

---

# I driver del cambiamento per i traffici portuali italiani

*Assemblea dell'Associazione dei Porti Italiani*  
*Roma 29 Ottobre 2013*

**Prof. Lanfranco Senn**  
Direttore CERTeT – Università Bocconi



Università Commerciale  
Luigi Bocconi

CERTeT  
Centro di Economia Regionale,  
dei Trasporti e del Turismo

---

---

## *Indice*

1. La congiuntura e gli scenari macroeconomici
2. I trend di settore a livello europeo e mediterraneo
3. Le dinamiche della portualità italiana
4. I driver del cambiamento dei traffici e della pianificazione portuale



Università Commerciale  
Luigi Bocconi

**CERTeT**  
Centro di Economia Regionale,  
dei Trasporti e del Turismo

---

# Key figures

---

74%

CONTRIBUTO MODALE AL COMMERCIO ESTERO EUROPEO  
IN TON DEL SETTORE MARITTIMO

800mila

ADDETTI DIRETTI E INDIRETTI NEL SETTORE  
DELL'ECONOMIA DEL MARE IN ITALIA

211mila

IMPRESE REGISTRATE IMPEGNATE NEL SETTORE  
MARITTIMO IN ITALIA

41miliardi

VALORE AGGIUNTO PRODOTTO DALL'ECONOMIA DEL MARE

23

AUTORITÀ PORTUALI

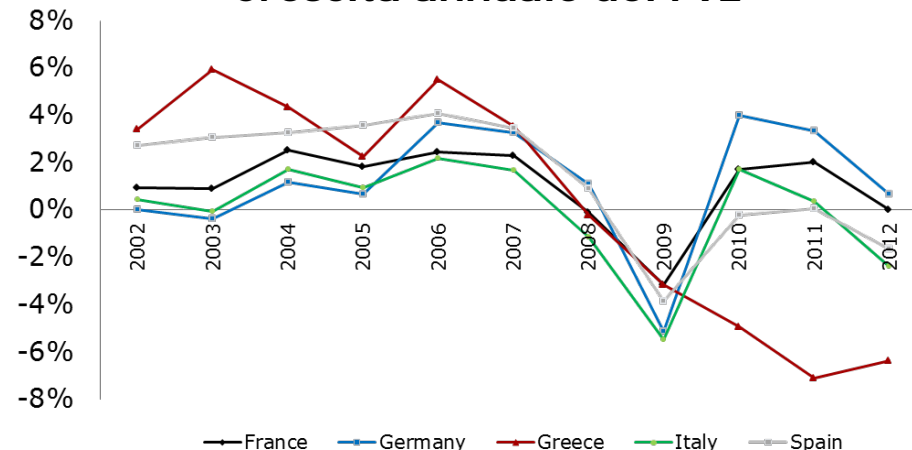
# La difficile congiuntura economica

□ L'Italia attraversa uno dei periodi economici più difficili della sua storia più recente. Dopo la fase di espansione che ha caratterizzato i primi anni 2000, gli anni 2009, 2012 e 2013 sono stati caratterizzati da un ciclo fortemente negativo.

□ Questo si è tradotto in una diminuzione assoluta del PIL fra il 2007 e il 2012 del 7%, una contrazione della produzione industriale del 24%, ed una riduzione dei consumi privati del 7%. Per il 2013 Confindustria prevede un ulteriore arretramento del PIL dell'1,1%.

□ Il settore del commercio estero è l'unico che contribuisce a ridurre gli effetti negativi della crisi. Al netto delle variazioni dei prezzi, le esportazioni di beni e servizi nel 2012 sono aumentate del 2,3% in volume, anche se in rallentamento rispetto all'anno precedente.

