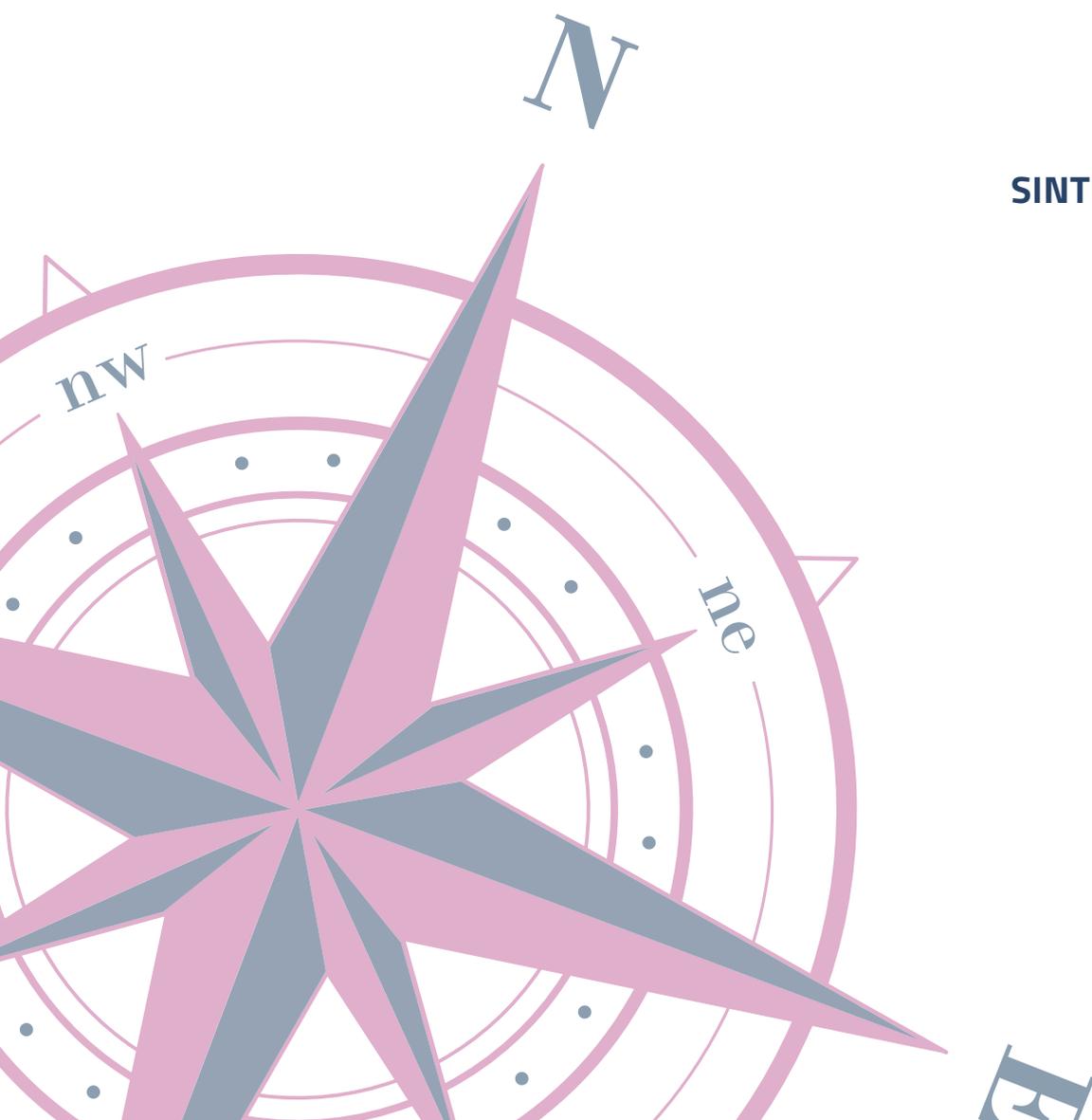


## ITALIAN MARITIME ECONOMY

**Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte:  
geomappe di un Mediterraneo che cambia**

Presentazione del 5° Rapporto Annuale  
Napoli, 5 giugno 2018

**SINTESI DEL RAPPORTO**



### Il trasporto marittimo ancora protagonista degli scambi commerciali mondiali; crescita anche in prospettiva. Aumenta la flotta mondiale

Crescita buona ma ancora non raggiunge il 3%.

