

[Port Indicators]

maritime
economy

2017

Prosegue la collaborazione tra Assoporti e SRM nell'ambito del progetto "Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica".

Assoporti ed SRM hanno da tempo convenuto sul fatto che tra i temi prioritari dell'Italia rientrano quelli legati al riequilibrio territoriale e allo sviluppo del sistema Paese, e che ogni processo di crescita debba essere supportato da un'approfondita conoscenza della realtà economico-territoriale attraverso la realizzazione di studi e ricerche nel campo dei fattori materiali ed immateriali dello sviluppo.

La newsletter progettata ed elaborata insieme intende dar conto dei numeri e delle informazioni più rilevanti di un sistema, quello dei Porti, che vuole e deve rivestire una posizione di primo piano nelle strategie istituzionali e che deve essere lanciato verso nuovi e più forti orizzonti di competitività.

Le espansioni dei due nuovi canali di Panama e Suez, il gigantismo navale e le alleanze nel settore container e nel terminalismo, i nuovi andamenti del mercato petrolifero, i sempre più incisivi interessi della Cina per il Mediterraneo sono solo alcuni degli accadimenti che hanno caratterizzato i nostri scenari economici e marittimi a cui dobbiamo guardare come opportunità e non come minacce.

La riforma portuale è ormai partita e presto avrà i suoi effetti sulla burocrazia, sulla governance, sugli investimenti e sull'efficienza del nostro sistema portuale cercando di restituire alle nostre infrastrutture quelle posizioni che meritano nell'ambito delle autorevoli classifiche internazionali stilate dai think tank come l'Unctad, la World Bank ed il WTO.

Per contribuire alla conoscenza ed accrescere ancor più la sensibilità comune verso questo comparto la newsletter, nella sua nuova veste, è stata ulteriormente arricchita con i dati sull'import-export marittimo, sulle imprese e con una vision che va non solo a guardare il Mediterraneo ma anche aspetti più globali senza perdere di vista però la centralità del Mare Nostrum e senza dimenticare l'importante collegamento con il territorio attraverso le interviste ai protagonisti.

Con l'auspicio che la pubblicazione nella sua veste snella e di facile consultazione possa essere sempre più un punto di riferimento per gli operatori dello sviluppo portuale.

**"Port Indicators" 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:

Olimpia FERRARA, SRM (coordinamento)

Francesco BARONTINI

Anna Arianna BUONFANTI, SRM

Tiziana MURGIA, Assoporti

Marina RIPOLI, SRM (editorial design & information graphics)

I dati della pubblicazione hanno vari livelli di aggiornamento.

La consultazione delle fonti è aggiornata a marzo 2017.

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 - Port Indicators**

Outlook di settore

Fusioni e alleanze caratterizzano il settore marittimo nel 2016

- L'anno 2016 è stato caratterizzato da **fusioni e acquisizioni**: in particolare quella tra **COSCO e China Shipping Container Lines** ha dato origine alla COSCO Shipping Lines e l'acquisizione di **NOL** dalla **CMA CGM**, che hanno prodotto un aumento della capacità complessiva di queste aziende di oltre **1 milione di TEU**. Il continuo processo di integrazione ha fatto sì che la flotta delle prime 5 compagnie attualmente rappresenti il 52% della capacità totale mondiale pari ad oltre 10,7 milioni di TEU.

Il gigantismo navale prosegue e il mercato crescerà ancora

- La flotta containership globale è cresciuta dell'1,5%, raggiungendo 20,3 Mteu alla fine del 2016. Nel 2017 si prevede un ulteriore incremento del trasporto container.
- Al 2019, la flotta mondiale delle navi container crescerà del 31,5% se si considerano le mega-carrier (tra 18 e 21mila TEU), dell'11% per le navi da 13-18mila TEU e del 9,7% tra 10-13mila TEU. La tendenza ad **una crescita stimata intorno al 6,6% medio annuo in termini di TEU permarrà fino al 2050**.

Record storico: 10 mld di tonnellate trasportate via mare

- È stato stabilito il **record storico** del volume complessivo di merci trasportate via mare che è stato pari a 10,047 miliardi di tonnellate. Complessivamente il trasporto marittimo ha movimentato oltre **l'80% del commercio mondiale**.

Cresce l'importanza della Cina nel settore dello shipping

- La Cina ha assunto una rilevanza notevole nello shipping, in particolare nel segmento del trasporto containerizzato: quasi **1 container su 2** transita per i suoi porti. I **porti cinesi** sono i **primi al mondo**; nel segmento container hanno movimentato **200 milioni di TEU**.

La competitività marittima e logistica dell'Italia: l'Italia tra i primi 25 paesi al mondo

- Nel 2016, l'Italia **guadagna una posizione** nel LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) dell'UNCTAD per connettività marittima classificandosi al **16° posto**.
- Nel 2016, l'Italia si è classificata al **21° posto** in termini di competitività logistica nel rank del Logistics performance index della World Bank.

Le grandi alleanze scelgono anche i porti italiani

- Nella dinamica delle grandi alleanze e conseguentemente nella supply chain internazionale, l'Italia ha un ruolo importante. Le tre grandi alleanze (2M, Ocean Alliance e THE Alliance) hanno **30 servizi stabili con 8 porti italiani**. In particolare l'Italia si trova sulla rotta Asia-Med attraverso Suez.

Import-Export via mare con l'area MENA a quota 40 miliardi

- Il **Mediterraneo** rappresenta un'area **strategica** per le relazioni commerciali italiane. A settembre 2016 l'import-export via mare tra l'Italia e l'area Mena (Turchia inclusa) sfiora i **40 miliardi di euro**.
- Il commercio marittimo rappresenta l'**80% dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'Area Mena**.
- Nel 2016 la **Turchia** si conferma il **principale partner dell'Italia (8,6 miliardi di euro)** in crescita sull'anno precedente (+0,7%); seguono Arabia Saudita e Tunisia.

Il commercio marittimo con il Mediterraneo: l'Italia si conferma leader tra i paesi Europei

- Tra i paesi europei, con **51,2 miliardi di euro**, l'Italia presenta il **valore più elevato** degli scambi marittimi con il Mediterraneo nel 2016; seguono Germania e Francia rispettivamente con 44,7 e 38,3 miliardi di euro.

Italia leader per lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo

- L'Italia è **leader nello Short Sea Shipping con il Mediterraneo (216 milioni di tonnellate di merce)** pari al **36% del totale** con un **incremento del 6%**. Il nostro Paese **conferma anche la propria leadership mondiale per la flotta Ro-Ro** destinata a questo tipo di trasporto con oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.
- Nel trasporto marittimo a corto raggio **l'Italia**, con circa **272 milioni di tonnellate** di merce scambiata, risulta seconda, dopo l'Olanda, tra i Paesi europei considerati, con un **incremento del 4%**.

Le best performance del sistema Portuale italiano: Merci, Passeggeri e imprese

Merci

- Il sistema portuale ha movimentato nel 2016 complessivamente **484 milioni di tonnellate (+1%)**. Ai primi posti Trieste, che ha movimentato oltre 59 milioni di tonnellate di merci, e Genova con 50 milioni.
- Positivo il traffico container, in crescita del 3,3%, e il Ro-Ro aumentato del 3,6%. Sostanzialmente stabili le rinfuse solide e liquide.