### Crescita annuale del PIL



Fonte: CERTeT su dati OCSE

### Quadro macroeconomico del commercio estero Variazioni percentuali sull'anno precedente

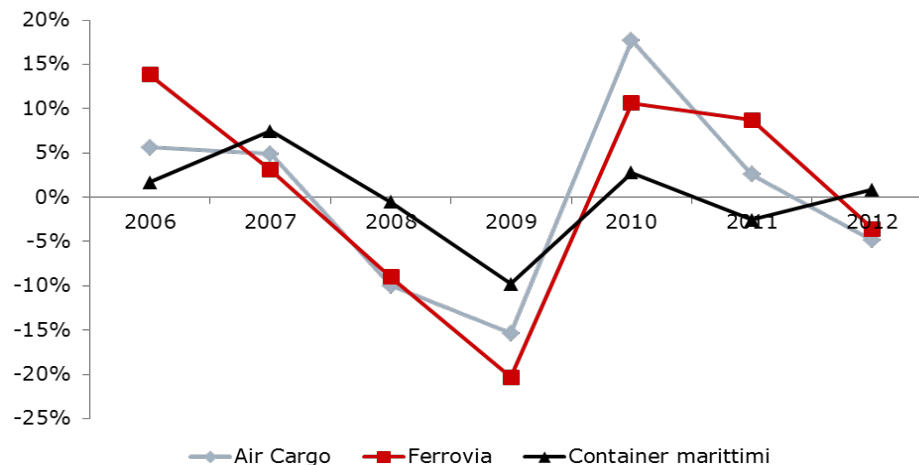
	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Importazioni</b>	<b>-3%</b>	<b>-13%</b>	<b>13%</b>	<b>1%</b>	<b>-8%</b>
<i>Beni</i>	-4%	-13%	15%	1%	-8%
<i>Servizi</i>	-1%	-14%	3%	-2%	-5%
<b>Esportazioni</b>	<b>-3%</b>	<b>-18%</b>	<b>11%</b>	<b>6%</b>	<b>2%</b>
<i>Beni</i>	-2%	-18%	12%	7%	2%
<i>Servizi</i>	-9%	-13%	7%	2%	4%

Fonte: CERTeT su dati ISTAT

# La difficile congiuntura economica

- La difficile congiuntura economica si riflette sulla performance trasportistica, producendo una flessione in tutti i comparti. Secondo le ultime stime disponibili nel 2013 l'unico indicatore positivo sarà ancora quello delle esportazioni, con +1,2%.
- L'unico segmento in lieve crescita alla fine del 2012 è quello marittimo, considerando il trasporto di container, confermando la propensione al commercio estero del Paese.
- Secondo le stime della Commissione Europea (Ecorys) le attività logistiche influiscono per il 10-15% sul costo del prodotto finito e per l'8-9% sul fatturato delle aziende manifatturiere.
- Secondo il rapporto Unioncamere sull'economia del mare nel 2020 le merci movimentate nel Mediterraneo saliranno a 200 milioni di ton.

Crescita annuale del trasporto merci in Italia per modalità



Fonte: Gruppo CLAS su fonti varie

**390** miliardi

Il valore economico delle esportazioni italiane nel 2012

**456** milioni

Di tonnellate di merce in import ed export nel 2012

Fonte: ISTAT Coeweb

# La difficile congiuntura economica

- Si delineano 3 scenari di riferimento per la crescita europea e italiana, individuati dalla Commissione Europea nell'Ageing Report del 2009 e confermati nel 2012 .
  1. *Decennio perduto*: a causa del protrarsi della crisi economica viene perso un decennio di crescita fino al 2020.
  2. *Shock permanente*: i tassi di crescita del PIL non torneranno mai sui livelli ante crisi con una caduta in termini di produttività e competitività dell'Unione Europea.
  3. *Rimbalzo*: a seguito del decennio di crisi l'Unione Europea tornerà sui livelli di crescita e produttività precedenti al 2008 recuperando la capacità competitiva perduta.
- La produzione manifatturiera europea si sta spostando verso Est, lungo il c.d. Corridoio Baltico-Adriatico.

