

Infrastrutture, logistica e sistema produttivo

Scenari e prospettive di sviluppo per l'Emilia Romagna

Alessandro Panaro

Responsabile Maritime & Energy Dept. SRM

Ravenna, 14 Ottobre 2019 

AGENDA



L'Emilia Romagna: crocevia negli scambi

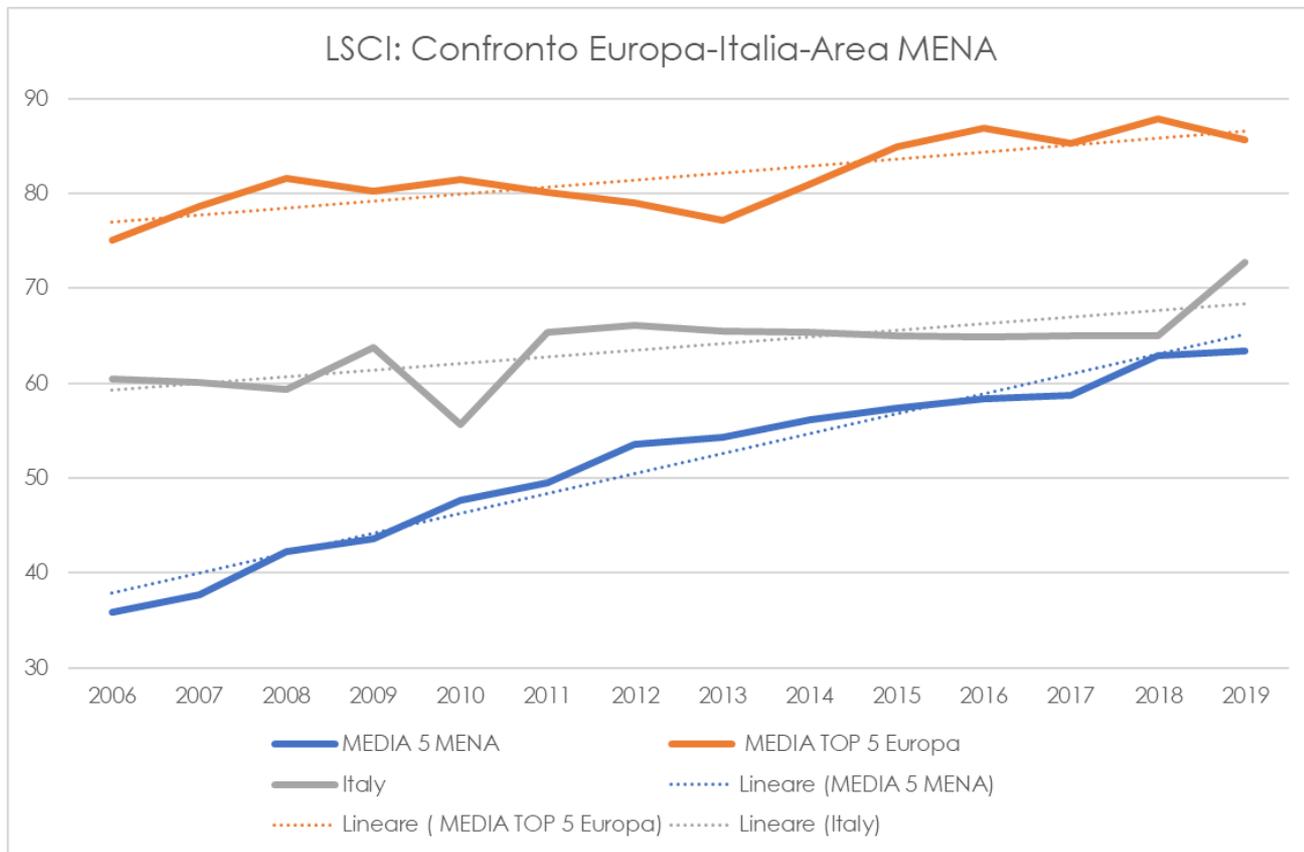


La competitività si gioca sulla logistica

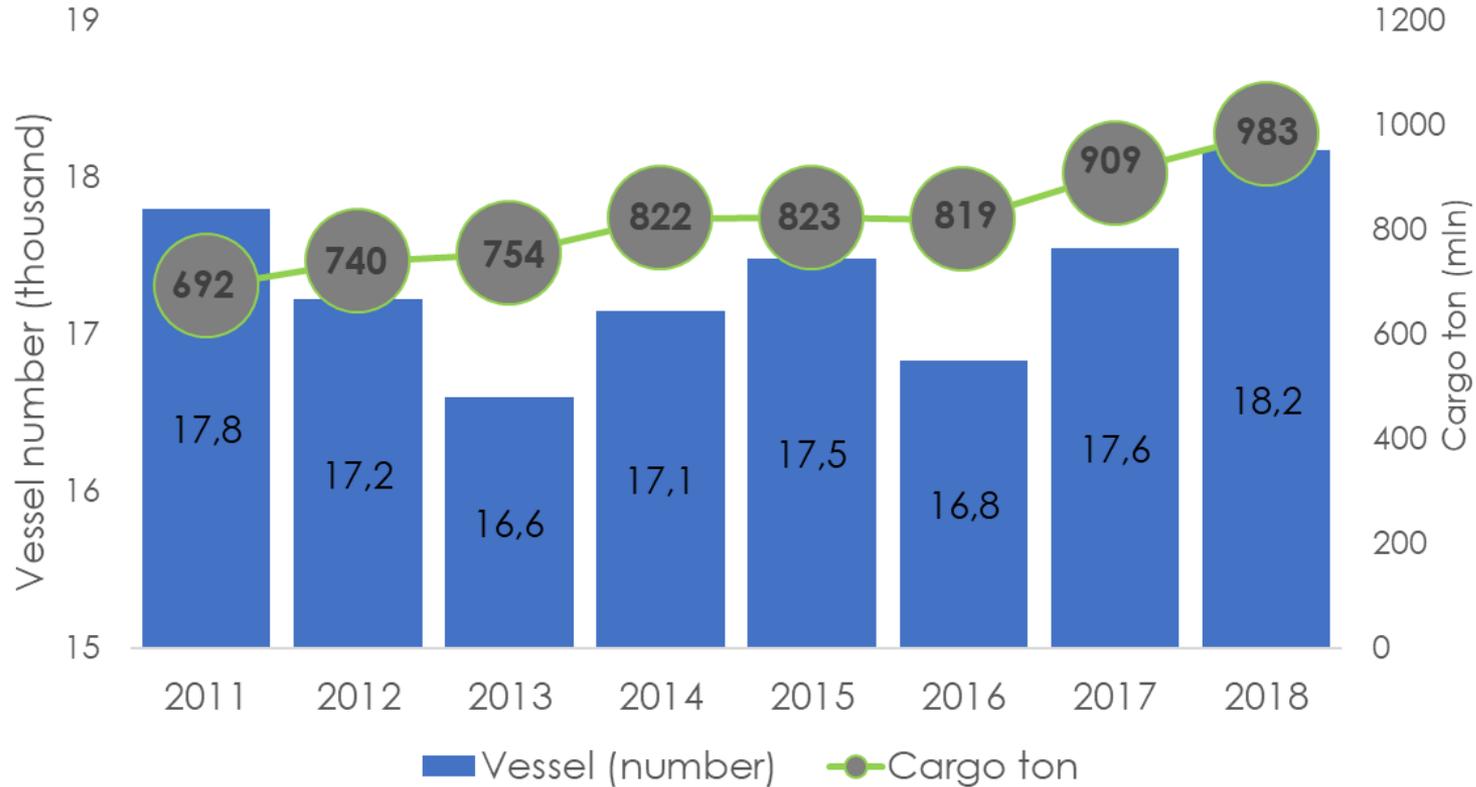


Il ruolo delle ZLS a sostegno del sistema produttivo della regione

Aumenta l'accessibilità marittima dei Paesi Med

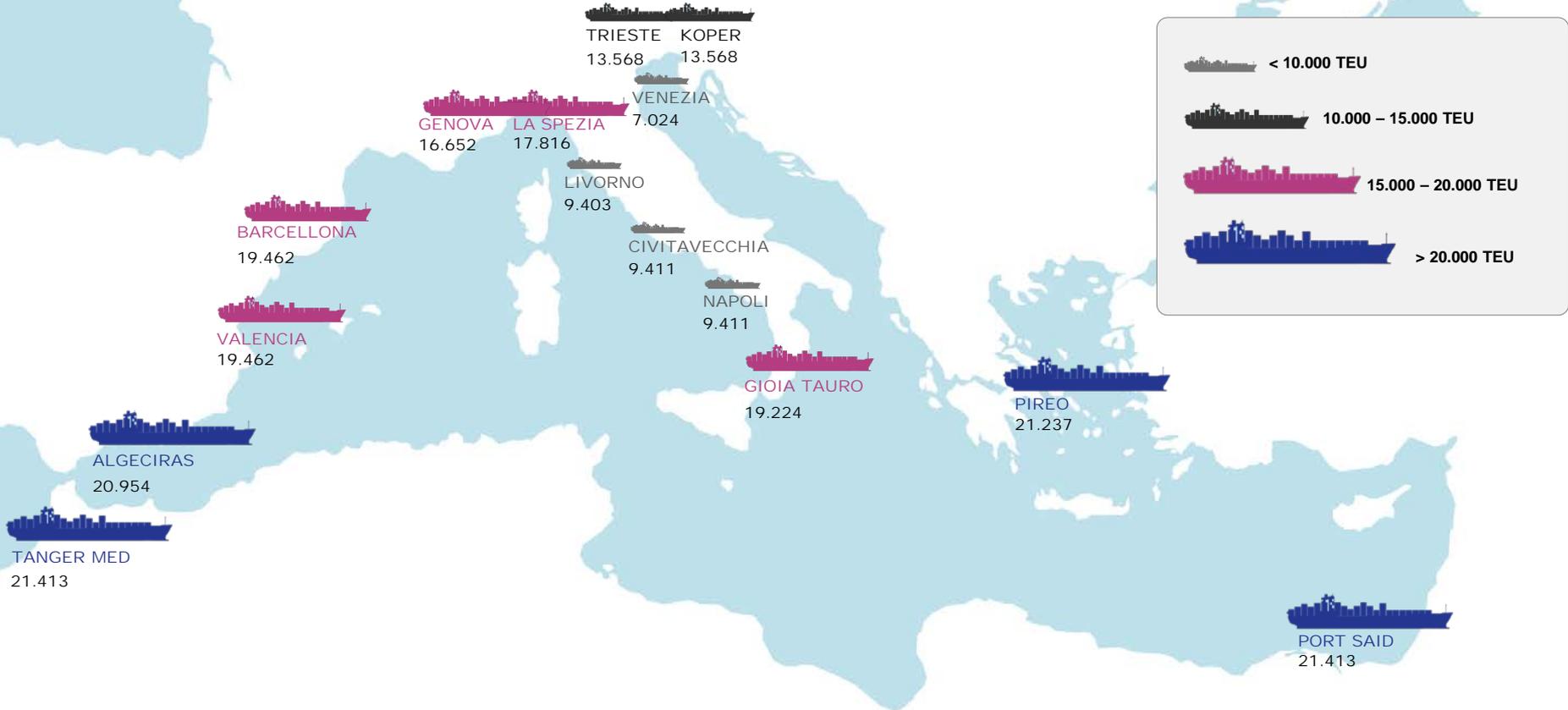


Suez stabilisce il doppio record del cargo trasportato ³ e delle navi transitate

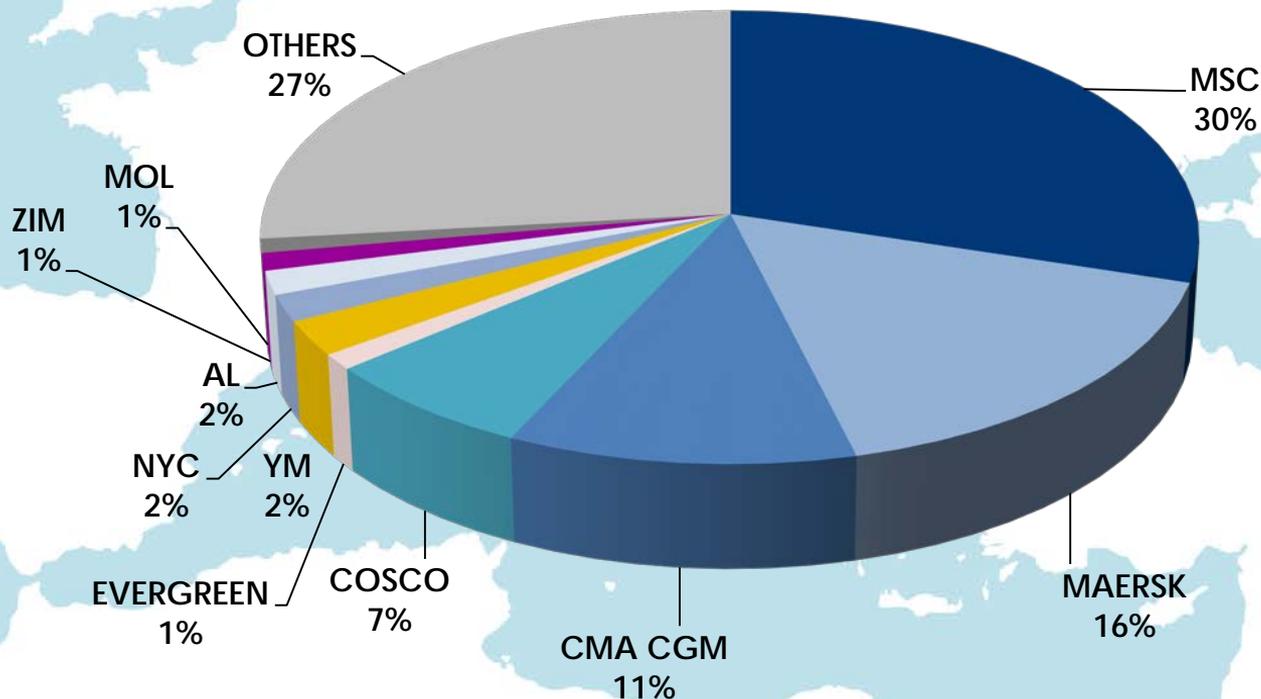