Passeggeri e crocieristi

- Considerando i passeggeri trasportati si registra un +1,5%, grazie anche al comparto crociere. Ai primi posti **Civitavecchia** con oltre **2,3 milioni** di crocieristi per la presenza vicina della Capitale, **Venezia con 1,6 milioni** e **Napoli con 1,3 milioni**.
- **L'Italia** resta la **prima destinazione europea** per il settore crocieristico. Nel 2016 sono stati movimentati quasi **11 milioni** di passeggeri (+0,2%).

Imprese

- Le imprese del cluster marittimo attive in Italia ammontano complessivamente a **9.200 unità**. Nel **Veneto** si concentra il maggior numero di imprese con il 16% del totale nazionale. Seguono la **Toscana (12,1%)**, la **Liguria (11,6%)** e la **Campania (11,4%)**.
- Scomponendo il dato per settori d'attività, emerge la prevalenza delle aziende di **costruzioni di navi** che assorbono il **42%** del totale nazionale; seguono quelle relative alle attività di servizi di manutenzione/riparazione (24,2%) e di trasporto (23,5%). Entrando nel dettaglio delle società armatoriali la **flotta italiana si compone di circa 1.500 navi** per un totale di **16,5 milioni di tonnellate di stazza lorda**.

Il Mezzogiorno: una risorsa per il Paese

- I 12 porti che fanno parte delle 7 Autorità di Sistema Portuale presenti nel Mezzogiorno gestiscono il **46%** del traffico dell' Italia.
- Il Mezzogiorno è la macro area che presenta la più alta concentrazione di imprese marittime con il **33%** del dato nazionale, **in valore assoluto 3.033 unità su 9.200.**
- **Il Mezzogiorno leader per import export con il Mediterraneo.**
- A Settembre 2016 l'import-export del Mezzogiorno è stato pari a **63,7 miliardi di euro**, pari all'**11%** dell'Italia.
- Il trasporto marittimo si conferma la principale modalità di scambio con una quota di circa il **60% rispetto alle altre tipologie di trasporto.** Tale valore è molto superiore rispetto al dato nazionale, in cui il trasporto marittimo rappresenta circa il 36% del totale.
- Il **commercio via mare** costituisce **quasi il totale degli scambi del Mezzogiorno con l'Area MENA (96%).** In termini di valore, le relazioni commerciali con questa regione valgono per il Mezzogiorno **9,5 miliardi di euro** a settembre 2016.



Le BIG news di settore

Superato il traguardo delle 10 mld di tonnellate trasportate via mare

L'ultima edizione del 'Review of Maritime Transport' dell'UNCTAD, sottolinea che nel 2015 è stato stabilito il record storico del volume complessivo di merci trasportate via mare che è stato pari a 10,047 mld di tonnellate. Complessivamente il trasporto marittimo ha movimentato oltre l'80% del commercio mondiale.

Dicembre 2016

Accordo "2M + H Strategic Cooperation"

Intesa stipulata da Maersk Line, MSC e HMM, e che verrà attuata nell'Aprile 2017 attraverso una combinazione tra scambio di slot e acquisto di slot di carico fra le tre parti. Inoltre, Maersk e MSC rileveranno una serie di contratti di noleggio e la gestione di navi attualmente in carico ad HMM. L'accordo ha durata triennale con possibilità di estensione del periodo e ampliamento ai principali traffici est-ovest.



3 Novembre 2016

Definito il Network della Ocean Alliance

COSCO Shipping, CMA CGM, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line firmano un documento intitolato il Day One Product, che definisce il network, le toccate nei porti per ogni ciclo di servizio. La One Network Day distribuisce circa 350 navi container con una capacità di carico totale stimato di 3,5 mln di TEU.

Febbraio 2017

Positiva la performance al 2016 dei porti italiani

L'Italia supera 484 milioni di tonnellate di merci, effetto in particolare della crescita del traffico container e Ro-Ro. Buono anche il risultato del segmento passeggeri e crocieristi.

2 Febbraio 2016

Fusione COSCO e China Shipping Container Lines

Il piano di fusione tra le due compagnie dà vita alla nuova società COSCO Shipping, la più grande compagnia armatoriale al mondo con una flotta di 1.114 navi, di cui 830 di proprietà, per una capacità di 85 mln di tonnellate. Nel segmento dei container diventa la quarta compagnia marittima con 1,58 mln di TEU di capacità.

1° Settembre 2016

Hanjin in amministrazione controllata

La compagnia sudcoreana viene messa in amministrazione controllata. Successivamente viene annunciata la chiusura di nove filiali in Europa, la vendita separata delle attività di agenzia e navi fra Asia e USA. Alla fine del primo semestre del 2016 l'esposizione verso i creditori ammonterebbe a circa 5,3 mld \$.

Le nuove Autorità di Sistema Portuale italiane

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

Porto di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marna e Cavo

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE

Porti di La Spezia e Marina di Carrara

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

Porti di Genova, Savona e Vado Ligure

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO-SETTENTRIONALE

Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Con il dlgs n. 169/2016 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha disposto le nuove Autorità di Sistema Portuale italiane

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE

Porti di Genova, Savona e Vado Ligure

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE

Porti di Venezia e Chioggia

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE

Porto di Trieste

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE

Porto di Ravenna

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto - esclusa darsena turistica e Ortona

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE

Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO

Porto di Taranto

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E JONIO E DELLO STRETTO

Porti di Gioia Tauro, Crotone, (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa san Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Porti di Augusta e Catania

I Maritime Indicators

Di seguito sono illustrati i diversi blocchi di indicatori la cui analisi consente di approfondire e meglio interpretare la disamina congiunturale del settore dell'economia del mare.

1. Andamento Economico Congiunturale	13
Shanghai Containerized Freight Index	14
Trasporto marittimo di merci nell'UE28	15
Canale di Suez e Canale di Panama	16
Dimensione della flotta container	18
2. Relazioni commerciali internazionali	21
Import-Export Italia	22
Import-Export via mare Italia verso l'Area Mena	25
Short Sea Shipping	29
3. Competitività	33
Traffico portuale mondiale	34
Traffico portuale nel Mediterraneo	36
Traffico portuale italiano	46
Misure di impatto dell'Economia del Mare	52
4. Imprese	55
Imprese del cluster marittimo	56
Fatturato delle top 100 imprese della filiera marittima e della cantieristica	59
5. Focus sul Mezzogiorno	63
Peso del Mezzogiorno sull'import-export marittimo Italia	64
Traffico portuale del Mezzogiorno	66
Peso delle imprese del cluster marittimo del Mezzogiorno	68

1

indicatori

**ANDAMENTO
ECONOMICO
CONGIUNTURALE**

Il primo blocco di parametri
è finalizzato ad arricchire
con dati e statistiche l'analisi
economica del comparto.

Shanghai Containerized Freight Index

Lo Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) esprime l'andamento dei costi del trasporto marittimo dei container. Il valore dello SCFI è la media ponderata delle tariffe sulle 15 tra le principali direttrici da e per Shanghai.

Nello specifico, osservando il Grafico 1, si evidenzia una ripresa che, pur in presenza di una forte volatilità, sembra seguire una tendenza al rialzo per il breve termine, dopo un periodo di difficoltà.