Per l'Italia si prevede un tasso di crescita annuo del PIL fra il 2010 e il 2020 tra l'1 e l'1,5% (solo Grecia, Portogallo ed Ungheria hanno trend inferiori).

Vengono indicati in circa 1 milione i lavoratori stranieri aggiuntivi necessari al sistema economico italiano entro il 2020.

In sintesi il documento Ageing Report prevede per l'Italia uno scenario al 2020 simile a quello del 1990-2000, rimarcando la crescente dipendenza dai flussi migratori.

## Numero di anni necessari affinché il PIL pro capite raddoppi

47

*Crescita del 1,5% annuo*

28

*Crescita del 2,5% annuo*

18

*Crescita del 4% annuo*

Fonte: Commissione Europea

# I trend di settore

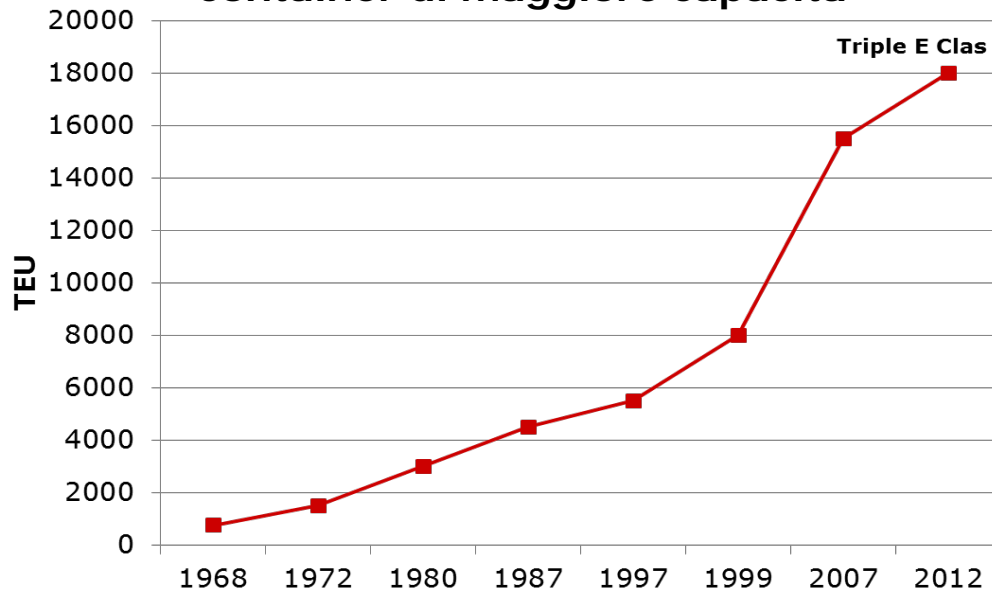
- Tra i vari fenomeni che stanno investendo il settore marittimo di particolare importanza è quello del gigantismo.

Attraverso la messa in esercizio di navi di dimensioni sempre maggiori le società armatoriali ottengono economie di scala, riducendo i costi unitari e ampliando la catena del valore.

- Queste dinamiche investono tutti i comparti, dal trasporto di container, a quello Ro-Ro, alle crociere.