Fonte: SRM su SCA, 2019

Le grandi navi nel Mediterraneo



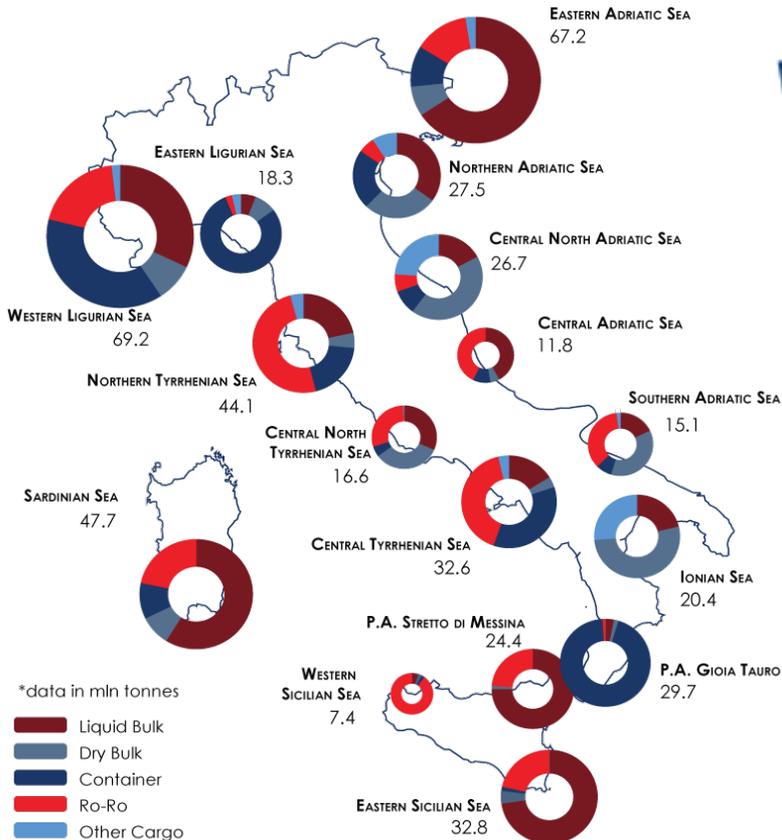
La quota di mercato potenziale dei carrier nei porti Med. Total TEUs



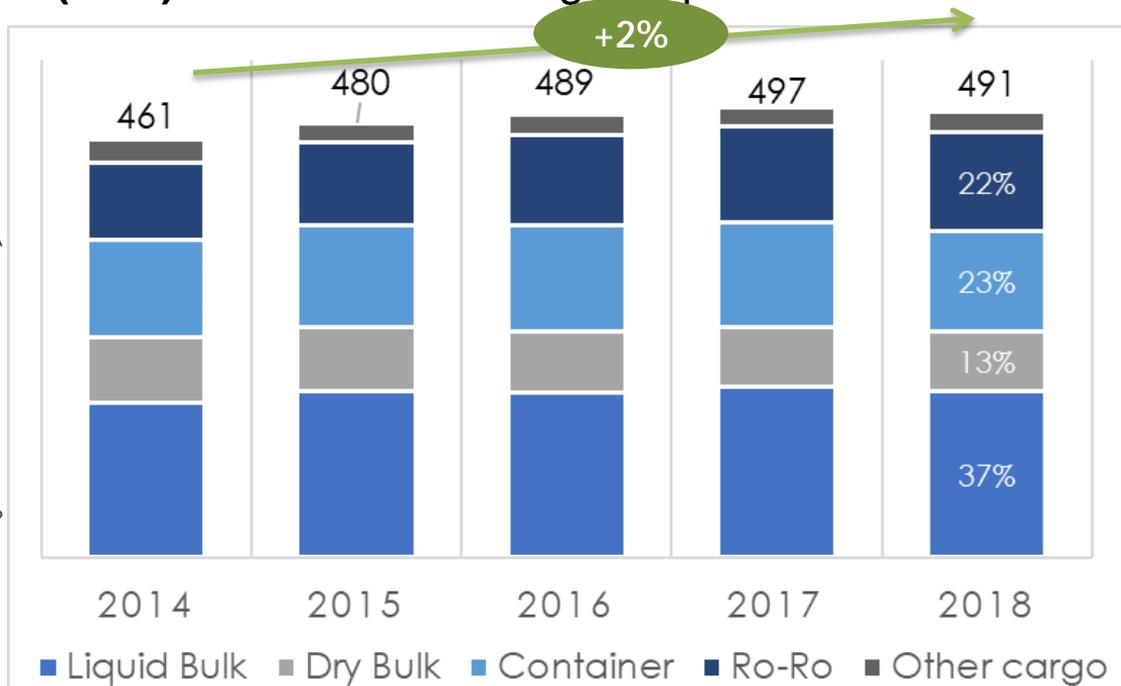
- Nel 2018 la quota si mercato della flotta container gestita dalla 2M nei porti Med è stata del 46%
- La quota dell' Ocean Alliance è stata circa il 20%

Analisi delle performance dei porti Italiani

Traffico gestito dalle AdSP per tipologia – anno 2018 (mln tonnellate)



- Nel 2018, i porti Italiani gestiscono 491 milioni di tonnellate di traffico.
- Il Ro-Ro con un volume di 109 mln di tonnellate (+3%) ha realizzato la migliore performance.