Le argomentazioni degli analisti nel motivare tali tendenze sono riconducibili essenzialmente al mancato bilanciamento dei traffici mondiali in termini di volumi e alla flessione negli scambi con la Cina; la sofferenza sul lato dei prezzi è stata tuttavia almeno in parte controbilanciata, nei conti economici delle compagnie, dalla marcata riduzione del prezzo dei bunker registrata nell'ultimo biennio.

Andamento dello SCFI

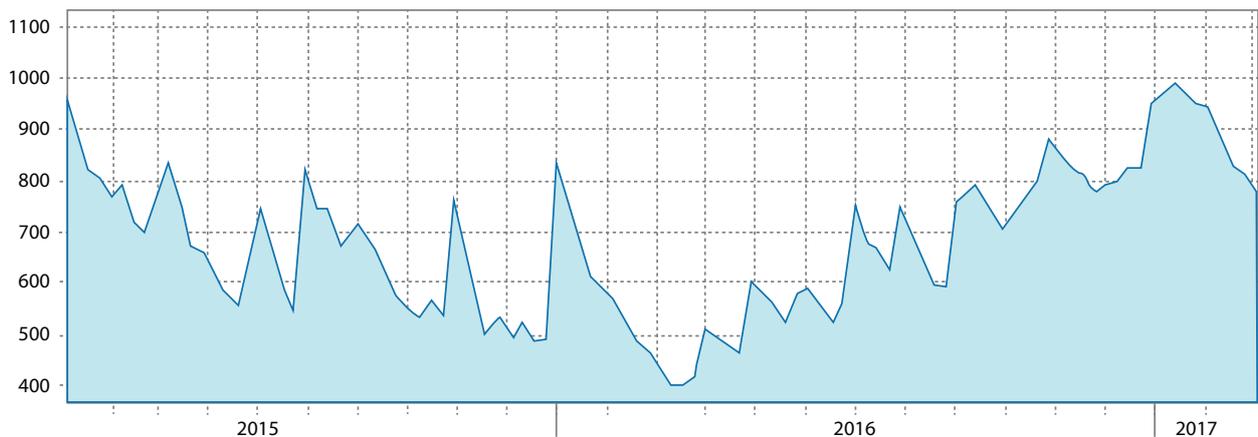


Grafico 1 - Fonte: SRM su Chinashipping, 2017

Trasporto marittimo di merci nell'UE 28

Questo parametro descrive l'andamento trimestrale del trasporto via mare delle merci nei Paesi dell'UE 28 e consente di percepire le dinamiche del commercio europeo.

I dati relativi al 2015 mostrano la ripresa dei traffici, confermando i risultati positivi registrati già nel 2014. Complessivamente i porti europei hanno superato 3,1 milioni di tonnellate di merci movimentate, in aumento del 1,9% tra il 2015 e il 2014. Il primo semestre del 2016 registra però un calo.

Focalizzando l'analisi sulle singole realtà portuali, quattro dei primi cinque scali in Europa hanno registrato un incremento dell'attività nel 2016 rispetto all'anno precedente (Anversa +2,7%, Amburgo +0,3%, Algeiras +4,8%, Amsterdam +0,4); soltanto Rotterdam, il primo porto europeo, ha chiuso il 2016 con un leggero calo dell'1,1%.

Merchi movimentate nei porti dell'UE 28

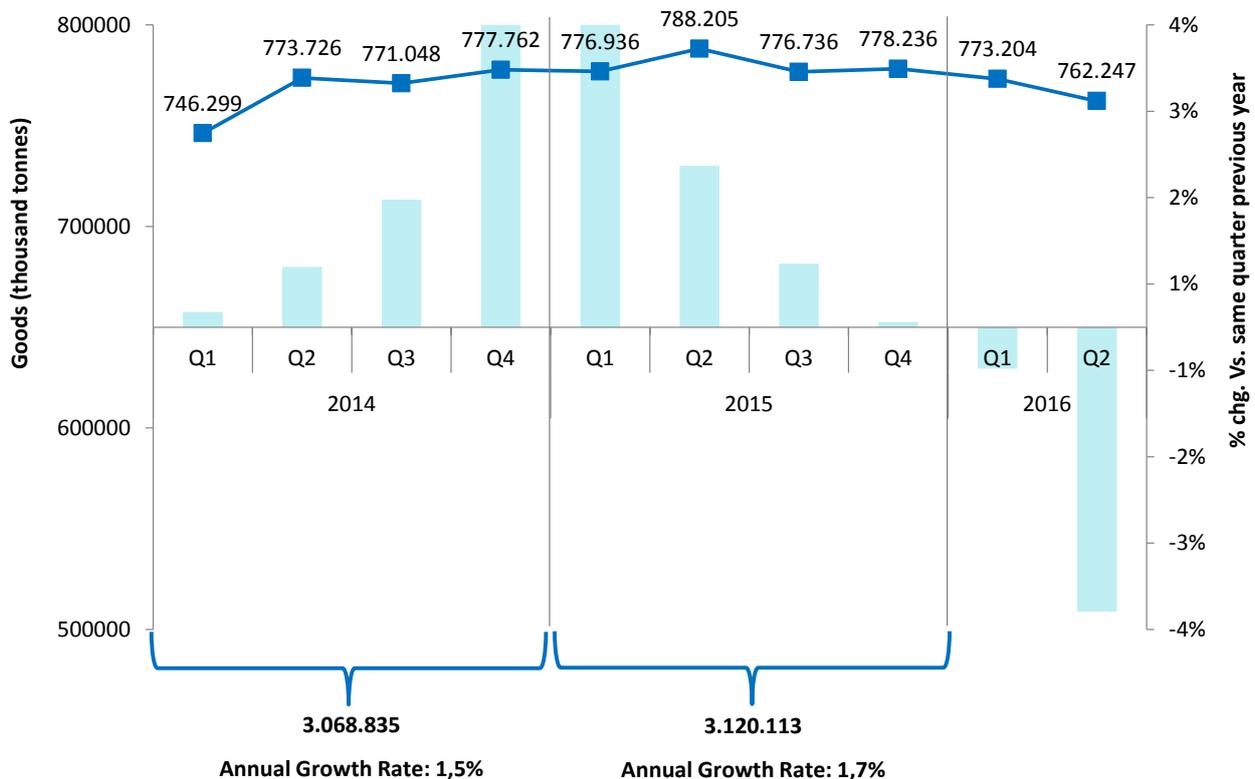


Grafico 2 - Fonte: SRM su Eurostat

Canale di Suez e Canale di Panama

Il raddoppio del Canale di Suez consente di ridurre il transit time delle rotte East-West di Asia, Medio Oriente ed Europa con la Costa Est degli Stati Uniti d'America. La stima della riduzione dei tempi di percorrenza è di circa 6-7 ore in entrambe le direzioni, con una capacità di traffico del Canale che prevede 97 navi al giorno (contro le 49 in media precedenti), mentre la riduzione dei tempi di "viaggio" è stimata in 12 ore (incluso quindi le minori attese).

L'8-10% dell'intero traffico globale passa attraverso il canale di Suez: il 56% è rappresentato da navi container. Nel 2016 sono transitate oltre 16.800 navi (-3,7%) che hanno trasportato 819 milioni di tonnellate di merci (-0,5%), di cui 440 milioni di tonnellate di merci in container (+2,9%).