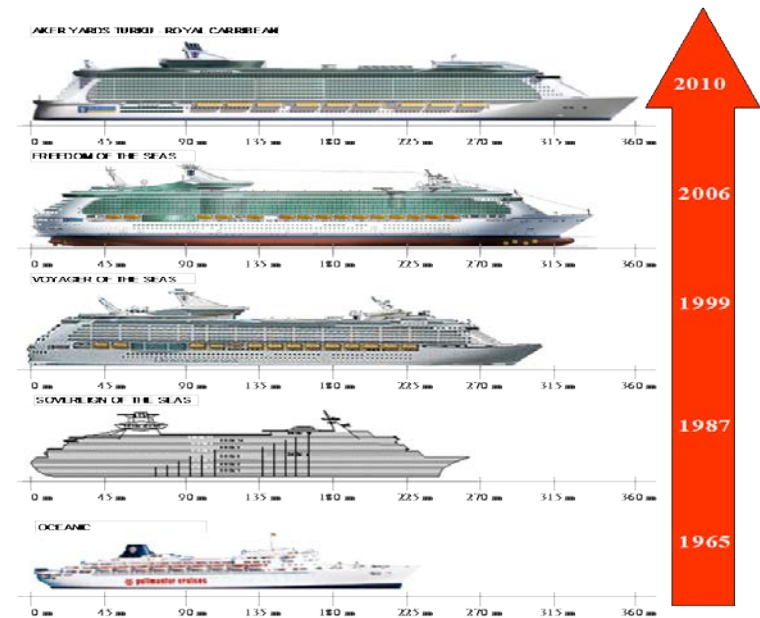
- Questo fenomeno produce la necessità di continuo adeguamento degli standard tecnici delle infrastrutture portuali. Il transhipment non è una funzione destinata a diminuire d'intensità.

## Crescita della dimensione delle navi porta container di maggiore capacità



Fonte: CERTeT su dati Alphaliner

## Crescita della dimensione delle navi crociera di maggiore capacità

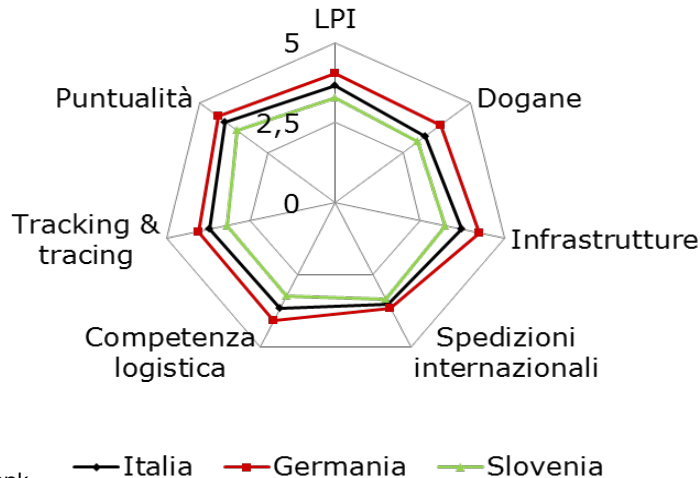


# I trend di settore: verso Nord

- 1,5 milioni di TEU dall'Asia all'Italia via Nord Europa, di cui 440 mila attraverso servizi intermodali dai porti del Northern Range (Fonti: Gruppo CLAS e Contship).
- La creazione di corridoi intermodali è la condizione necessaria per poter guadagnare posizioni competitive rispetto al Northern Range, con l'obiettivo di ampliare la catchment area dei porti del Nord Italia alle regioni del Centro Europa e dell'Est Europa.

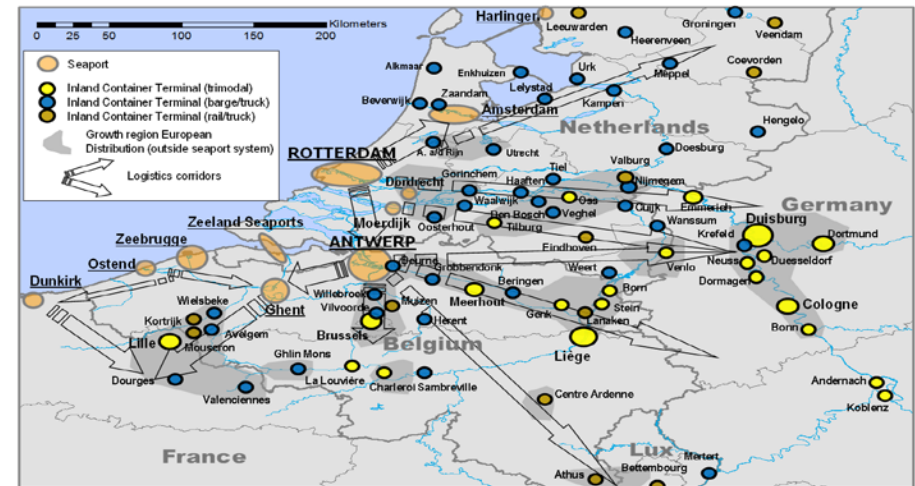
- Un container che da Suez raggiunge Monaco di Baviera attraverso i porti del Nord Adriatico via ferrovia/mare riduce le emissioni di circa 135 kg di CO2/TEU.
- L'Italia paga un'eccessiva dipendenza dall'autotrasporto, modalità economicamente svantaggiosa per spedizioni terrestri su tratte superiori a 600-700 km.