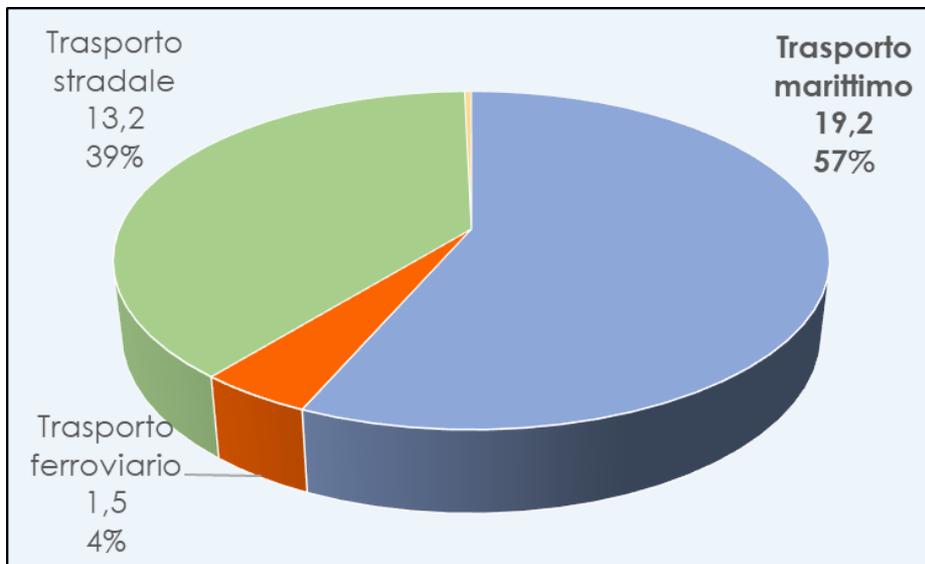
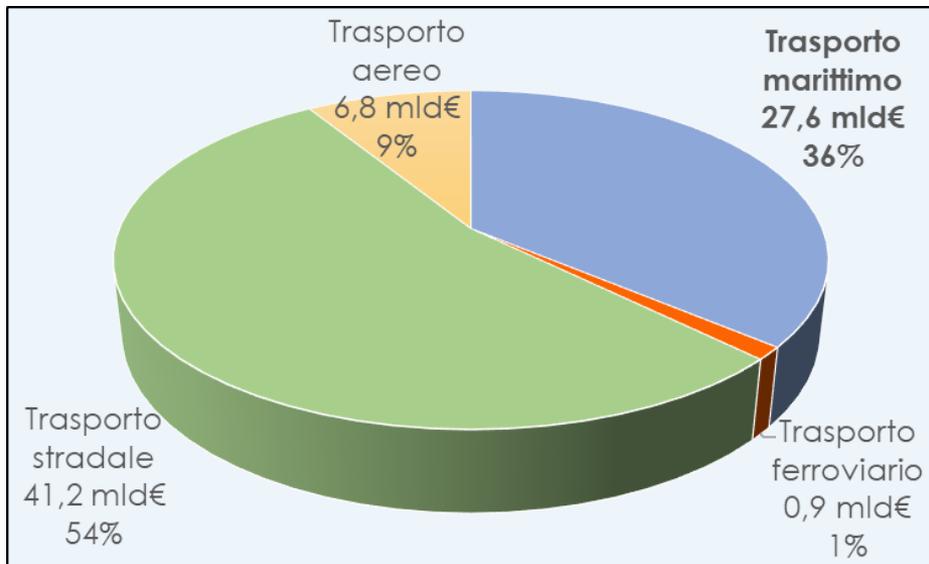
Fonte: SRM su Assoporti

Il commercio dell'Emilia Romagna per modalità

7

Import-Export Emilia Romagna
per modalità di trasporto. 2018
(VALORE)

Import-Export Emilia Romagna
per modalità di trasporto. 2018
(milioni di TONNELLATE)



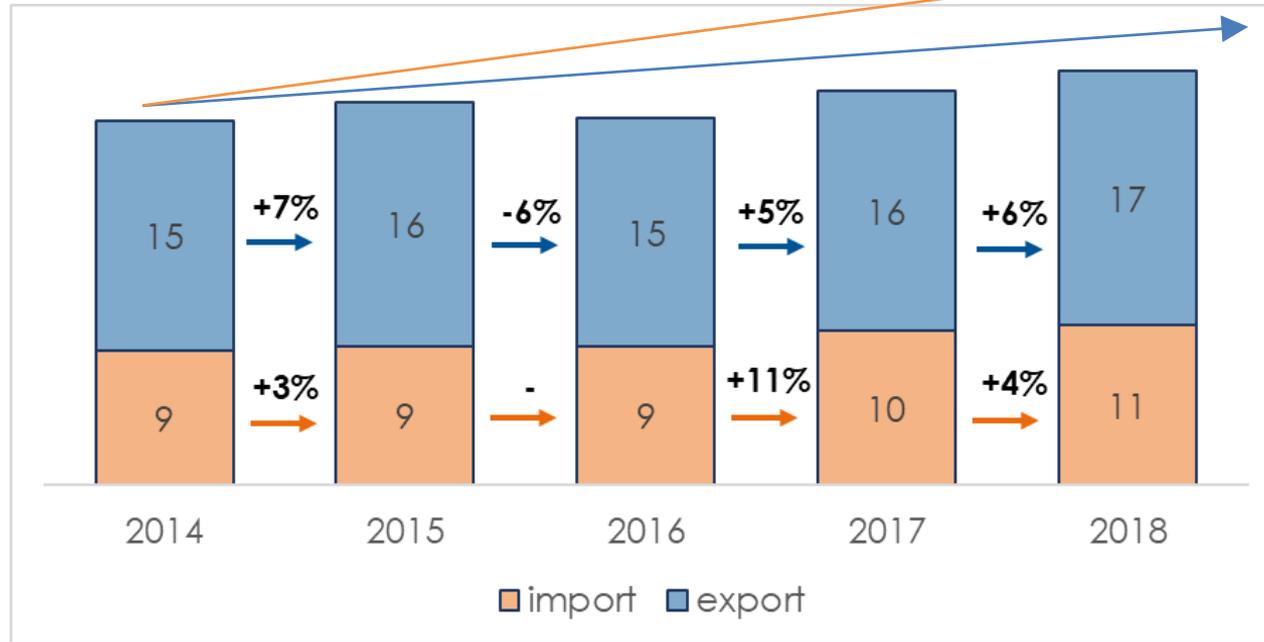
Fonte: SRM su Istat-Coeweb. Dati al 2018

- L'import -export via mare dell'Emilia Romagna è pari a **27,6 mld€**, il **36%** del totale
- In termini di **peso** la quota è più alta, **57%**, pari a **19,2 mln di tonnellate**

Import-Export marittimo dell'Emilia Romagna. Trend

8

Trend import-export marittimo dell'Emilia Romagna
2014-2018. Dati in mld€



Var. 2018/2014

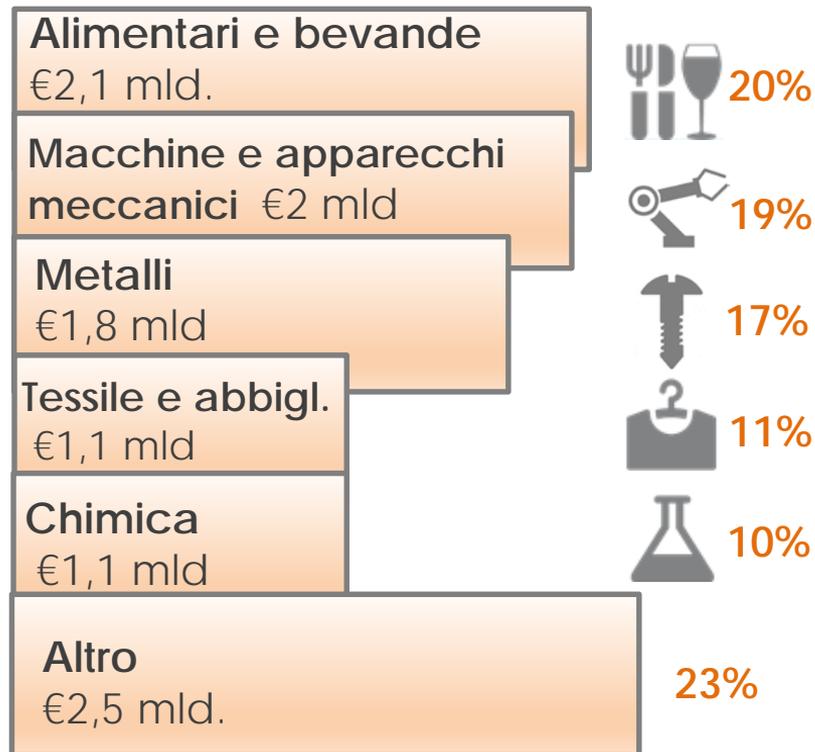
Import = +18%

Export = +11%

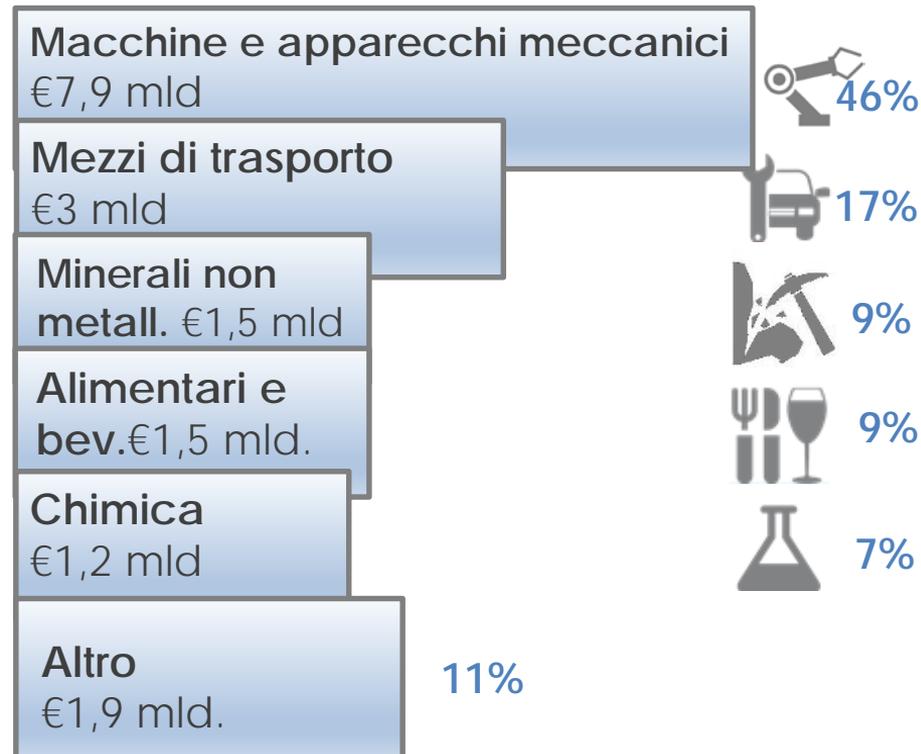
■ Nei primi 6 mesi del 2019 l'import-export marittimo dell'Emilia Romagna è stato pari a 15 mld€ (+11%).

