questo, negli ultimi anni è stata ampliata la capacità ferroviaria interna del porto e si è assistito ad una crescita del trasporto ferroviario di merci containerizzate.

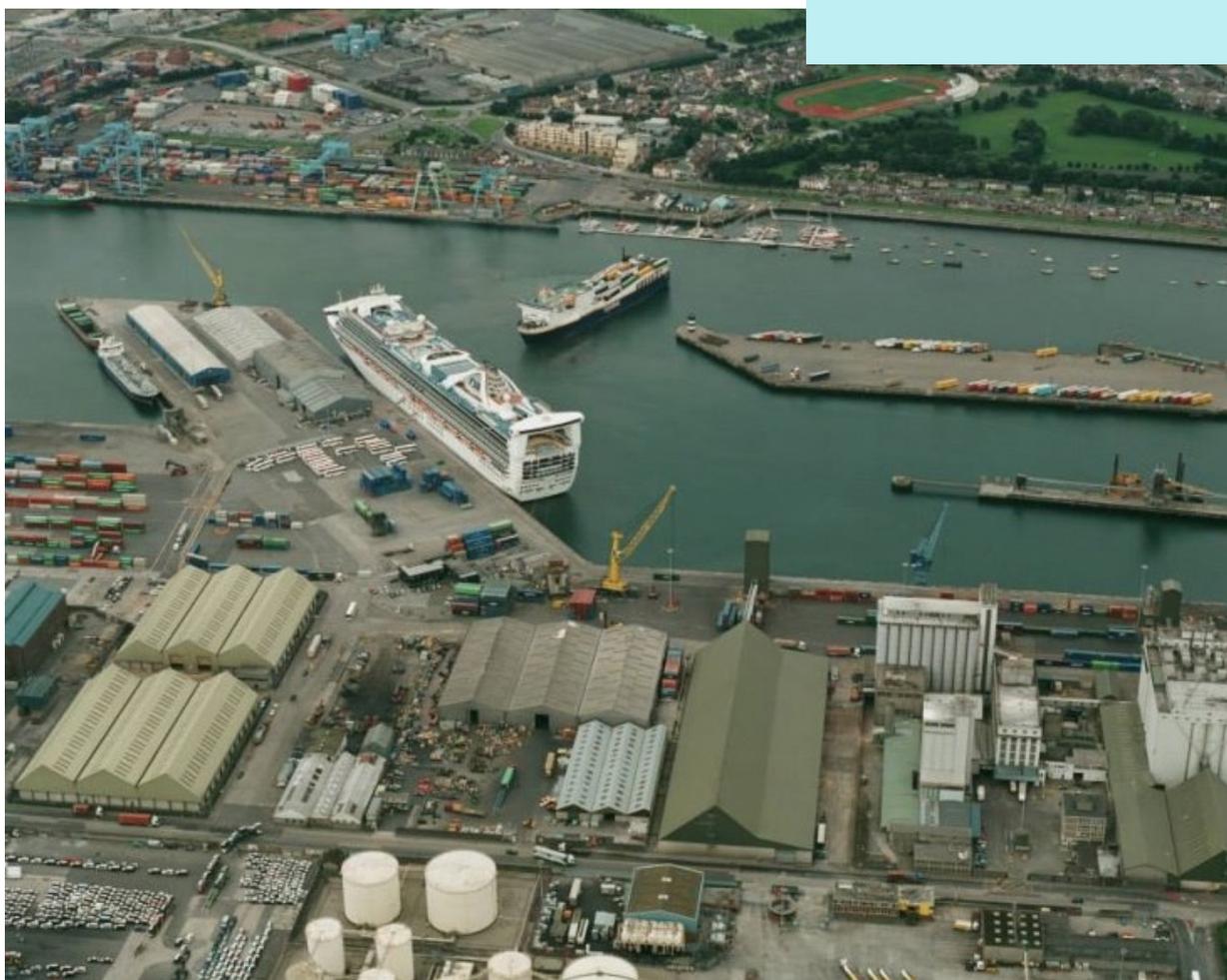
Si sta inoltre cercando di acquistare un grande parco (44 ettari) a 14 km dal porto da sviluppare, inizialmente, per le attività non-core del (ma connesse al) porto (come depositi di container vuoti).

Has your country any particular plans to support the development of ports and shipping activities?