## Il Logistic Performance Index dell'Italia in confronto al best performer del medesimo income group (2012)



Fonte: World Bank

## I corridoi intermodali nel Northern Range



Fonte: Notteboom & Vonck (2011)



# I trend di settore: verso Sud

- I traffici marittimi intra-mediterranei sono destinati ad aumentare per la crescita economica dei Paesi della sponda Sud e di quella Est, su tutti la Turchia e il Marocco.
- In quest'area si registrano ingenti investimenti nel settore delle infrastrutture portuali, capaci di erodere la competitività del sistema italiano rispetto ai traffici marittimi passanti per il Mediterraneo.

- L'Italia è un Paese di transito e di produzione/consumo per i flussi di merce che provengono dal Nord Africa.
- Il Mediterraneo rappresenta una delle principali destinazioni turistiche mondiali.

+4,9%

Tasso medio di crescita del PIL del Marocco tra il 2013 e il 2018

84

Milioni di abitanti in Egitto nel 2013

7,2

Milioni di TEU movimentati nei porti della Turchia nel 2012

428

Milioni di abitanti nell'area del Mediterraneo nel 2018

+10,7%

Crescita media annua delle esportazioni di beni dall'Albania

+27%

Incremento del transhipment nel porto del Pireo nel 2012

21,7%

Dell'offerta crocieristica mondiale dispiegata nel Mediterraneo

+4,2%

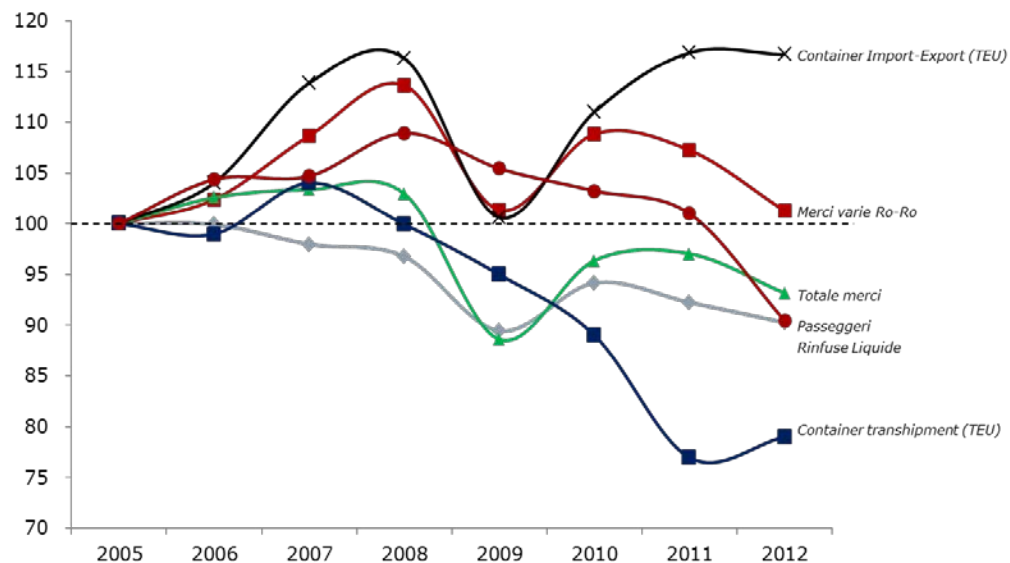
Tasso medio di crescita del PIL della Turchia tra il 2013 e il 2018