Traffico nel Canale di Suez

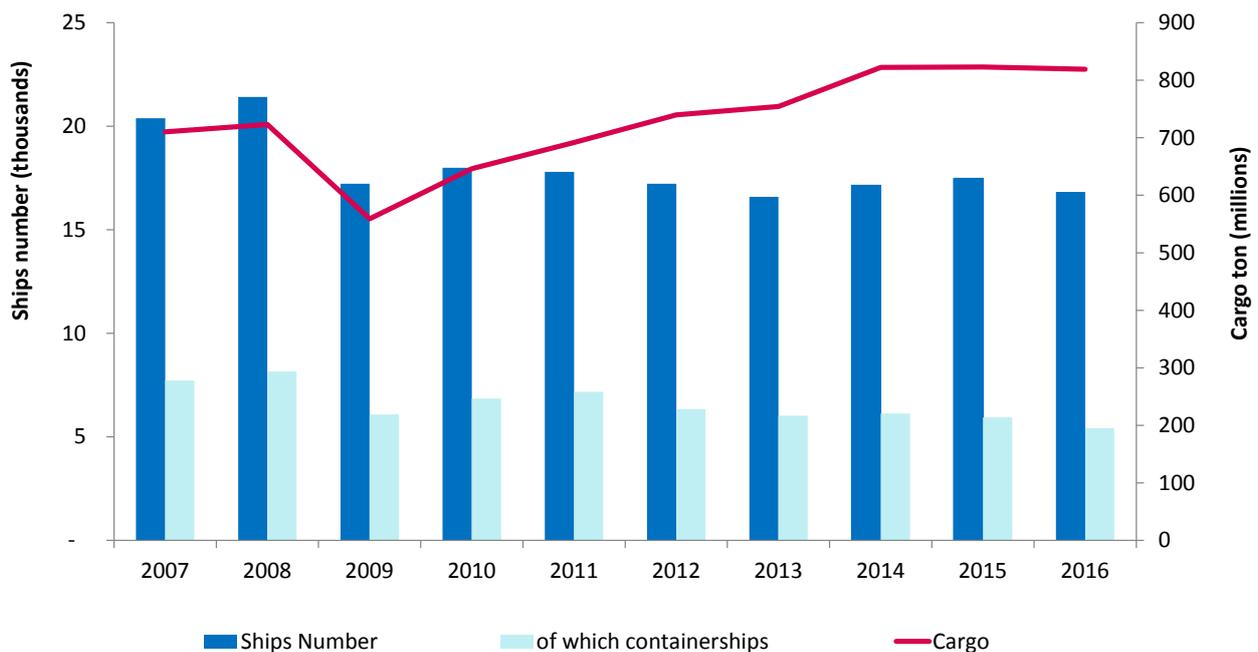


Grafico 3 - Fonte: SRM su Suez Canal Authority

Grazie al raddoppio non sono previsti limiti alla capacità delle navi containers in transito nel Canale. Allo stesso tempo, nel Giugno del 2016, con il passaggio della COSCO Shipping Panama è stato inaugurato l'ampliamento del canale di Panama, realizzato tramite l'attivazione di una terza nuova serie di chiuse, costruite a partire dal 2007, grazie ad un investimento di 5,25 miliardi di dollari. I lavori hanno consentito di istituire un terzo percorso di transito che permette il passaggio di containerships larghe fino a 49 metri, lunghe fino a 366 metri, con un pescaggio massimo di -15 metri ed una capacità di carico fino a circa 13.000-14.000 anziché fino a 5.000 TEU come in precedenza.

Il traffico nel Canale nell'ultimo anno si è ridotto dell'11% e il numero delle navi in transito del 5%.

Traffico nel Canale di Panama

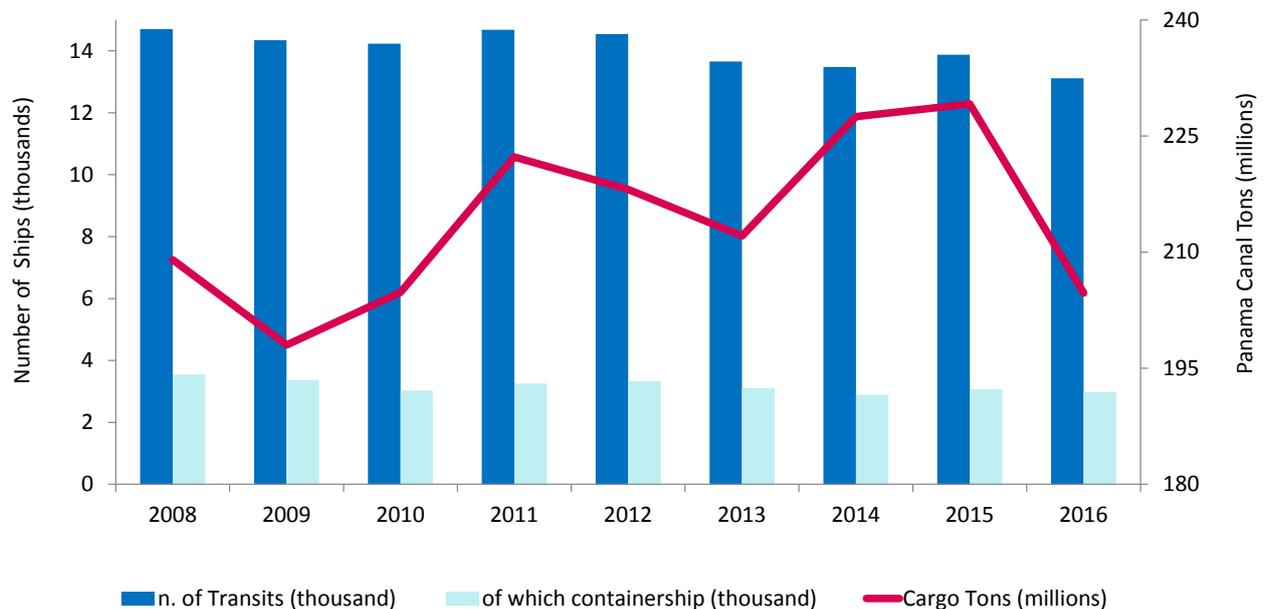


Grafico 3 - Fonte: SRM su Suez Canal Authority

L'ampliamento dei canali volto a favorire la fluidità dei traffici ha innescato una sfida competitiva tra i due passaggi con un conseguente impatto sulle tariffe. La Suez Canal Authority, ad esempio, ha approvato in via sperimentale una linea tariffaria con sconti del 45-55-65% su alcune rotte container provenienti dai porti dell'East Coast del continente americano e diretti verso il Sud ed il Sud Est Asiatico.