Le merci in import e in export via mare

Le merci scaricate (IMPORT).

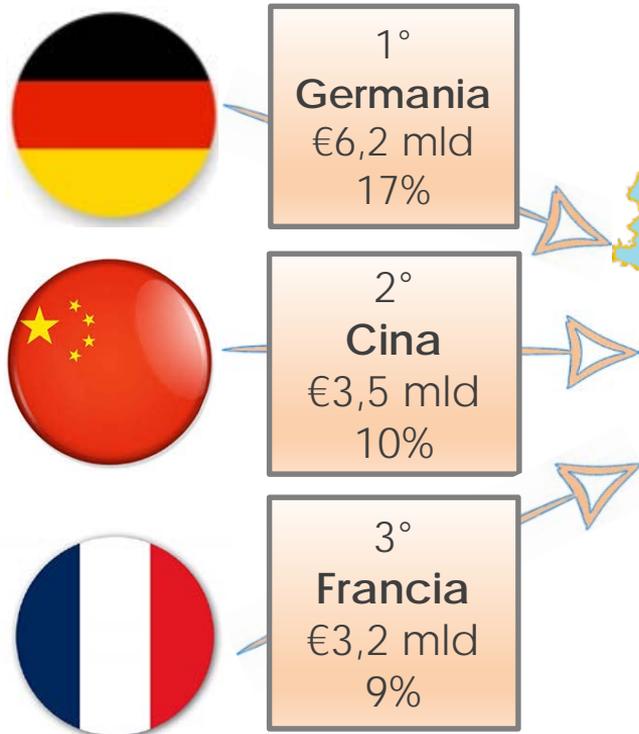


Le merci caricate (EXPORT).

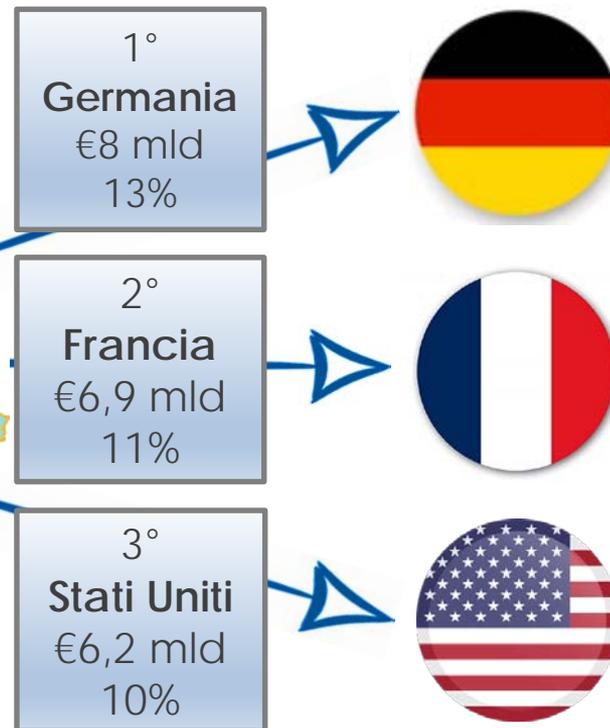


I partner commerciali dell'Emilia Romagna

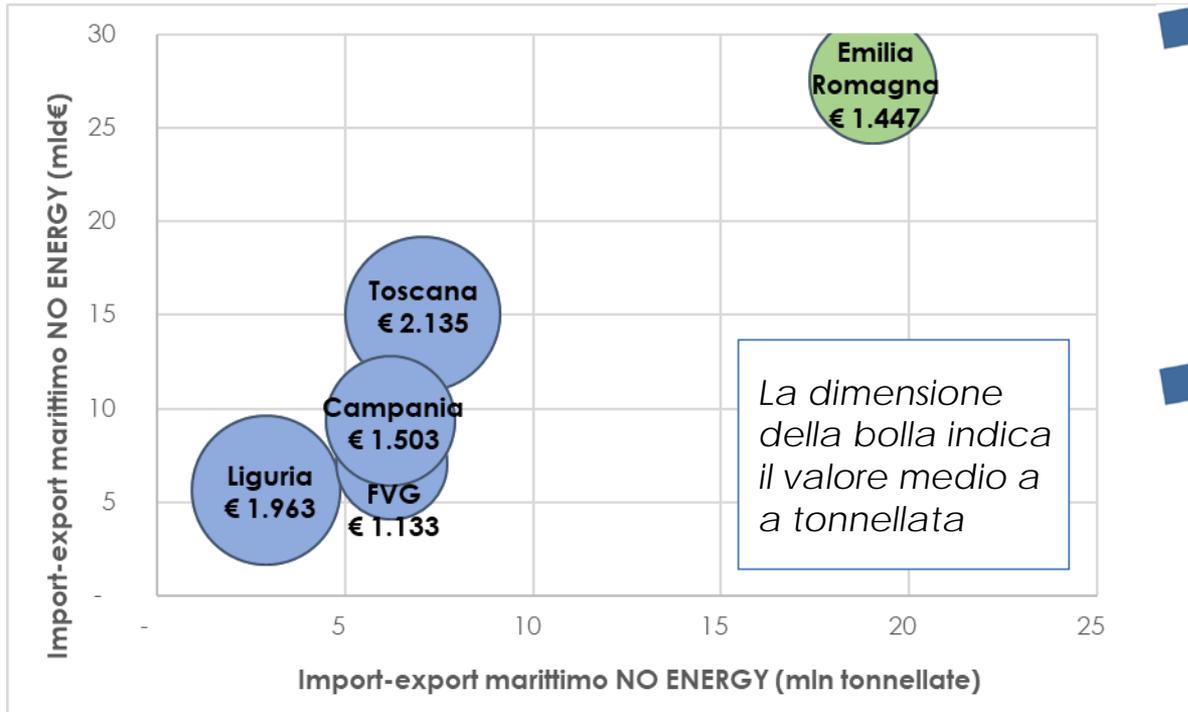
Paesi di provenienza IMPORT



Paesi di destinazione EXPORT



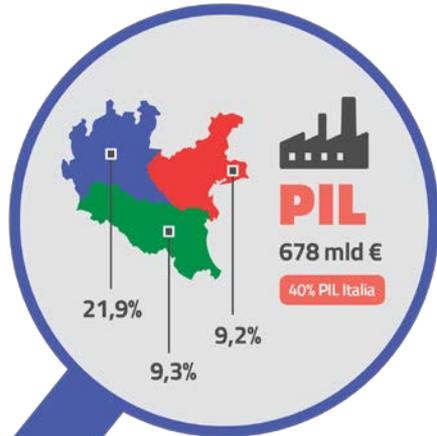
Una suggestione sul valore delle merci e il possibile contributo della logistica ¹¹



■ L'Emilia Romagna presenta il **valore medio a tonnellata di import-export marittimo (non Energy) tra i più alti** delle regioni analizzate.

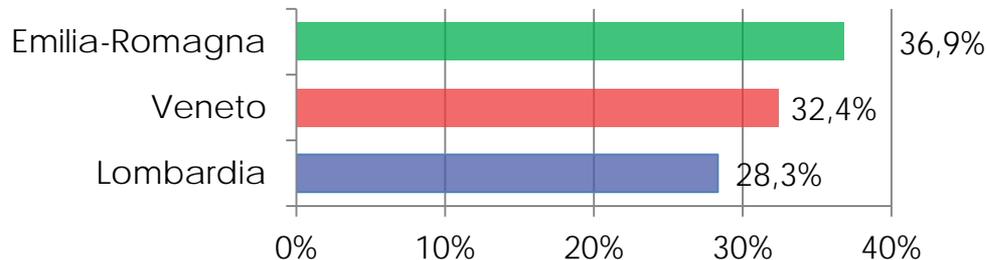
■ Lo sviluppo della **logistica** in area retroportuale è un'opportunità per valorizzare l'alto potenziale collegato al valore aggiunto delle merci e sviluppare attività di servizi collegate.

Un campione espressione del 52,7% dell'interscambio e del 40% del PIL italiano



- L'indagine ha riguardato **400 aziende** manifatturiere localizzate nelle tre regioni Lombardia (150), Veneto (150) ed Emilia Romagna (100), che esportano/importano merci con modalità marittima a mezzo container.
- Le tre regioni rappresentano oltre il **50%** dell'interscambio ed esportano merce per un valore pari a circa **250 miliardi di euro** (il 55% del totale italiano).
- Il **31,1%** del loro interscambio commerciale avviene **via mare**, in linea con il 37% registrato per l'Italia.