In aumento le stime per il periodo 2017-2022.

- I volumi degli scambi via mare sono **umentati del 2,6%**, raggiungendo la quota di 10,3 miliardi di tonnellate, un tasso di crescita più elevato rispetto al +1,8% dell'anno precedente, ma ancora al di sotto della media del 3% registrata nelle precedenti quattro decadi.
- Le stime nel medio-lungo periodo prevedono un incremento medio annuo del **3,2% tra il 2017 e il 2022**, che riguarderà tutti i segmenti del trasporto marittimo ma, in particolare, il traffico container e le rinfuse solide.
- Le **economie emergenti** continuano a rappresentare la parte più significativa del trasporto marittimo, con una quota sul totale del **59% dell'export e il 64% dell'import**; in particolare l'**Asia** rappresenta il 40% dell'export e il 61% dell'import.
- La flotta mondiale è **umentata del 3,1% raggiungendo quota 93 mila navi** pari a 1,860 miliardi di tonnellate di stazza lorda. L'incidenza maggiore è delle dry bulk carrier, seguita dalle oil tanker.
- Negli ultimi 5 anni, la crescita del traffico globale di container si è assestata intorno a tassi compresi tra l'1% e il 4% annuo. Il consuntivo 2017 ha fatto registrare un incremento pari a circa il 5% sull'anno precedente raggiungendo un volume complessivo di **147 milioni di TEU**.
- La mappatura delle **rotte principali** evidenzia la maggiore crescita dell'Europa-Asia, del 3,1%, seguita da quella **transatlantica** (+2,9%) e, infine, da quella **transpacific** (+1,2%) che comunque resta la più trafficata con 26,1 milioni di TEU.

### Cresce il ruolo del Mediterraneo: il Mare Nostrum più centrale grazie a Suez, agli investimenti della Cina e a importanti investimenti nei porti

Il traffico container nell'Area Med cresciuto in modo imponente negli ultimi 20 anni.  
Aumenta il ruolo dei porti mediterranei.

Suez dopo una fase di stabilità di traffico, nel 2017 ha mostrato incrementi importanti  
e quindi l'espansione del Canale inizia a produrre i suoi effetti.

**Cresce in modo incalzante la competitività degli scali del South Med, ormai quasi azzerato il gap con i porti del Nord del Mediterraneo.**

- **Suez registra crescita RECORD. Il Canale ha chiuso il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e 17.550 navi con un aumento del +11% sul 2016.** È aumentato del 20% il traffico nella direzione Nord-Sud (che rappresenta il 52,6% del totale traffico merci del canale) mentre è praticamente stabile quello nella direzione opposta (+3%).
- Nella direzione Nord-Sud del Canale permane il **Sud Est Asiatico** la prima regione di destinazione delle Merci in transito con il **27%** del totale. Nella direzione opposta invece prevale l'area **North, West Europe & UK** con il **30%** del totale.
- L'analisi per origine delle merci vede prevalere nella direzione **Nord-Sud l'area North, West Europe & UK** con il 21,6% del totale; nella direzione opposta prevale il **Sud Est Asiatico** con il 35,6% ed a seguire il **Golfo** con il 34,8%.
- **Cresce di 6 volte il traffico container nel Mediterraneo negli ultimi 20 anni.** È cresciuto del 500%; i primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia dei 50 milioni di TEUs (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni.
- **Nel Mediterraneo 19 porti hanno superato la soglia del milione di TEU.** Cresce il ruolo degli scali del Sud Med e del Nord Med rispetto al Nord Europa nel mercato containerizzato: dal 2008 ad oggi il Nord Europa perde 6 p.p. (quota di mercato attuale 40%) mentre il Med guadagna 5 p.p. (quota di mercato attuale 41%).
- Secondo il *Liner Shipping Connectivity Index* dell'Unctad gli scali del Sud Mediterraneo (Nordafrica e Turchia) dal 2004 ad oggi hanno **quasi notevolmente ridotto il gap competitivo** con i porti del Nord Mediterraneo. L'indicatore riporta un divario che nel 2004 era appunto di 26 punti ed oggi solo di 6. Il gap si è ridotto di 20 punti anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 basis point.