# Le dinamiche della portualità italiana

- Nel 2012 il traffico movimentato dal sistema portuale italiano ha registrato un calo generalizzato, dovuto principalmente alla crisi economica.
- A livello assoluto durante gli ultimi 7 anni i traffici che guadagnano maggiori posizioni sono il trasporto merci in Ro-Ro, i container nei porti di import-export e i movimenti di crocieristi.

- Segmenti in calo sono quelli delle rinfuse liquide, dei passeggeri dei traghetti e del transhipment. Questo è dovuto anche alle dinamiche legate all'andamento del prezzo del petrolio, che hanno prodotto una diminuzione della domanda interna di combustibili e un aumento del costo di trasporto per il segmento dei passeggeri. Invece il transhipment paga soprattutto la concorrenza del Nord Africa.

**Var. annua del traffico portuale italiano  
indicizzato a 100**



Fonte: Gruppo CLAS su dati Assoporti

**460 milioni**

Di Ton movimentate  
nei porti italiani nel  
2012

**9,6 milioni**

Di TEU movimentati  
nei porti italiani nel  
2012

**41 milioni**

Di passeggeri sbarcati  
ed imbarcati nei porti  
italiani nel 2012

# Andamento dei traffici: container

- Le dinamiche relative ai container mostrano un mercato con trend chiari:
- 1. In Italia i traffici internazionali si concentrano verso le aree di import-export del Nord Tirreno e del Nord Adriatico anche se con diversi tassi di crescita (rispettivamente +12% e +65% tra il 2005 e il 2012). Questi sono i sistemi portuali capaci di ampliare la propria catchment area al Centro e all'Est Europa.
- 2. I traffici aumentano soprattutto in questi porti, dove ad esempio Genova è passato dal 17% del 2005 al 21% nel 2013 in termini di quote di mercato sul totale italiano.
- 3. Cresce la concorrenza nel Nord Adriatico, dove già dal 2010 Capodistria ha superato gli scali italiani, confermando il trend nel 2012, con 570 mila TEU.
- 4. Secondo le ultime proiezioni, nel 2013 il settore container farà registrare un lieve aumento, dello 0,9% rispetto all'anno precedente (Fonte Assoportì SRM).
- 5. Il transhipment si polarizza a Gioia Tauro, Cagliari e Taranto, in diretta competizione con i porti della Grecia, della Spagna e della sponda Nord dell'Africa.



TEU movimentati per area portuale (Fonte: Assoportì)

# Andamento dei traffici: Ro-Ro

- Il settore dei traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare è uno dei principali anelli di congiunzione tra la filiera marittima e portuale e il settore dell'autotrasporto:
- 1. In questo caso l'offerta risulta decisamente diffusa sul territorio nazionale, dove 15 porti hanno movimentato nel 2012 una quota superiore a 1 milione di ton via servizi Ro-Ro.
- 2. Anche in questo settore si registra una tendenza verso la concentrazione su pochi scali di import-export o legati ai servizi per le isole, tra questi Genova, Livorno, Napoli, Salerno, Palermo e Olbia che contribuiscono al 57% del totale nel 2012, con un più 4% rispetto al 2005.
- 3. Il settore Ro-Ro è identificato dalle politiche comunitarie (ad. es. Marco Polo) come una delle migliori alternative al trasporto tutto strada.
- 4. Oltre alle linee regolari in cabotaggio, tra i principali collegamenti internazionali vi sono flussi consolidati verso la Spagna, il Nord Africa, i Balcani e la Turchia.