% Interscambio marittimo sulle 4 modalità



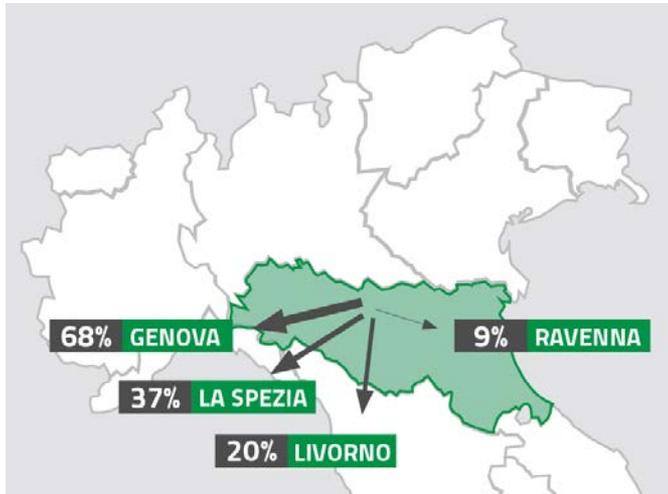
Le porte di accesso ai mercati internazionali: EXPORT



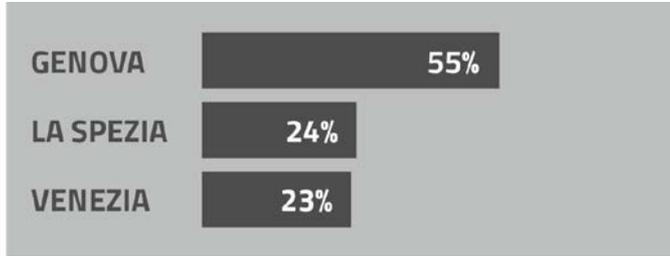
■ Per il **72%** delle imprese intervistate **Genova** rappresenta uno dei due porti più utilizzati per l'**export**. Seguono **La Spezia** e **Venezia**.

■ Il **68%** delle imprese intervistate in Emilia Romagna utilizza **Genova** come porto di riferimento

■ Seguono **La Spezia (37%)** e **Livorno (20%)**.

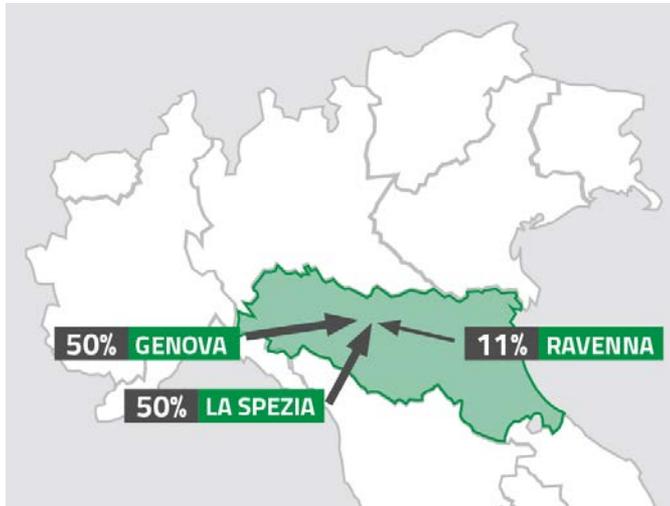


Le porte di accesso ai mercati internazionali: IMPORT

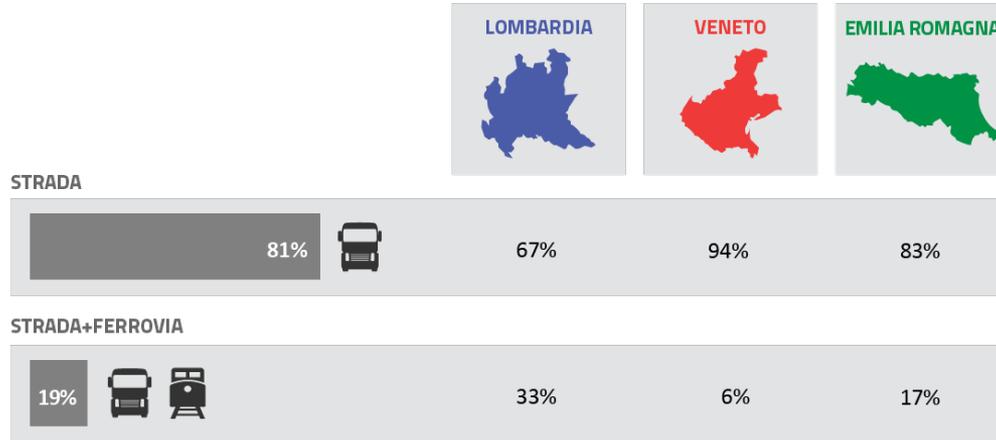


- Per il **55%** delle imprese intervistate **Genova** rappresenta uno dei due porti più utilizzati per l'**import**. Seguono La Spezia e **Venezia con il 23%**.

- In particolare, in **Emilia Romagna**, sia Genova che La Spezia sono i principali porti di riferimento per il **50%** delle aziende.

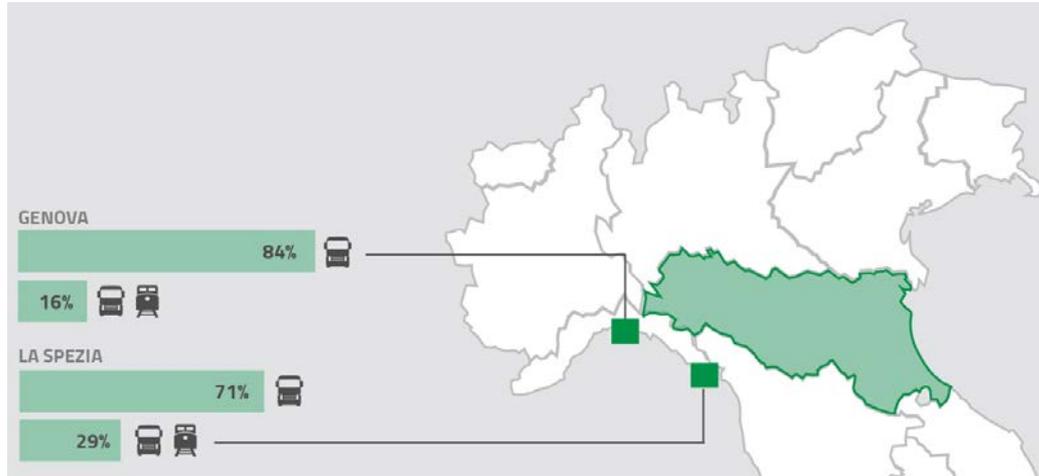


I corridoi, ancora basso l'utilizzo dell'intermodale: IMPORT-EXPORT



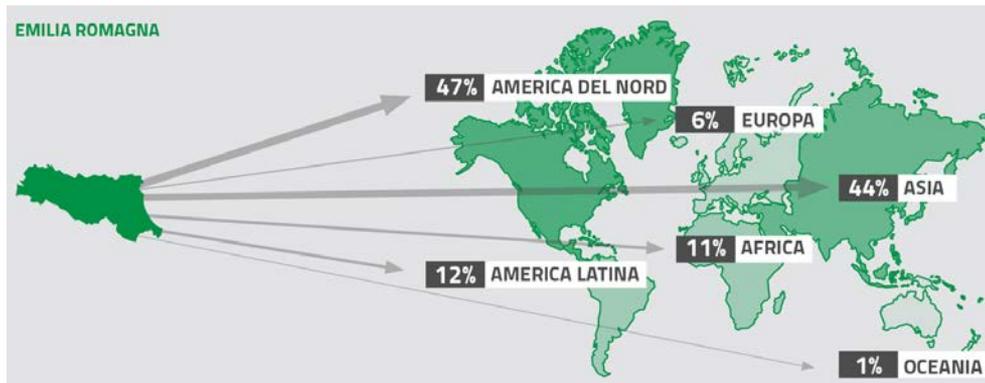
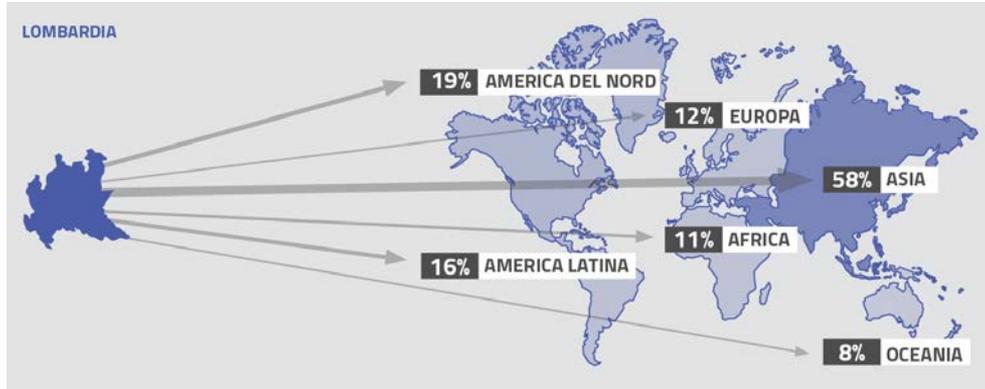
- L'**81%** delle aziende utilizza **solo la strada** per il trasporto della merce dall'azienda in porto e viceversa. Solo il **19%** l'intermodale.
- In linea i risultati emersi per l'**Emilia Romagna**.
- Più alta la percentuale **Strada - Ferro** per la **Lombardia (33%)**. Più bassa per **Veneto (6%)**.
- I dati confermano quelli ufficiali (Istat) in base a cui in Italia solo **12 milioni** di tonnellate della merce scambiata con l'estero viaggia su treno a fronte di **87 milioni** su strada.