La stringente competizione tariffaria tra Panama e Suez: un esempio

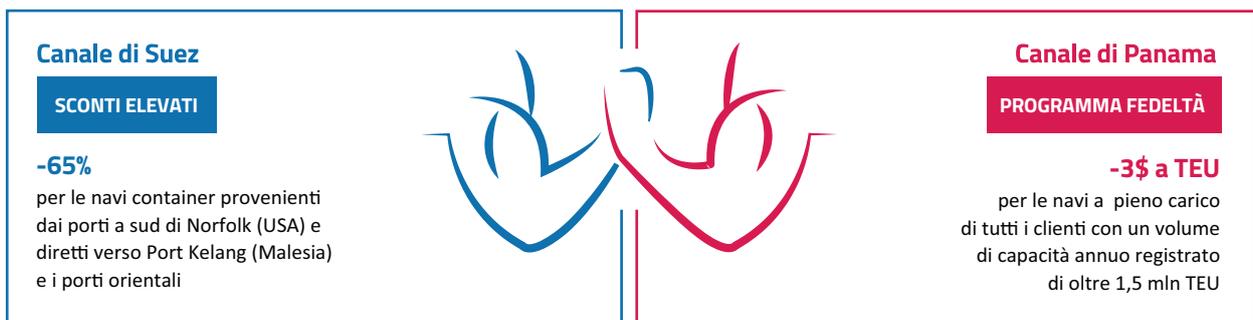


Grafico 3 - Fonte: SRM su Suez Canal Authority

Dimensione della flotta container

La fotografia congiunturale del mercato delle containership, con informazioni relative alla capacità già disponibile, della quota di mercato detenuta e degli ordinativi in corso consente di valutare come si sta orientando il mercato dello shipping dal lato dell'offerta.

Il grafico riporta i primi 30 carrier della classifica elaborata da Alphaliner. A marzo 2017 ci sono 6 mila navi impiegate in servizi di linea in tutto il mondo, per una capacità complessiva di circa 20,2 milioni di TEU.

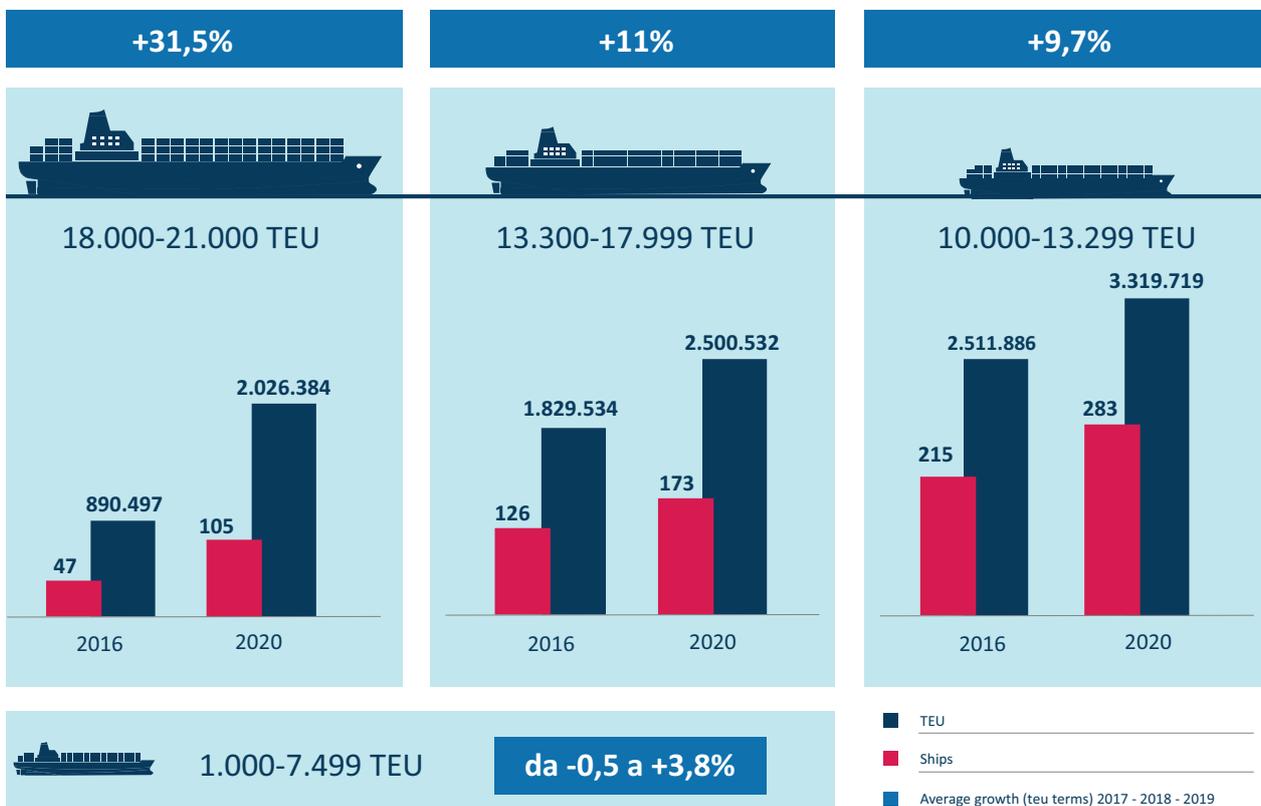
Le compagnie armatoriali del settore container: la classifica Alphaliner (primi 30 operatori)

Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	3.287.236	15,9%		
2	Mediterraneo Shg Co	2.939.142	14,2%		
3	CMA CGM Group	2.145.378	10,4%		
4	COSCO Shipping Co Ltd	1.642.768	8,0%		
5	Evergreen linea	991.306	4,8%		
6	Hapag-Lloyd	971.225	4,7%		
7	Gruppo Hamburg Süd	582.353	2,8%		
8	OOCL	570.731	2,8%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	568.582	2,8%		
10	UASC	520.254	2,5%		
11	MOL	504.825	2,4%		
12	NYK linea	504.165	2,4%		
13	Hyundai MM	470.505	2,3%		
14	linea K	362.708	1,8%		
15	PIL (Pacific Int. Linea)	356.266	1,7%		
16	Zim	295.170	1,4%		
17	Wan Hai Lines	223.110	1,1%		
18	X-Press Group Alimentatori	146.397	0,7%		
19	KMTC	124.557	0,6%		
20	Gruppo dell'IRISL	96.875	0,5%		
21	SITC	94.444	0,5%		
22	Arkas Line / EMES	73.090	0,4%		
23	Simatech	68.527	0,3%		
24	Quanzhou Un Sheng Shg Co	67.028	0,3%		
25	TS Lines	66.984	0,3%		
26	Sinotrans	62.539	0,3%		
27	spedizione Zhonggu	60.240	0,3%		
28	Emirates Shipping Line	58.428	0,3%		
29	Unifeeder	52.428	0,3%		
30	Sinokor	51.950	0,3%		

Infografica 2 - Fonte: Alphaliner, 2017

L'Infografica 2 evidenzia la continua crescita della flotta delle maggiori compagnie specializzate nel trasporto container. Rispetto allo scorso anno, la flotta delle prime 5 compagnie è cresciuta del 14% in termini di TEU arrivando a rappresentare il 52% della capacità totale mondiale. Il 75% di questo incremento è determinato dalle fusioni avvenute nel corso dell'anno, ed in particolare quella tra CMA CGM e NOL e quella tra COSCO e CSCL, che hanno prodotto un aumento della capacità complessiva di queste aziende di oltre 1 milione di TEU.

Le previsioni di crescita della flotta al 2020



Infografica 3 - Fonte: Alphaliner, 2017

Sulla base dei dati sugli ordinativi di Alphaliner al 1° gennaio 2017, la flotta mondiale nel 2019 crescerà del 31,5% se si considerano le mega-carrier (tra 18 e 21mila TEU), dell'11% per le navi da 13-18mila TEU e 9,7% tra 10-13mila TEU.