As an island nation with a much larger area of sea than land, Ireland has developed a national policy, **Harnessing Our Ocean's Wealth** (www.ouroceanwealth.ie) which sets national objectives and strategies for the development of all aspects of Ireland's maritime sector, including shipping and ports.

LA STRATEGIA NAZIONALE

Essendo un'isola, l'Irlanda ha sviluppato una politica nazionale, **Harnessing Our Ocean's Wealth** (www.ouroceanwealth.ie), che definisce gli obiettivi e la strategia nazionali per lo sviluppo del settore marittimo irlandese, con particolare riferimento al mondo dello shipping e dei porti.



Porto di Dublino. Foto di www.dublinportblog.com



Intervista a Santiago Garcia-Milà

Deputy Director General of
Barcelona Port Authority

Can you give us a brief outline of the port (traffic, location, type of cargo handled, what are the main carriers who work in the port, etc.)?

The Port of Barcelona is Catalonia's main transport and services infrastructure and a benchmark port in the Euro-Mediterranean area. Its area of influence stretches through the south and centre of Europe and North Africa and it is the logistics gateway linking markets as distant as the Far East and Latin America. With around 100 regular shipping lines connecting Barcelona with more than 200 ports in the five continents, it is specialised in general cargo and high value added cargo such as consumer goods, electronics products and vehicles.

The Port of Barcelona provides 35,000 jobs and it is Spain's leading port in terms of turnover and goods value (it moved goods worth € 54 billion in 2014). The Port channels 71% of Catalonia's external maritime trade and 22% of the national total.

The last few years have witnessed a process of far-reaching concentration and specialisation of the terminals, which are privately managed and operated under a concessionary regime by companies in competition with each other.

The Port currently has thirty goods terminals specialised in containers, vehicles, coffee and cocoa, metal products, solid and liquid bulks, and passengers.

Barcelona therefore has a highly diversified port, which we could almost describe as five-in-one: the commercial port; the energy port; the cruiser port; the logistics port; and the citizen's port, known as the Port Vell.

IL PORTO

Il Porto di Barcellona rappresenta la principale infrastruttura di trasporto della Catalogna, nonché un porto di riferimento nella zona euro-mediterranea. Con circa 100 linee di navigazione regolari che collegano Barcellona con più di 200 porti nei cinque continenti, esso è **specializzato nel traffico di merce generale e di merce ad alto valore aggiunto** (beni di consumo, prodotti di elettronica e veicoli). Fornisce 35.000 posti di lavoro ed è il principale porto della Spagna per fatturato e valore dei beni (ha movimentato beni per un valore complessivo di 54 miliardi di euro nel 2014). Il porto gestisce il 71% del commercio marittimo estero della Catalogna e il 22% del totale nazionale.

Can you tell us what are the most important strategic objectives achieved by the Port in the past year and the major projects completed and the new future projects?

The Port of Barcelona ended 2015 with positive results in its key traffic indicators, with record figures in foreign trade and certain strategic cargo segments such as vehicles and motorways of the sea. Containers are a key traffic and a good barometer of the economic environment, and the Port registered 2 million TEU, up 4% year on year. This growth was even higher if taken only in terms of foreign trade. Export containers at the Port of Barcelona increased by 6.5%, while on the import side there was year-on-year growth of 9%.

Vehicles traffic performed very well in 2015, recording a year-on-year increase of 18%. The Port of Barcelona closed the year with 881,893 cars transported, which is an all-time record.

Another record-breaking figure was the volume of goods transported by the motorways of the sea - the short sea shipping lines connecting the Catalan capital with several destinations in Italy and North Africa. In 2015 the Port of Barcelona's motorways of the sea channelled 136,659 ITUs (intermodal transport units, equivalent to one truck, platform or trailer), marking an increase of 21.5%.

In 2015, and most importantly, we also launched our Third Strategic Plan which sets the Port of Barcelona's strategic objective: to become the main euroregional distribution centre in the Mediterranean competing with the ports of Northern Europe. Three strategic axes will guide our development in the upcoming years: growth, competitiveness and sustainability. For each one, we have defined some specific objectives to be achieved by 2020, such as the following: increasing strategic traffics; enlarging the Port of Barcelona's hinterland; improving connectivity with the foreland; improving the efficiency and quality of Port services; reducing the logistics costs of the movement of goods; creating new services and enhancing existing differential services; improving accessibility and mobility and fostering intermodality, amongst others.

I RISULTATI

Il Porto di Barcellona ha chiuso il 2015 con risultati molto positivi.