L'utilizzo dell'intermodale varia da corridoio a corridoio: analisi per porto



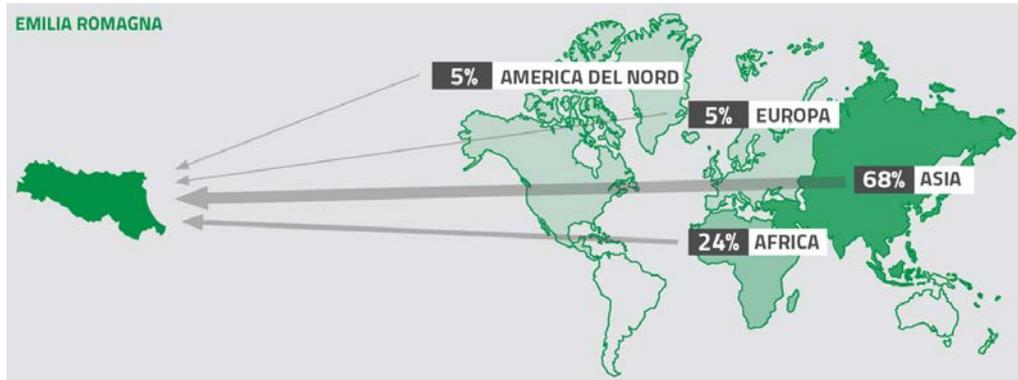
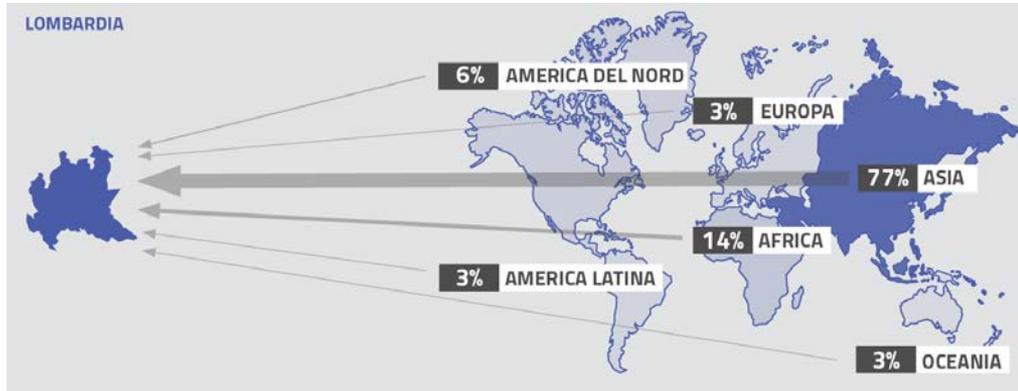
- Per quanto riguarda **L'Emilia Romagna**, l' **84%** delle aziende utilizza la strada per trasportare la merce dai propri stabilimenti al porto di Genova e viceversa. Il 16% preferisce l'opzione strada-ferro.
- Per le **imprese emiliane** che utilizzano **La Spezia** risulta un maggiore ricorso all'intermodale (**29%**).

In Emilia Romagna prevalgono le aziende che esportano in Nordamerica e Asia



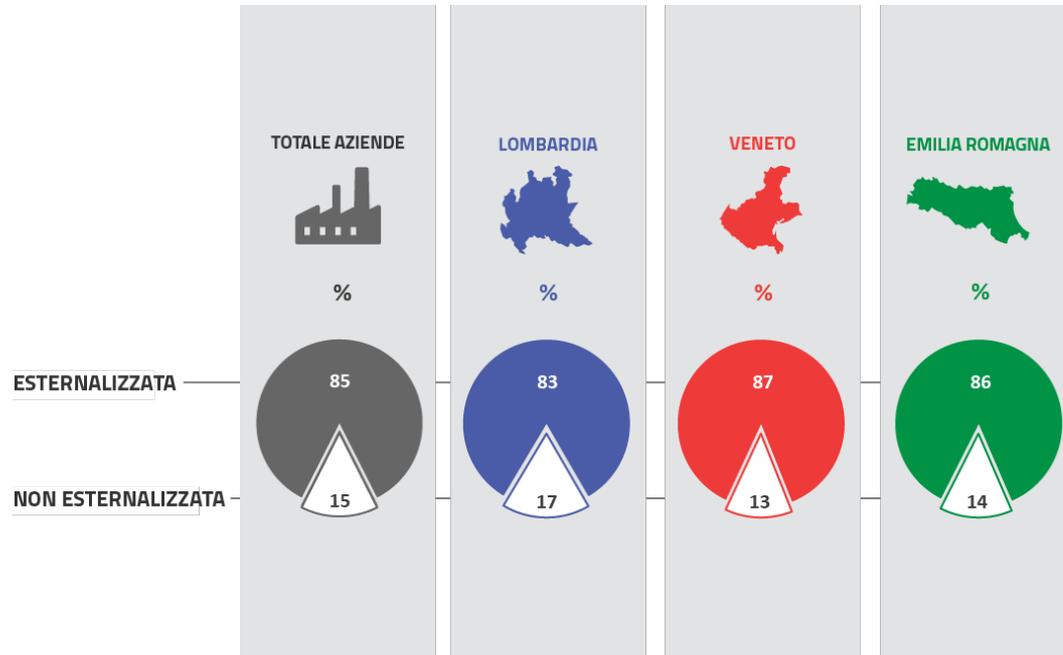
- Il 44% delle aziende emiliane dichiara di esportare verso l'Asia ed in particolare in Cina e Middle East. Il 47% esporta in Nordamerica (USA e Canada) (da confrontare con il 19% emerso per la Lombardia).

Il 75% delle aziende ricorre ai mercati asiatici in import



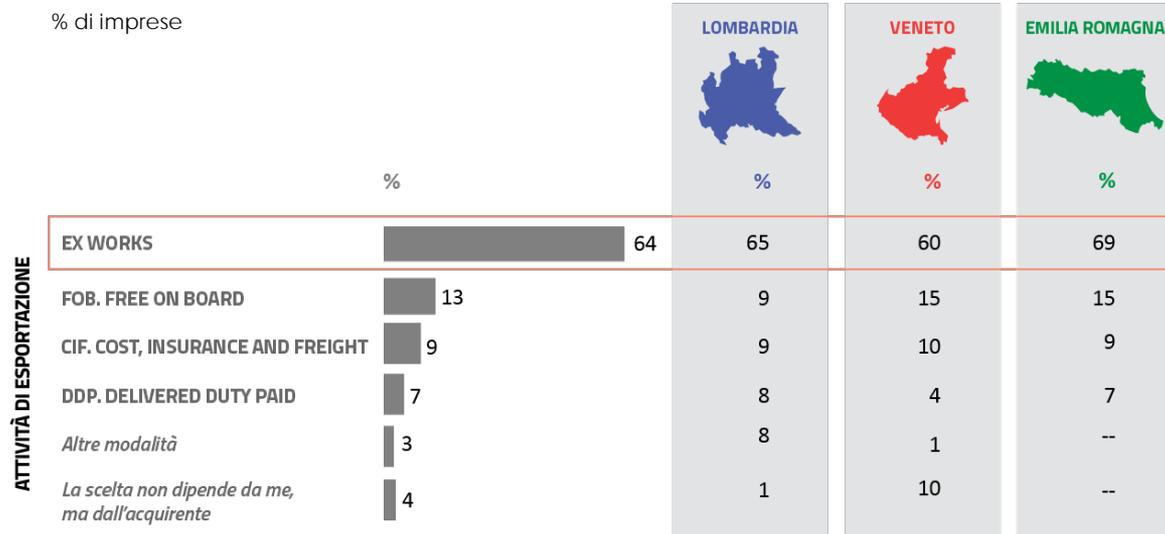
□ La **Survey** conferma l'ampio ricorso dei mercati asiatici per la merce in **Import**: il **68%** per le aziende emiliane ed il **77%** per quelle Lombarde (**Cina e India su tutte**).

L'85% delle imprese dà in outsourcing la logistica



In tutte le regioni **più dell'80%** delle aziende manifatturiere esternalizza la logistica.

La resa Ex Works privilegiata nei rapporti commerciali



- Il **64%** delle imprese intervistate cede costi e rischi completamente al compratore utilizzando la resa **Ex Works**. Poche le differenze regionali. Ciò va a danno degli operatori logistici locali, e porta spesso le aziende a non avere idea su quali siano i porti di approdo della merce. Più bassa la percentuale di imprese che ricorre all'Ex Works nel caso delle importazioni.

QLI^2: 10 variabili in esame

INFRASTRUTTURE



SERVIZI



COSTI



SOSTENIBILITA'



1. Dimensione e accessibilità delle infrastrutture	
2. Rapidità e regolarità dei servizi del porto (imbarco/sbarco merci/controlli)	
3. Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto marittimo	
4. Rapidità e regolarità dei servizi del trasporto terrestre	
5. Disponibilità servizi ferroviari ad alta frequenza	
6. Rapidità ed efficienza servizi doganali	
7. Sistema informativo	
8. Costi del servizio portuale (soste, THC-Terminal Handling Charge, ecc.)	
9. Costi del servizio di trasporto tra il porto e la destinazione inland	
10. Attenzione ai temi di sostenibilità (ambientale, economico-sociale, ecc.)	