L'analisi dei dati forniti dalla classifica Alphaliner ci offre una fotografia del settore delle navi container caratterizzato da forte dinamicità; si assiste ancora ad una crescita della flotta, seppure in misura inferiore rispetto agli anni precedenti.

Gli indicatori considerati mostrano i primi segnali di ripresa dopo un periodo di difficoltà. Il trasporto marittimo ha superato la soglia dei 10,2 miliardi di tonnellate, segnando un incremento nonostante il commercio internazionale per la prima volta abbia mostrato un tasso di crescita inferiore a quello del GDP mondiale.

Si segnala una variabilità dei noli che - dopo la ripresa degli ultimi mesi del 2016 riconducibile in una situazione di mercato stazionaria, in parte anche agli alti livelli di demolizioni delle containership - registra un nuovo abbassamento nei primi mesi del 2017. La marittime economy resta comunque caratterizzata da una situazione di overcapacity, che determina una debolezza del settore che è investito da una nuova ondata di fusioni e acquisizioni e che per la prima volta ha visto un caso di amministrazione controllata di un carrier, la coreana Hanjiin.

Tutto sommato la tendenza ad una crescita stimata intorno al 6,6% medio annuo in termini di TEU permarrà fino al 2050.



2

indicatori

RELAZIONI COMMERCIALI INTERNAZIONALI

Il secondo gruppo di parametri è finalizzato ad inquadrare le relazioni commerciali marittime dell'Italia e a fornire aggiornamenti e statistiche sul trasporto marittimo a corto raggio.

Import-Export Italia

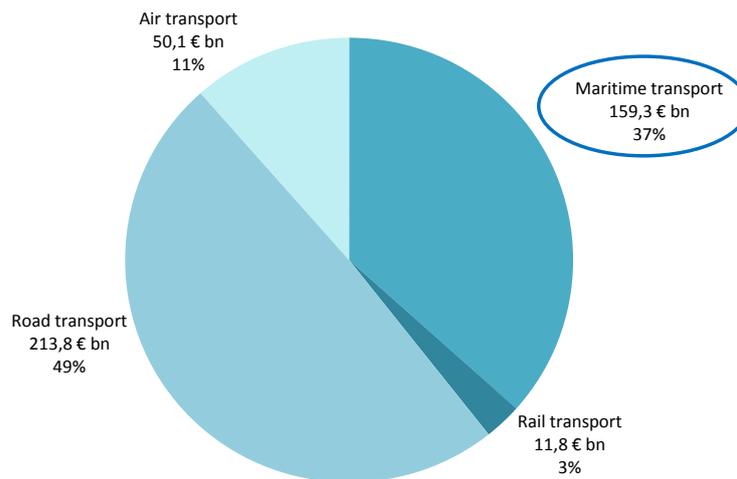
Questo panel di indicatori raggruppa le statistiche congiunturali nonché i trend riferiti all'import-export del nostro Paese, con il dettaglio della modalità marittima.

I dati si riferiscono ai primi 9 mesi del 2016.

L'import-export dell'Italia è stato pari a 578,2 miliardi di euro, in diminuzione dell'1,1%, principalmente a causa dell'import, che passa da 278 miliardi a 270, segnando un -3%. Al contrario l'export registra un miglioramento con 308 miliardi di euro di merce scambiata e un aumento dell'1%.

Dal Grafico 5 si evince che il 37% dell'interscambio commerciale italiano viaggia via mare.

Modalità di trasporto dell'import-export italiano (dati in mld€)*



* Nel grafico sono state considerate le modalità di trasporto statisticamente individuate: sono stati esclusi il "Non dichiarato" e le "Altre modalità di trasporto".

Grafico 5 - Fonte: SRM su Coeweb

L'import-export marittimo italiano ha registrato, dopo la ripresa del 2015, una nuova diminuzione del 5,3%, imputabile ad un -7,6% per i traffici in export e ad un -3% per quelli in import. Nel complesso, il commercio marittimo segna, in termini di valore, il dato più basso dal 2010, con 159 miliardi scambiati.

Entrando nel dettaglio dei singoli Paesi partner, i dati confermano il primato degli Stati Uniti nei confronti dei quali prevale l'export; per la Cina prevale invece nettamente l'import via mare. Il 2016 segna il passaggio ad un saldo commerciale negativo negli scambi con la Turchia, con le importazioni che superano le esportazioni (4,5 miliardi contro 4,1 miliardi). Con i primi 3 paesi partner, l'interscambio complessivo via mare non presenta sostanziali variazioni rispetto ai primi 9 mesi del 2015. Cala in maniera significativa l'import-export dall'Arabia Saudita e dalla Russia (-30% in entrambi i casi).