Ha registrato 2 milioni di TEU, in crescita del 4% rispetto al 2014; le esportazioni di container sono aumentate del 6,5%, e le importazioni del 9%. Il traffico dei veicoli è andato altrettanto bene nel 2015 (+18%). Il Porto ha chiuso l'anno con 881.893 vetture trasportate (un record storico per il porto).

What, in your view, are the areas of the world with more opportunities for the shipping? What about the Mediterranean countries (North African in particular)?

The European port system was based up until the nineteen-eighties on a commercial model that has now changed radically. From the 16th century to the late 20th century, the transatlantic routes were the main axis of world trade, fostering the growth and development of the major ports in Northern Europe. Today the Asia-Europe route moves three times the traffic of the transatlantic route. The vast majority of Asian traffic enters Europe via the Suez route, crossing the Mediterranean after passing Gibraltar and heads to the major ports of Northern Europe, where goods are unloaded and transported to centres of consumption in central Europe, or vice versa. Loading or unloading these goods in the Mediterranean ports would mean sailing around 2.000 nautical miles fewer, depending on the port, with the consequent reduction in consumption and emissions, shortening travelling time by 4 days, needing fewer ships to maintain the same level of frequency. This paradigm shift already represents a significant reduction in internal and external costs for trade between Europe and Asia.

Europe's competitiveness requires a change in its global logistics model and the Mediterranean ports must become a real alternative for serving the continent.

The development of the new Trans-European Transport Network (TEN-T), in which the Port of Barcelona is part of the core network, and increasing pressure from environmental legislation to promote more sustainable modes of transport could foster logistics changes in Europe and boost the Mediterranean ports.

It is important to stress that North African economies have a very significant potential to grow and are set to play a more prominent role in the Mediterranean area in the future. Ports in the Maghreb area are emerging and competing with other sites in the Mediterranean region. Morocco took the lead with Tanger-Med, in operation since 2007, but other countries are also investing in new infrastructures to take advantage of their geo-strategic position. Algeria has just started the works of El Hamdania, a mega-port that is being developed in Sersell (94 kilometers away from Algiers) with a 2.9 billion euros investment by two Chinese companies (China State Construction Corporation and China Harbour Engineering Company). A new deep water port is also in project in the gulf of Hammamet, inside the industrial area of Enfidha (Tunisia), with a capacity of five million TEU.

These infrastructures, amongst other that are being planned or enlarged, will increase port supply in the Western Mediterranean and will create greater competition among regional port clusters.

Which are the strategic guidelines that you gave to your port to make it more at service of companies and territories?

The Port of Barcelona's mission is to contribute to the competitiveness of the customers of the Port by providing efficient services responding to their needs for maritime transport, land transport and logistics services. Efficient supply chain management is now the main concern of companies; so much so that competition is now understood to occur between logistics chains rather than between companies. Becoming the top Mediterranean logistics port requires recognizing this market reality and adopting the door-to-door supply chain as the product that the Port of Barcelona must provide to the market.

To enhance the competitiveness of the logistics chain, the Port Authority has developed client-oriented services. Among these services, we should highlight the Customer Service which is the link between the market and the Port; PortIC, the Port Community System; and Port Links, a tool that enables customers to create transport chains to import or export a container between any part of the world and a European localization through Barcelona.

Has your port any agreements with other Italian and foreign ports and on what terms?

We have a close-knit relationship with a number of Italian ports. For instance, Intermed, founded in 1998, is an association comprising the ports of Barcelona, Marseilles and Genoa, three ports

LO SCENARIO INTERNAZIONALE

Lo sviluppo della nuova Trans-European Transport Network (TEN-T) e la crescente pressione della normativa ambientale potrebbe portare dei cambiamenti nel settore della logistica in Europa e favorire lo sviluppo dei porti del Mediterraneo.

Le economie e i porti del Nord Africa (Marocco, Algeria, Tunisia) hanno un potenziale molto elevato di crescita e sono destinati a svolgere un ruolo sempre più importante nel bacino del Mediterraneo.

L'ampliamento del Canale di Panama non avrà un effetto molto significativo sul porto di Barcellona; tuttavia saranno prese in considerazione tutte le opportunità che offrirà in termini di aumento di traffici con le zone vicine al Canale.