## **Prosegue in modo incisivo la Belt & Road Initiative (BRI) con grandi investimenti nel Mediterraneo in porti e terminal**

**Il programma di investimenti interessa tutto il Mediterraneo con ingenti investimenti nei porti, in particolare in terminal e infrastrutture intermodali. Anche Spagna interessata dopo Grecia, Turchia, Israele, Italia, Egitto, Belgio e Olanda..**

- La **BRI** attiverà circa 1.400 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali per realizzare e rafforzare opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Sino ad oggi sono stati censiti progetti pari a **41 mld di dollari** di cui il 20% circa in **Porti**.
- **Vi saranno nuovi investimenti lungo la via della Seta.** Secondo le previsioni gli investimenti consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei paesi interessati di circa 780 miliardi di dollari ed un import di 570.

- **Gli investimenti della Cina in porti e terminal del Mediterraneo** hanno toccato i **4 miliardi di euro**; ancora investimenti nel **2017** tra cui **Valencia**; con questa operazione il dragone conquista un importante caposaldo **nel Mediterraneo occidentale**, dopo quello del **Pireo nella parte orientale** e del **porto di Zeebrugge nel Nord Europa**, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi.

### Ancora insistente la tendenza al gigantismo navale e alle aggregazioni tra carriers

Ancora navi nell'orderbook delle megaship da parte dei grandi carriers che insieme detengono più della metà delle grandi rotte; prosegue il fenomeno delle alleanze e anche i liner giapponesi si uniscono.

- È ormai definito il disegno delle grandi alleanze - 2M, THE Alliance, Ocean Alliance coprono l'**81% della capacità globale**. In particolare sulle rotte East-West controllano il **99% del traffico totale**.
- **L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro**. 118 nuove mega-ship saranno immesse sul mercato fino al **2019** (classe 10-23mila TEU), di cui **47** saranno navi da **18-23mila TEU**. Al **2020** le navi giganti, in circolazione, saranno **582**.

### I porti italiani crescono, positivi i primi effetti della riforma e rinasce la consapevolezza di poter svolgere un ruolo di primo piano nel nuovo scenario geo-economico

Cresce in modo significativo la componente internazionale del trasporto marittimo

Il traffico, in alcuni segmenti, segna risultati importanti. Nello Shortsea Shipping siamo sempre leader nel Mediterraneo

L'Italia ha le potenzialità per proporsi come punto strategico di imbarco e sbarco e come hub logistico per le "Silk Ships" (Navi che percorrono la Via della Seta).

- **In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo**. Nel 2017 l'import-export via mare ha sorpassato i 240 miliardi, un aumento del 12,4% sull'anno precedente.
- Il **38%** degli scambi commerciali italiani in valore avviene via mare. Questa percentuale sorpassa il **70%** se consideriamo il dato in quantità.

- **La Cina tra i maggiori partner.** La Cina è uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo; nel 2017 abbiamo avuto un interscambio pari a quasi 30 miliardi di Euro.
- I porti italiani nel 2017 **sorpassano il mezzo miliardo di tonnellate**; importanti i risultati nel segmento RO-RO che segna 107 milioni e +8,5% sul 2016 si tratta di un vero e proprio record considerando l'ultimo decennio.
- Buona *performance* nelle rinfuse liquide, importante *proxy* della **componente energetica dei porti**, dove ci attestiamo su 188 milioni con una crescita del +3,3%. Stabili altri tipi di traffico; sui container ancora non riusciamo a dare la spinta decisiva al dato che ci vede "ancorati" ai 10 di TEUs ormai da anni.
- **Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo.** L'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo, con 218 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 36%).
- **L'Italia, per la sua posizione geografica e per la sua dotazione logistica e portuale può rivestire un ruolo di primo piano nella Belt & Road Initiative.** Numerosi scali italiani ospitano rotte interessate da Medio e Estremo Oriente. In particolare l'Italia vanta la presenza di 8 scali che accolgono le grandi alleanze navali strategiche per un totale di 29 servizi regolari; 6 di questi scali sono interessati dalla *Ocean Alliance* che vanta la presenza della Cosco (compagnia di Stato Cinese).