Trend import-export marittimo Gennaio-Settembre 2010/ Gennaio-Settembre 2016

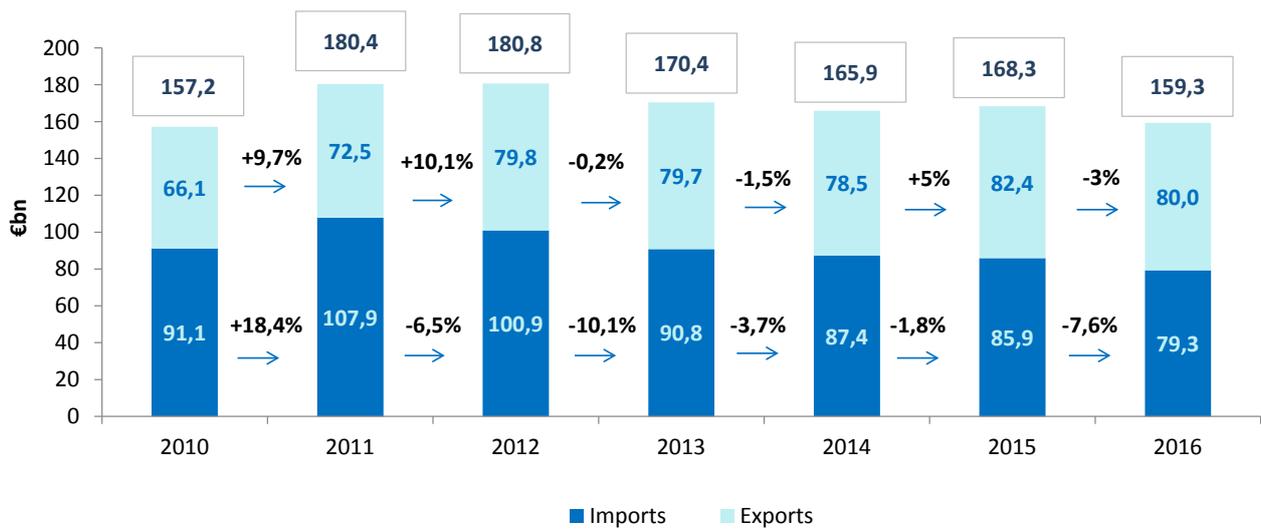


Grafico 6 - Fonte: SRM su Coeweb

Principali Paesi target dell'interscambio commerciale marittimo italiano

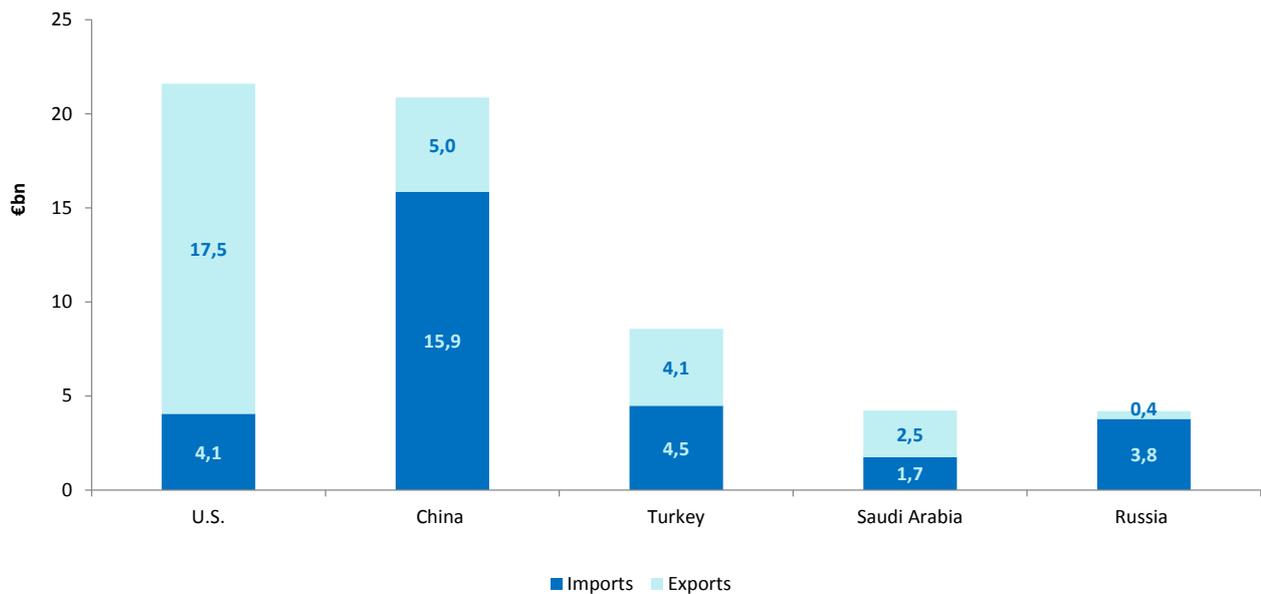


Grafico 7 - Fonte: SRM su Coeweb

Andando ad analizzare le merci più frequentemente scambiate via mare si conferma la prevalenza di macchine ed apparecchi meccanici che costituiscono il 22,5% del totale; seguono i mezzi di trasporto (dato riconducibile alla vendita di autovetture in Italia), i metalli, i prodotti chimici e plastici e il petrolio.

Principali Paesi target dell'interscambio commerciale marittimo italiano

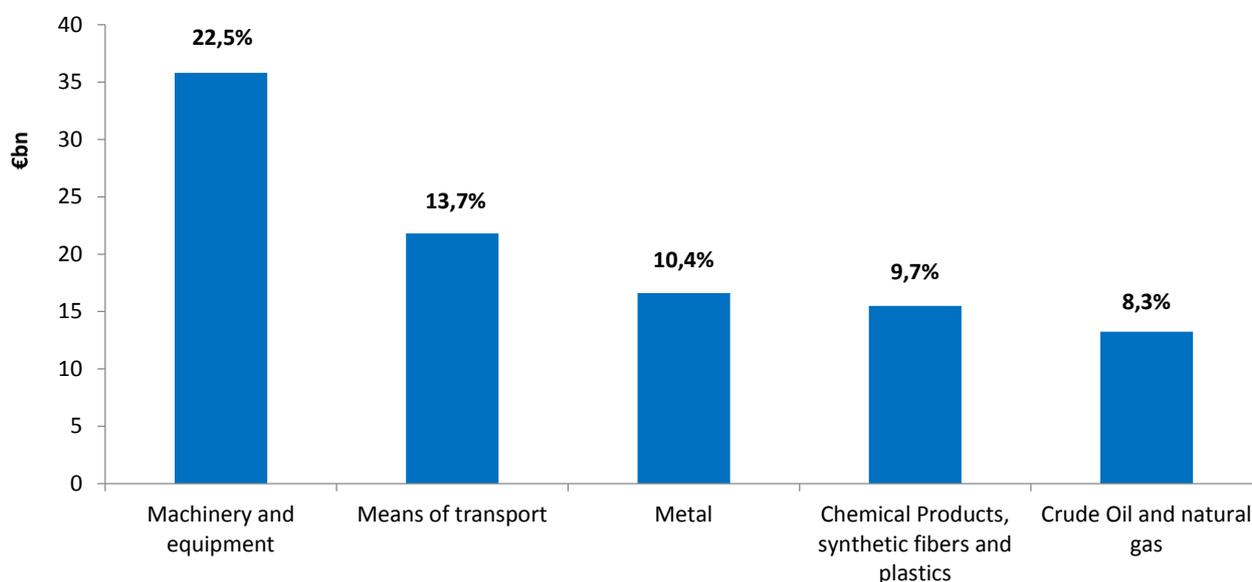


Grafico 8 - Fonte: SRM su Coeweb

I dati contenuti in questo blocco di parametri rilevano un aumento dell'export italiano che però non ha bilanciato del tutto la flessione dell'import, in parte legata al calo in valore dell'oil. Anche il commercio via mare, che vale per circa il 37% del totale, registra una lieve flessione collegata principalmente alla riduzione del valore dell'import.

Import-Export via mare Italia verso l'Area Mena¹

L'interscambio marittimo rappresenta l'80% dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'Area Mena.

Nel 2015 l'import-export via mare tra l'Italia e l'area Mena è stato pari a 56,6 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.

Nei primi 9 mesi del 2016 con un valore di 38,6 miliardi di euro, si registra una contrazione del 9%, riconducibile in parte al calo del prezzo del petrolio.