*Il settore contribuisce positivamente al riequilibrio modale, che è uno degli obiettivi principali delle politiche europee. In questo quadro l'**Ecobonus** è stato l'unico intervento di tipo pubblico che ha contribuito in forma significativa allo sviluppo del settore.*

Principali porti italiani per traffici Ro-Ro (Fonte: Assoporti)

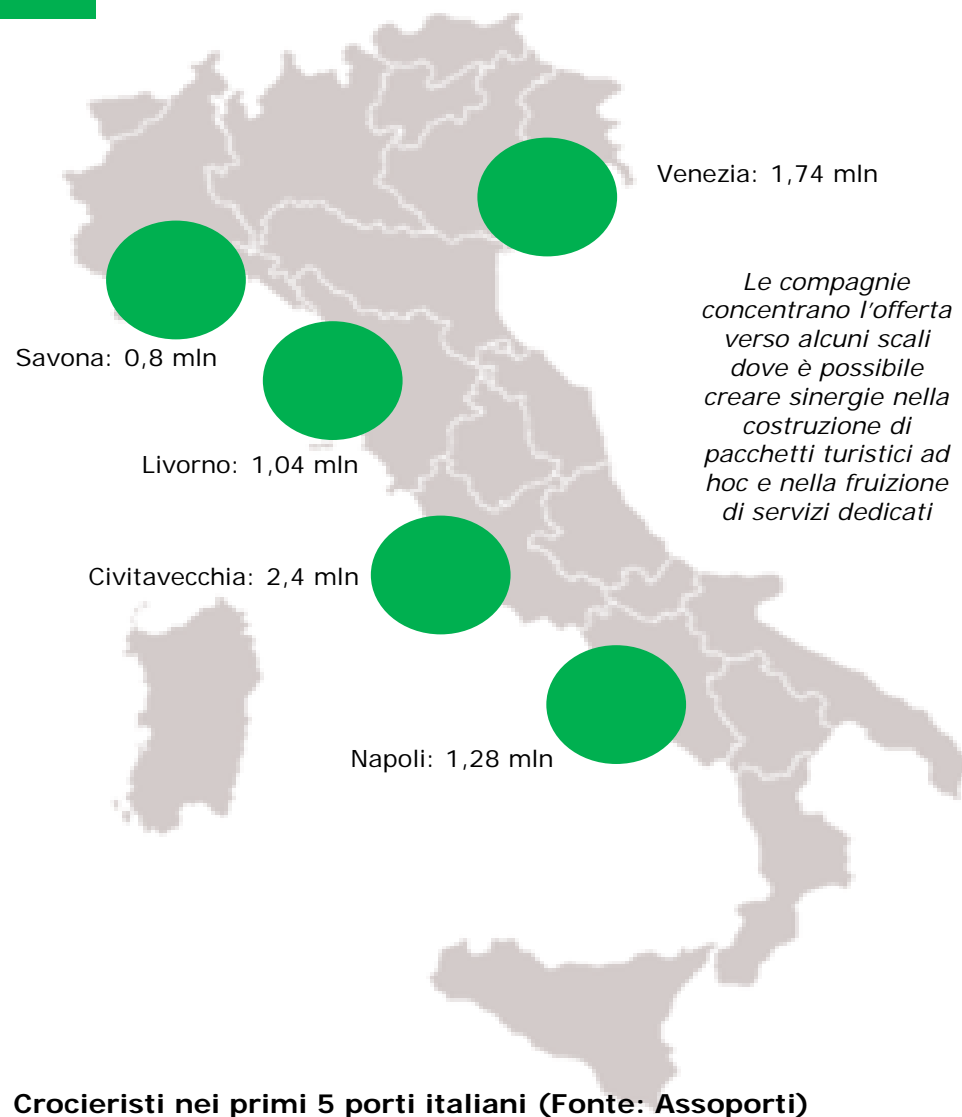
# Andamento dei traffici: crociere

□ Le dinamiche relative al mercato delle crociere mostrano una forte crescita del settore, con un ruolo anticiclico in fasi di recessione come quella attuale:

1. Secondo le proiezioni Cemar nel 2013 in Italia si registrerà un incremento ulteriore degli arrivi dell'1,9%. A livello complessivo si stima che il numero annuale di passeggeri ospitati dalla flotta crocieristica mondiale incrementerà fino 36,4 milioni nel 2025 (+74% rispetto al 2012, Fonte Ocean Shipping Consultants ).

2. L'Italia è il principale mercato crocieristico europeo in termini di contributo all'economia (4,5 miliardi di euro nel 2012, Fonte Cruise Lines International Association Europe). Svolge inoltre un ruolo fondamentale per quanto riguarda la cantieristica e i servizi.

3. Durante gli ultimi 7 anni i passeggeri delle crociere sbarcati e imbarcati in Italia sono aumentati dell'11% annuo, arrivando a 10,5 milioni nel 2012. Quest'aumento ha riguardato soprattutto i porti di Civitavecchia (+1,4 milioni), Venezia (+924 mila), Livorno (+575 mila) e Genova (+401 mila). Inoltre vi sono dinamiche consolidate di concentrazione dei traffici, per cui durante gli ultimi 7 anni i primi 5 porti italiani hanno movimentato mediamente il 68% del totale dei crocieristi.



# I driver del cambiamento

---

- Il mercato dei traffici container diretti all'Italia ha dinamiche consolidate, i principali miglioramenti possono arrivare solo con un salto di qualità dal punto di vista portuale, **ampliando il bacino di riferimento per i porti del Nord Italia all'area del Centro e dell'Est Europa** attraverso la costruzione di corridoi intermodali capaci di garantire l'inoltro della merce su lunghe distanze direttamente dalle banchine o dai retroporti. Questi interventi devono avvenire in ottica di corridoio, con l'obiettivo di valorizzare le politiche infrastrutturali europee e la realizzazione delle reti TEN-T.
- **Il transhipment è un'attività che è destinata a continuare a svolgere una funzione di primo piano** sia per il continuo incremento della dimensione delle navi maggiori sia per la crescita delle direttrici intra-med.
- Negli altri settori si registra una **tendenza crescente alla concentrazione dei traffici** verso quelle infrastrutture portuali capaci di garantire servizi a valore aggiunto per gli armatori. Il caso delle crociere è emblematico, vengono scelti gli scali dove è possibile creare sinergie sia sotto l'aspetto dell'offerta turistica legata al territorio sia sotto il profilo dei servizi di supporto alle grandi navi.

# I driver del cambiamento

---

- Aumenta la necessità di **servizi a valore aggiunto nell'area portuale** anche nel settore della logistica e nei sistemi di distribuzione su scala europea. In particolare, la rapida espansione delle attività di sdoganamento da remoto (il pre-clearing o lo sdoganamento in ambito retro portuale) riducono la necessità di disporre di meri magazzini doganali, ma devono però essere adeguate nelle loro funzionalità con spazi ed interconnessioni intermodali efficienti.
- Si stanno progressivamente affermando requisiti più severi in materia di **prestazioni ambientali e combustibili alternativi** (ad esempio, cold ironing e GNL). L'iniziativa della Commissione "Energia pulita per i trasporti" e la proposta di direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi stabiliscono che entro il 2020 tutti i porti marittimi della rete centrale TEN-T siano dotati di punti di rifornimento di GNL basati su norme tecniche comuni.
- Questo si lega ai **significativi cambiamenti negli scambi energetici**, con un passaggio dal petrolio e dai prodotti raffinati al gas e ai combustibili e la conseguente necessità di dover gestire sia i nuovi terminali sia i nuovi impianti di rigassificazione in ambito portuale.