## La componente *energy* (Oil % gas) dei porti può rappresentare in prospettiva una delle nuove frontiere di sviluppo: LNG e LPG nuove strade da seguire

Le rinfuse ancora prima tipologia di merce movimentata per i porti italiani.

Nuove opportunità dal traffico LNG (Liquified Natural Gas) e LPG (Liquified Petroleum Gas).

- Il traffico delle **rinfuse liquide** rappresenta più del 30% del traffico marittimo internazionale. Esso comprende in prevalenza la movimentazione di petrolio e derivati, il trasporto di gas e di prodotti chimici.
- Le merci *oil and gas* trasportate nel mondo via mare ammontando a **3,1 miliardi di tonnellate**, delle quali il *crude oil* con 1,8 miliardi di tonnellate rappresenta il 60%, i *prodotti derivati e gas* il restante 40% con 1,2 miliardi. Nel dettaglio di questi ultimi l'8,7% riguarda il trasporto di *gas naturale liquefatto* (LNG) pari a 268 milioni di tonnellate, mentre il 2,9% è relativo al *gas da petrolio liquefatto* (LPG).
- I nuovi ordinativi di naviglio hanno già in essere navi ibride (in grado di utilizzare diversi tipi di carburante) e navi che utilizzano GNL; un altro meccanismo di selezione futura dei porti da parte degli armatori potrebbe essere l'esistenza negli scali proprio di terminali GNL.
- Gli stretti di **Hormuz e Malacca** due grandi snodi di transito mondiale di Energy, insieme a **Suez** rappresentano il 40% dei transiti navali di petrolio mondiali.

- Riguardo all'**Italia** i principali porti per movimentazione di rinfuse liquide hanno gestito tra il 2013 e il 2017 un traffico di 188 milioni di tonnellate, pari al 37% del totale del traffico italiano. Tale categoria di merci si conferma quindi la principale gestita dai nostri scali.
- **I primi 5 porti rappresentano il 71% dell'intero traffico liquido nazionale** e Trieste, con 43,7 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimenta i volumi più elevati. Seguono Cagliari ed Augusta, terzo per volumi, ma che è il porto che evidenzia il maggior grado di specializzazione, dedicando alle rinfuse liquide il 95,7% della movimentazione complessiva del 2017.
- **Il Mezzogiorno rappresenta il 47% del traffico oil nazionale.**

### **Il Mezzogiorno potenziale piattaforma portuale al servizio dell'industria del territorio; occorre far partire le ZES – Zone Economiche Speciali, investire sulla intermodalità e su una logistica portuale integrata ai processi industriali**

**I porti del Mezzogiorno rivestono ancora un ruolo di primo piano nell'ambito della portualità nazionale.**

- **Tutti i dati di traffico** mostrano una presenza di rilievo del Sud Italia nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano sempre sul 45/50%, la dotazione di scali hub, porti *multipurpose* e importanti realtà che operano nel settore passeggeri e crociere.
- Le imprese del Mezzogiorno realizzano **il 63% del loro import/export** via mare per un totale di **53 miliardi di euro**.
- Nei porti del Mezzogiorno fanno scalo **tutte e tre le Grandi Alleanze navali**.
- I porti del Sud possono svolgere **un ruolo significativo per la proiezione internazionale delle filiere meridionali**, in particolare quelle legate alle cosiddette «4 A» (Agroalimentare, Abbigliamento, Aerospazio e Automotive) ed il Bio-farmaceutico. **Tali filiere esportano 20,6 miliardi di prodotti in tutto il mondo.**
- **Il peso dell'export di tali settori sull'economia manifatturiera meridionale è quasi il 46,4% contro il 35,5% del dato nazionale.**
- Queste industrie utilizzano per lo più il container e altri mezzi navali - Rinfusiere e Ro-Ro - per trasportare le loro merci nei mercati del Mediterraneo dell'Estremo Oriente e degli Stati Uniti.
- I porti del Mezzogiorno forniscono un valore aggiunto all'economia del Sud pari a **2,5 miliardi di euro**; inoltre, generano un impatto positivo anche sul resto del Paese pari a **5,4 miliardi di euro**.