LE RELAZIONI CON I PORTI ITALIANI

Il Porto di Barcellona ha in essere diverse relazioni con i porti italiani (Intermed, The Escola Europea de SSS), condividendo anche diversi progetti europei, come B2MOS, Glad, Life, etc...

which handle most of the maritime trade of Spain, France and Italy. The Escola Europea de SSS, founded by the Port of Barcelona with the ports of Genoa and Civitavecchia as main partners, promotes sustainable logistics in Europe through innovative courses. We have also shared work and efforts with Italian ports in different European projects, such as B2MOS, Glad, Life, etc.

What do you think about the Enlargement of Suez and Panama canals? Can these projects give any opportunities to your port?

Considering that Suez Canal is the gateway for one of the main axis of world trade (Asian-Europe route), enlarging its capacity will make it more competitive than other transport alternatives, such as the railway connection between China and Europe, the future Arctic route or the Cape of Good Hope's route. Impact of the enlargement of the Panamá Canal on Port of Barcelona will probably be less significant, but we will consider all the new opportunities that might help us to increase traffics with other destinations in the foreland. In fact, next November a Port de Barcelona's delegation, along with executives from logistics and import-export companies, will travel to Panamá and Cuba to explore business opportunities in both countries.

Has your port any agreements or synergies with other infrastructure/companies (railways, distripark, agreements with major carriers, etc.) and in which way?

The Port of Barcelona collaborates with several companies and professional associations on many different levels. During the last 15 years we have developed the 'networked port' concept to enlarge and reinforce our hinterland. It consists of a network of inland good terminals that help operators and shippers to create more efficient logistics chains and channel their products through Barcelona. The keystones of this networked port are Terminal Marítima de Zaragoza (founded in 2001), dry ports of Coslada and Azuqueca de Henares, Terminal Intermodal de Navarra and Perpignan Saint Charles Terminal. The Port of Barcelona provides railway services to all these platforms and collaborates with different local partners in order to promote its logistics offer.

The Port also has alliances with terminals, shipping companies, operators of port services, other public administrations, freight forwarders and other ports.

There is one initiative that embodies the Port of Barcelona's drive for cooperation: the Port of Barcelona Efficiency Network, a quality brand which entails a programme of commitments approved through cooperation among the various players within the Port Community. More than 70 companies have already been certified under this quality label launched five years ago. The companies that have received the quality label proving that they are accredited to develop their processes in line with maximum efficiency standards represent the main business areas within the Port Community - freight forwarders and customs agents, shipping agents, hauliers and terminals.

LO SVILUPPO DEL PORTO

Nel corso degli ultimi 15 anni il Porto di Barcellona ha sviluppato il concetto di **'networked port'**, con lo scopo di allargare e rafforzare l'entroterra. Tale infrastruttura si compone di una rete di terminali interna che aiuta gli operatori e gli spedizionieri a creare catene logistiche più efficienti e incanalare i loro prodotti attraverso Barcellona.

L'obiettivo entro il 2020 è di movimentare 70 milioni di tonnellate di merce, 3 milioni di container, 1,2 milioni di veicoli, 150.000 UTI trasportati attraverso le autostrade del mare, e 3 milioni di passeggeri da crociera.

Can you give us forecasts on the port and could you tell us which will be the most exciting projects that will be implemented in the short, medium and long term?

As I mentioned before, our Third Strategic Plan sets the objectives of the Port of Barcelona for the next years. In 2020 we are planning to achieve a throughput of 70 million tons, 3 million containers, 1.2 million vehicles, 150,000 UTI transported by motorways of the seas and 3 million cruise passengers. These goals are related to our growth expectations, but there are other very interesting objectives related to competitiveness and sustainability that will help us to consolidate the Port as the top logistics hub in the Mediterranean.

We are completing the road and rail accesses to the Port and, in the medium term, will build the Port of Barcelona intermodal terminal in the old Llobregat riverbed, along with a 'rail motorway' terminal (which will be developed in partnership with VIAL). This infrastructure will be instrumental to connect the Port of Barcelona to the French market.

In order to strengthen our position in the hinterland, we are also promoting activity in the inland terminals. For instance, Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ), is being enlarged and will soon include an area for reefer operations. Other projects include promoting the Port's automation and sensing (smart port) and reducing the most significant costs of the port bill in relation to customers, shipping companies and logistics operators. This year will also begin works of the Terminal E (the seventh cruise terminal in the Port), which will be built and managed by Cruise Corporation, the top cruise operator in the world.



Porto di Barcellona. Foto di SRM

maritime
economy