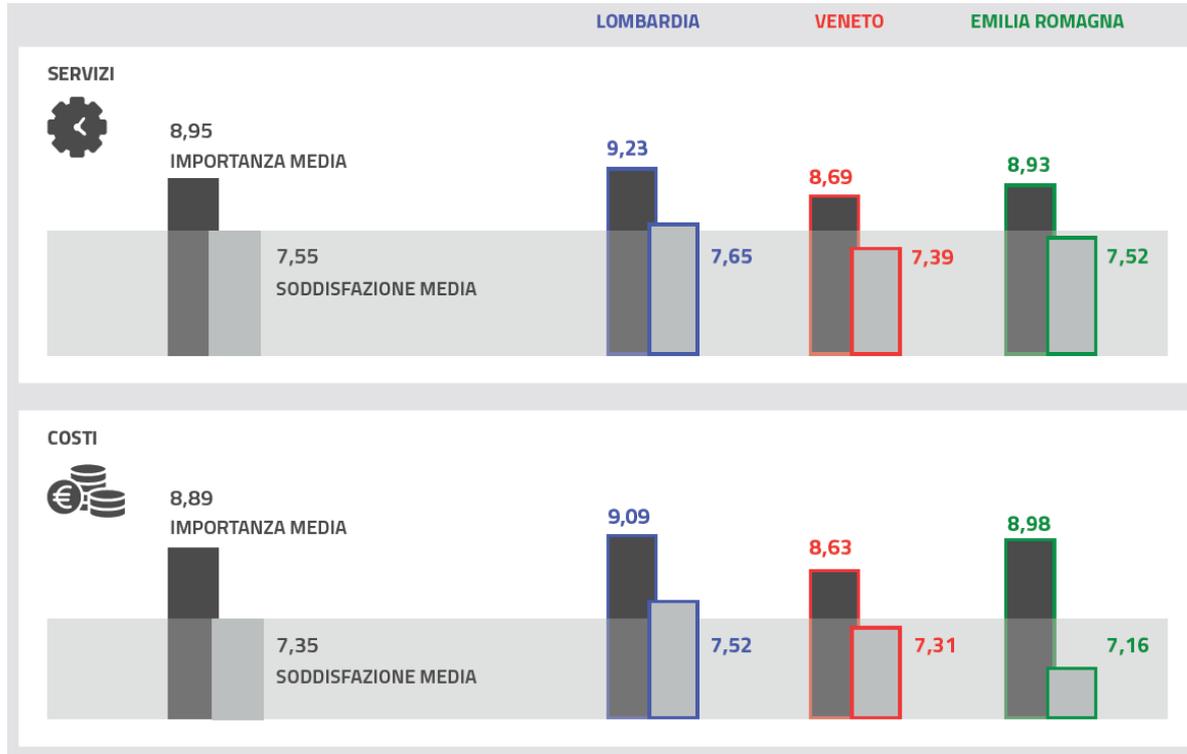
- Il QLI^2 si misura sulla base del grado di soddisfazione (da 1 a 10) che le aziende in esame hanno espresso nei confronti di 10 variabili di riferimento

7.38

- A questo abbiamo affiancato un giudizio (da 1 a 10) sul **grado di importanza**

8.65

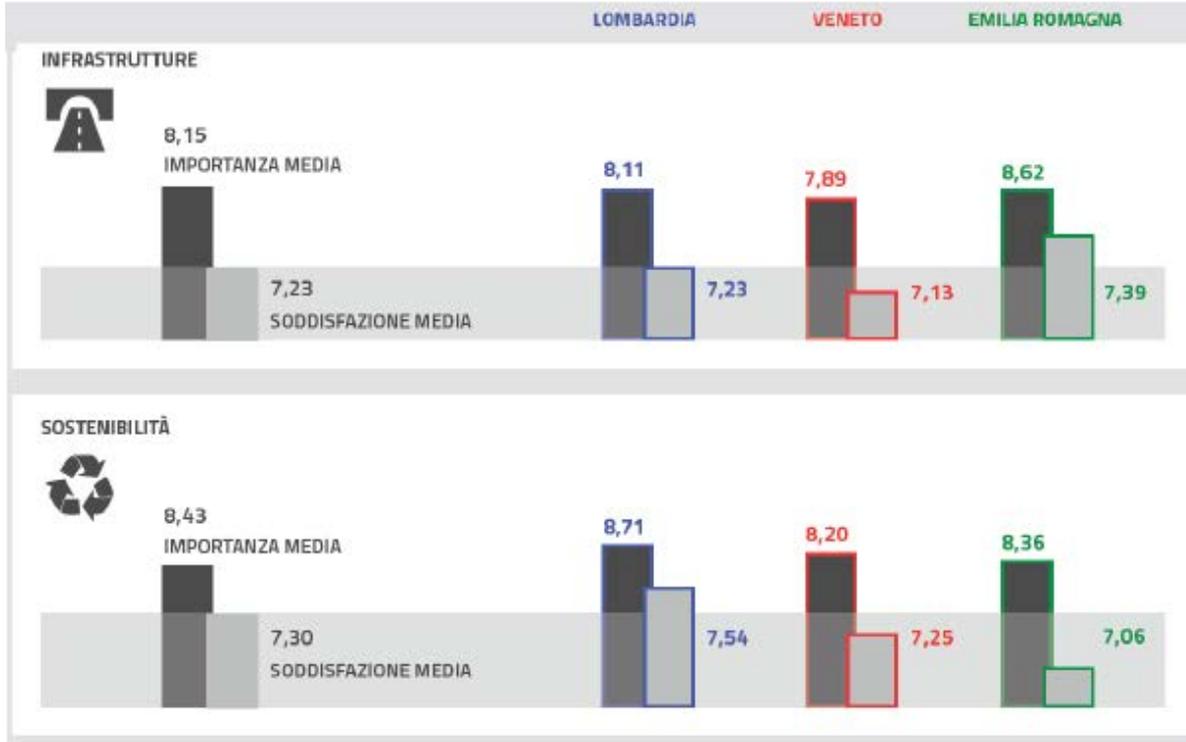
QLI^2: Servizi e Costi



■ **Servizi:** Importanza media pari a **8,93**. Soddisfazione media pari a **7,52**. **1,4** il Gap di giudizio tra soddisfazione e importanza in Emilia Romagna. In linea con la media.

■ **Costi:** Importanza media pari a **8,98**. Soddisfazione media pari a **7,16**. **1,8** il Gap. Maggiore rispetto alla media.

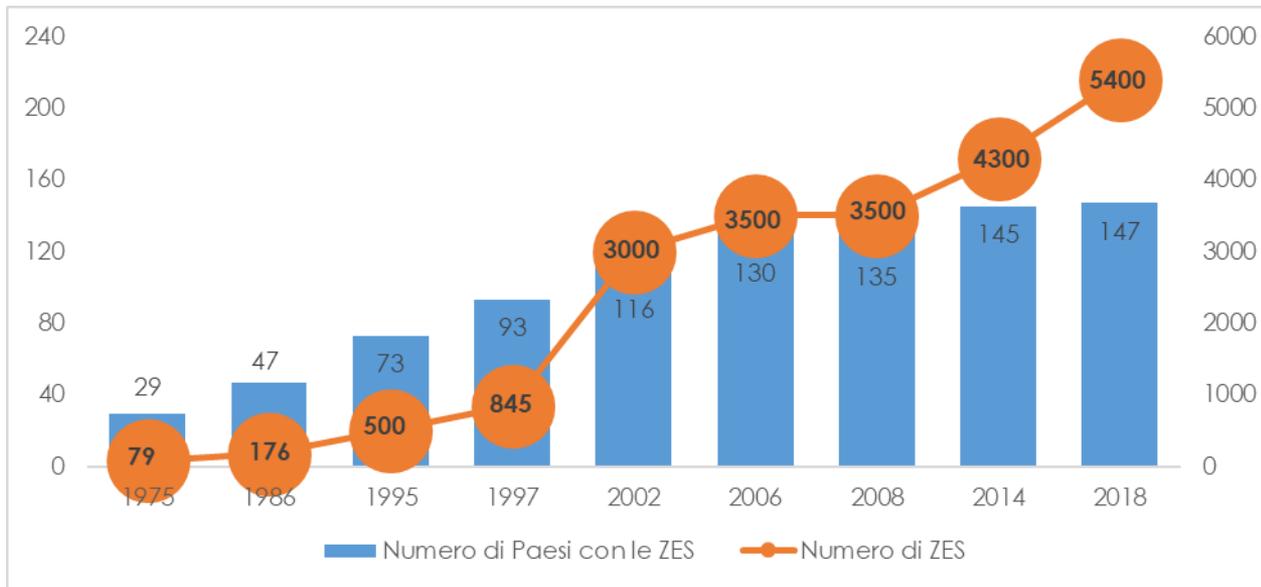
QLI^2: Infrastrutture e sostenibilità



■ **Infrastrutture:** Importanza media pari a **8,62**. Soddisfazione media pari a **7,39**. Gap tra giudizio di soddisfazione e giudizio di importanza pari a 1,2, maggiore rispetto alla media.

■ **Sostenibilità:** Importanza media pari a **8,36**. Soddisfazione media pari a **7,06**. gap pari a **1,3**, maggiore rispetto alla media.