### Proseguono le geo-rilevazioni di SRM sulle rotte navali, quest'anno allargate anche alle Containership di dimensione medio-piccola e alle navi Ro-Ro (roll-on roll-off). Alcuni dei principali dati

#### Traffico Container

- Dal 2012 al oggi la presenza di navi container nel Mediterraneo, di dimensione superiore ai 13,000 TEU è **umentata del 37%** quella del range 3.000-7.000 TEU è diminuita del 18,7%.
- Il numero di navi superiore a 3.000 TEU che transitano nel Mediterraneo e toccano almeno un porto italiano è **umentata dell'8% dal 2012** e quella delle navi oltre 13.000 TEU del 56%.
- La presenza complessiva di navi nei tre principali porti container italiani è rimasta sostanzialmente stabile: -3% (Gioia Tauro, Genova e La Spezia), quella di navi maggiore di 7.000 TEU è cresciuta complessivamente dell'86,4%.

#### Le 3 grandi Alleanze (2M, Ocean Alliance e The Alliance)

- Dal 2012 la presenza nel Mediterraneo di navi > 13,000 TEU delle 3 grandi Alleanze è aumentata del 54,4%. Se consideriamo le navi > 3.000 il dato diventa -10,2%. Il numero di navi > 13,000 TEU transitate nel Mediterraneo della *Ocean Alliance* è aumentata del 341,4% al 2017.
- La presenza complessiva (>3,000 TEU) nel porto greco del Pireo, oggetto di investimenti della compagnia cinese COSCO è cresciuta del 47%, quella delle navi > 7,000 del 75%.

#### Traffico Ro-Ro

- SRM ha rilevato 70.000 posizioni giornaliere di navi Ro-Ro nel Mediterraneo (anno 2017). Dal 2012 il **numero delle navi Ro-Ro** transitate nel Mediterraneo è aumentato del 7,4%.
- Dal 2012 il **numero delle navi Ro-Ro** transitate nell'**arco tirrenico** (Genova, Livorno, Napoli-Salerno e Gioia Tauro-Messina) è aumentato del 15,4%.
- Dal 2012 il numero delle navi Ro-Ro transitate nell'**arco adriatico** (Venezia e Trieste) è aumentato del 39,2%.

- Il Mediterraneo conferma, anzi aumenta il suo ruolo di pivot dei traffici commerciali marittimi mondiali; gli investimenti della Cina, il ritrovato slancio del Canale di Suez, le strategie molto aggressive della portualità anche grazie alla presenza di Free Zone strutturate, stanno concentrando ancora di più l'attenzione sul mare nostrum da parte degli operatori marittimi sia imprenditoriali che infrastrutturali.
- Gli investimenti cinesi, in portualità e logistica, a valere sulla Belt & Road Initiative continuano a caratterizzare l'area Mediterranea; dopo il Pireo per l'East med e Istanbul per il Mar Nero viene eletto Valencia come hub per il West Med; le Zone Economiche Speciali possono rappresentare per l'Italia un nuovo volano per la ripresa di una nuova competitività in termini di attrazione di investimenti.
- Il settore energetico inteso sia come oil & gas che nuovi propellenti per le navi sono uno dei comparti su cui continuare puntare ancora per il futuro vista la grande dipendenza energetica del nostro Paese. In questo contesto, un ruolo di rilievo è rivestito dai corridoi marittimi ("open-sea"), ossia le rotte per l'approvvigionamento di commodity energetiche via mare. Fra queste, giocano un ruolo rilevante il gas naturale liquefatto (LNG, Liquefied Natural Gas) e il petrolio. In particolare, il 9.5% del gas naturale importato in Italia e il 100% del petrolio sono stati adottati mediante corridoi marittimi.
- I porti italiani iniziano a mostrare, in alcuni settori merceologici, performance molto interessanti; il settore container non ha ancora quello shock in grado di rappresentare una svolta per i nostri scali; le rinfuse ed il Ro-Ro marciano a buoni ritmi.
- Inizia una nuova fase della portualità, un nuovo paradigma 5.0 in cui lo scalo deve saper attuare strategie non solo votate all'attrazione di traffico ma all'innovazione ed all'internazionalizzazione del territorio, al sostegno ed alla collaborazione con la ricerca e con la formazione, all'intermodalità ed alla connessione Logistica- industria manifatturiera con il supporto delle ZES-Zone economiche speciali.

[www.sr-m.it](http://www.sr-m.it)

[www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)