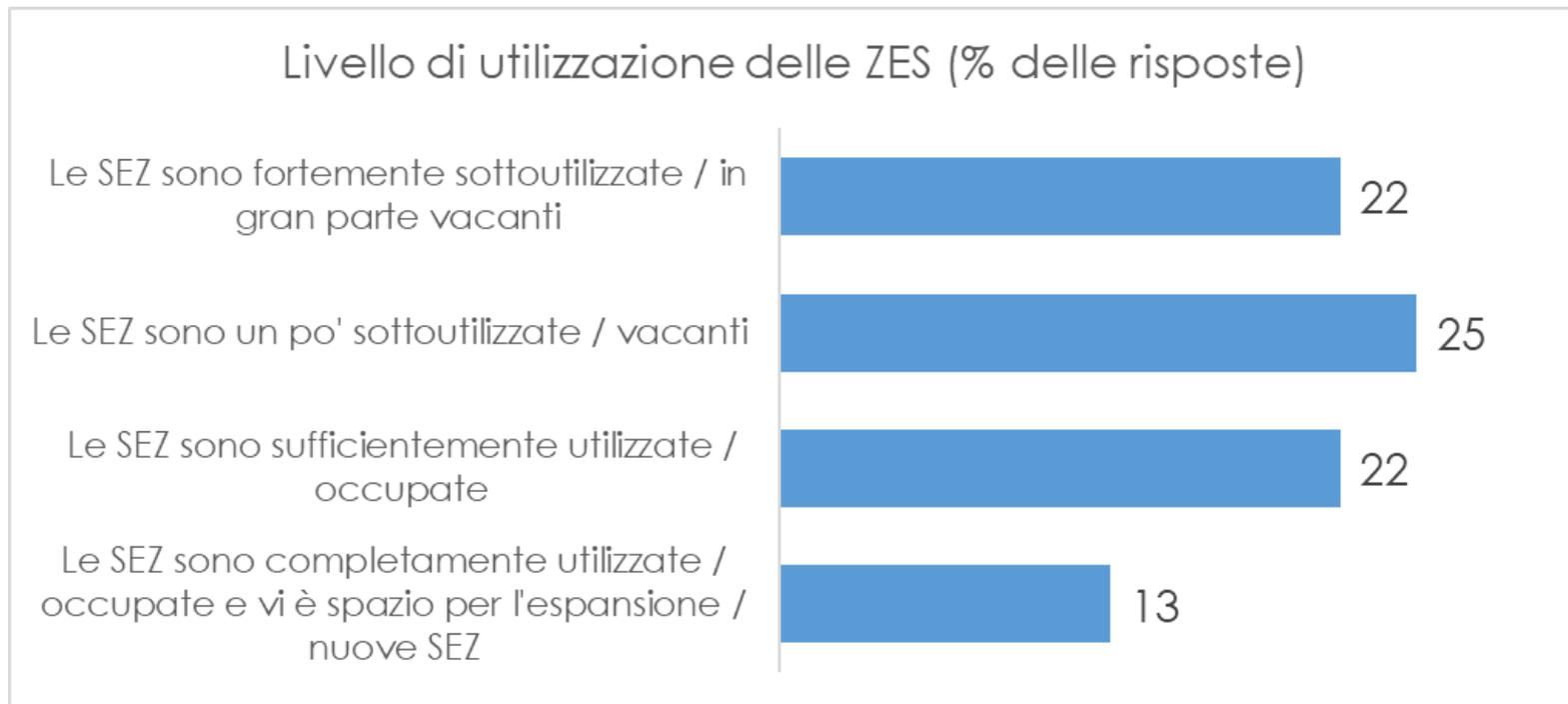
Le ZES: un altro canale di sviluppo



Fonte: SRM su UNCTAD, 2019

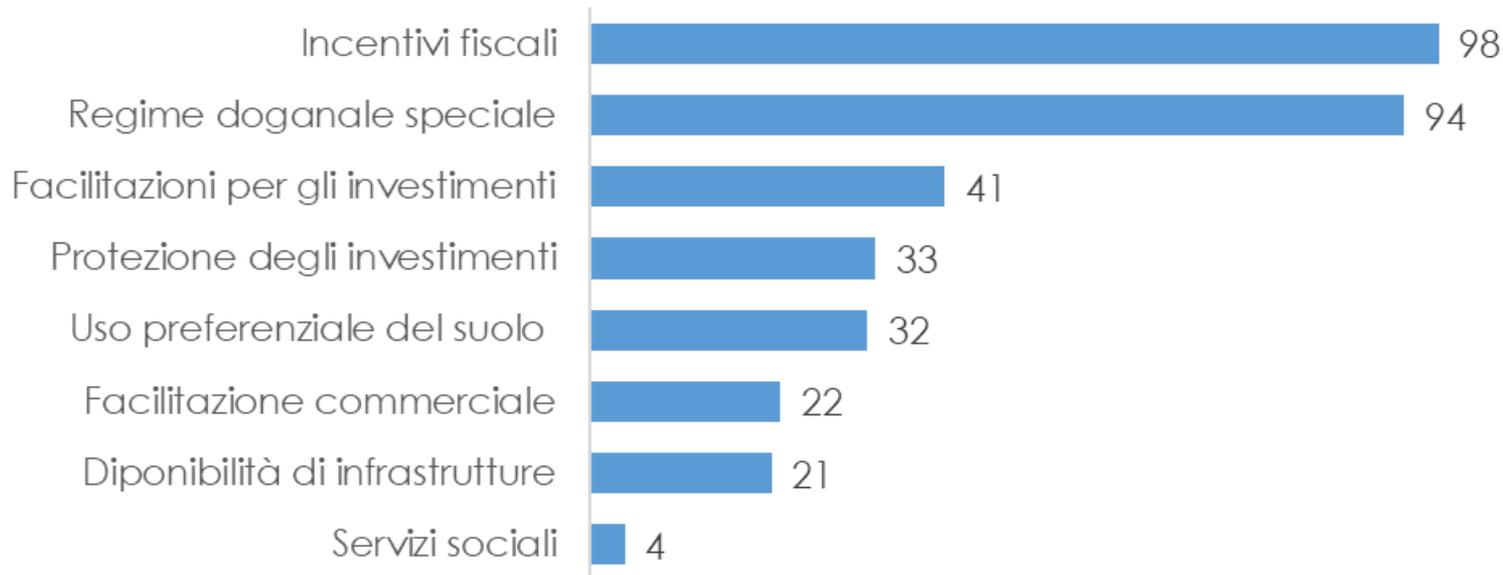
- La crescita delle Free Zone è stata imponente e ha coinvolto quasi 150 paesi nel mondo
- Le attuali 5.400 Free Zone impiegano tra i **90 e i 100 milioni di lavoratori diretti**

Le ZES non sono sempre garanzia di successo: il livello di utilizzazione nel mondo

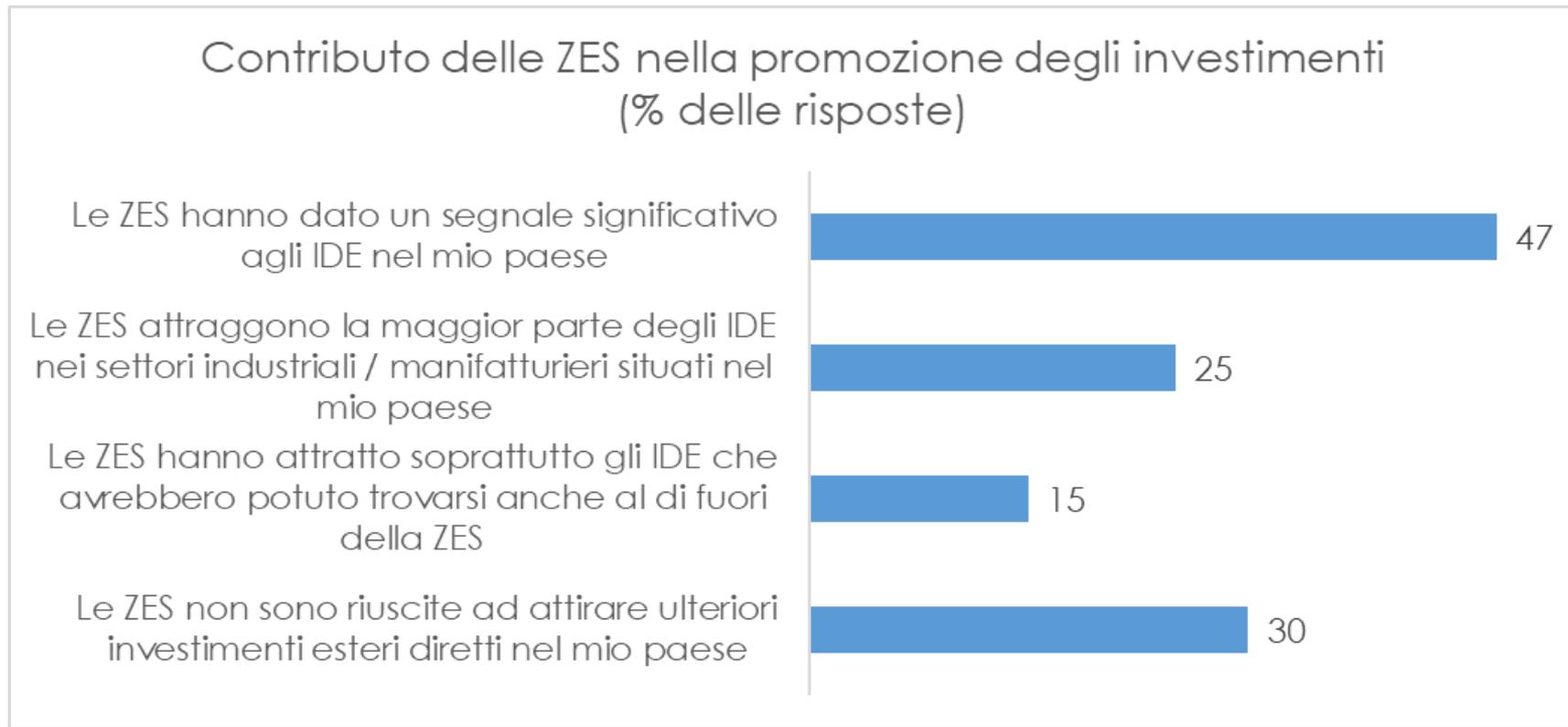


Come attrarre investimenti nelle ZES

Gli strumenti di attrazione degli investimenti previsti nelle leggi di istituzione delle ZES



L'impatto delle ZES



Conclusioni

- RIPRESA DEL MERCATO CONTAINER , STIME AL RIBASSO MA CRESCITA
- CAMBIO DI PARADIGMA DEL PROCESSO LOGISTICO: IL 70% USA EX WORKS
- PORTI: ATTENZIONE A TEMPI E COSTI
- SEMPRE APPROCCIO DEL PORTO INNOVATIVO
- ZLS ?

Portualità 5.0



1



INTERNATIONALIZZAZIONE

- Struttura dedicate allo sviluppo internazionale del porto
- Monitoraggio costante delle rotte e del commercio internazionale

2



INTERMODALITA'

- Struttura dedicata allo sviluppo del traffico intermodale
- Connessione con le reti di trasporto locale
- Monitoraggio dei fenomeni trasportistici local & global

3



FORMAZIONE & ACCADEMIA

- Rapporti costanti e consolidati con Università e Centri di ricerca
- Study rooms per studenti
- Patrimonio di pubblicazioni e banche dati

4



INNOVAZIONE & START-UP

- Modello Port XL
- Struttura di supporto con expertise specifiche e forme di incentivazione

5



FREE ZONE E MARKETING TERRITORIALE

- Piano di sviluppo e di attrazione di investimenti (esteri e italiani)
- Piano di promozione della Free Zone con incentivi finanziari e burocratici



Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

seguici su