L'import-export marittimo tra l'Italia e l'Area Mena

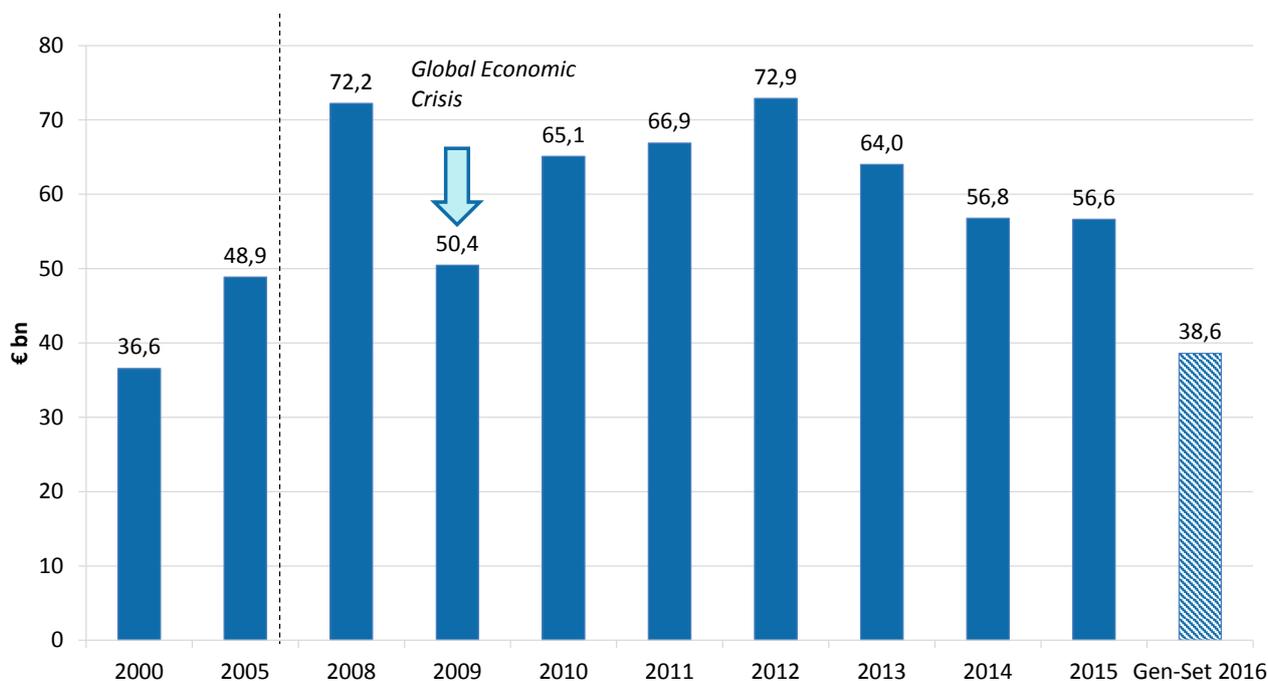


Grafico 9 - Fonte: SRM su Istat

Tra i Paesi monitorati, la Turchia resta il primo partner italiano, (8,6 miliardi di euro il commercio marittimo tra i due Paesi; +0,7%); seguono Arabia Saudita e Tunisia, entrambi con scambi in calo.

Le esportazioni marittime dell'Italia verso l'area Mena sono state pari ad un valore di 23 miliardi di euro (-7,1%).

¹ SRM ha inserito nell'analisi anche la Turchia, in considerazione delle sue significative relazioni commerciali e marittime esistenti con il nostro Paese.

L'import-export marittimo tra l'Italia e i Top 10 Paesi Mena

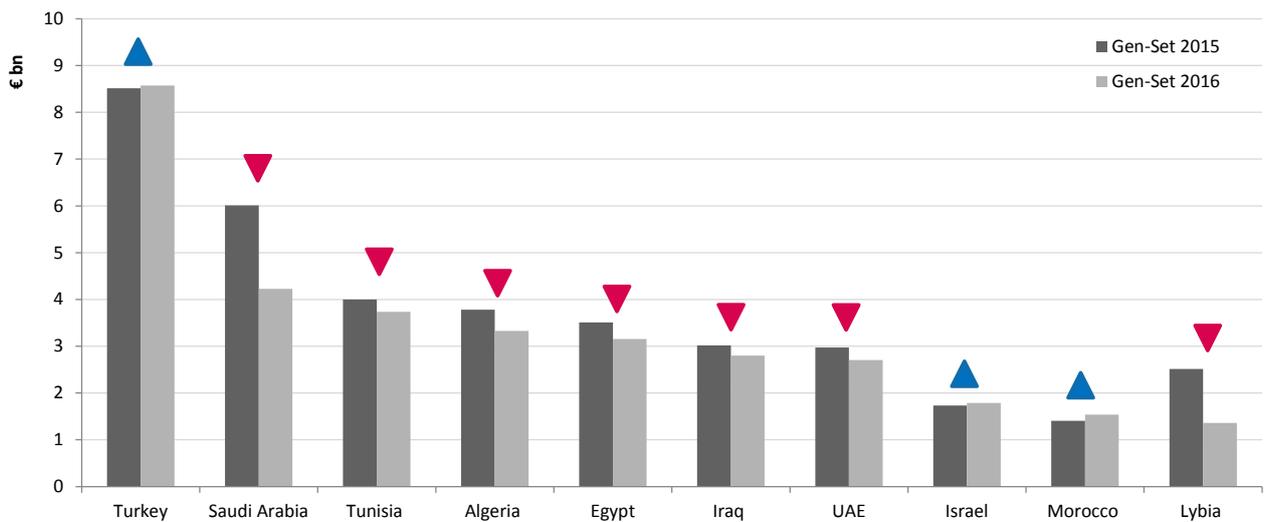


Grafico 10 - Fonte: SRM su Istat

L'export via mare dell'Italia verso Top 10 Paesi Mena

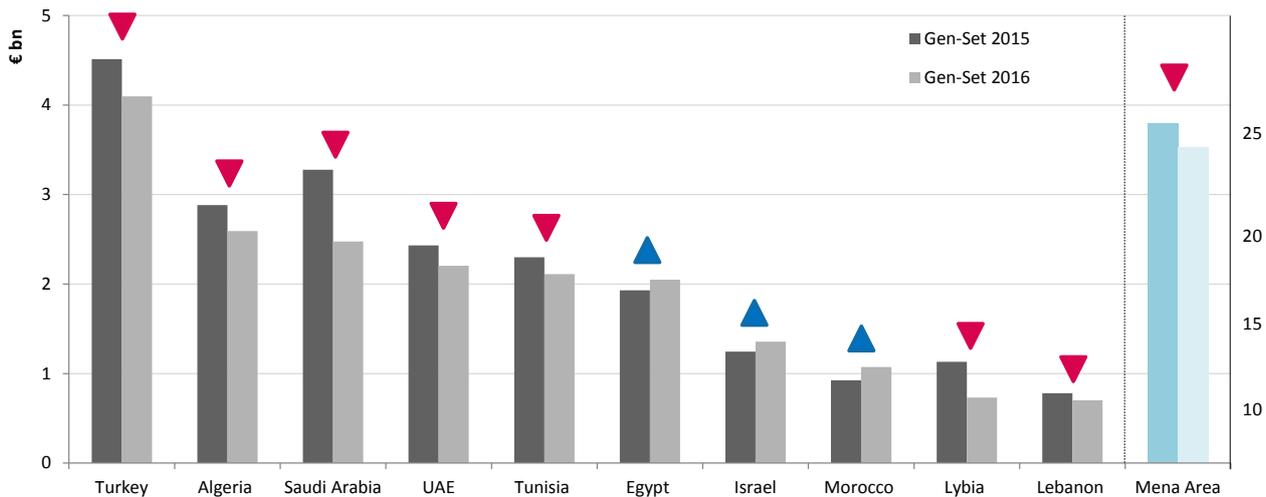


Grafico 11 - Fonte: SRM su Istat

L'Italia è il primo paese per valore della merce in import-export via mare con l'Area Mena con 51,2 miliardi di euro, sebbene registri un calo nell'ultimo anno, al pari dei suoi principali competitor. Scendendo nel dettaglio, il nostro Paese è il secondo per valore della merce esportata nell'area (ogni tonnellata in export vale 1.328 euro, circa il triplo rispetto al valore della merce importata), dopo la Germania (2.544 euro).

L'import-export marittimo con l'Area Mena. Italia e principali competitor europei

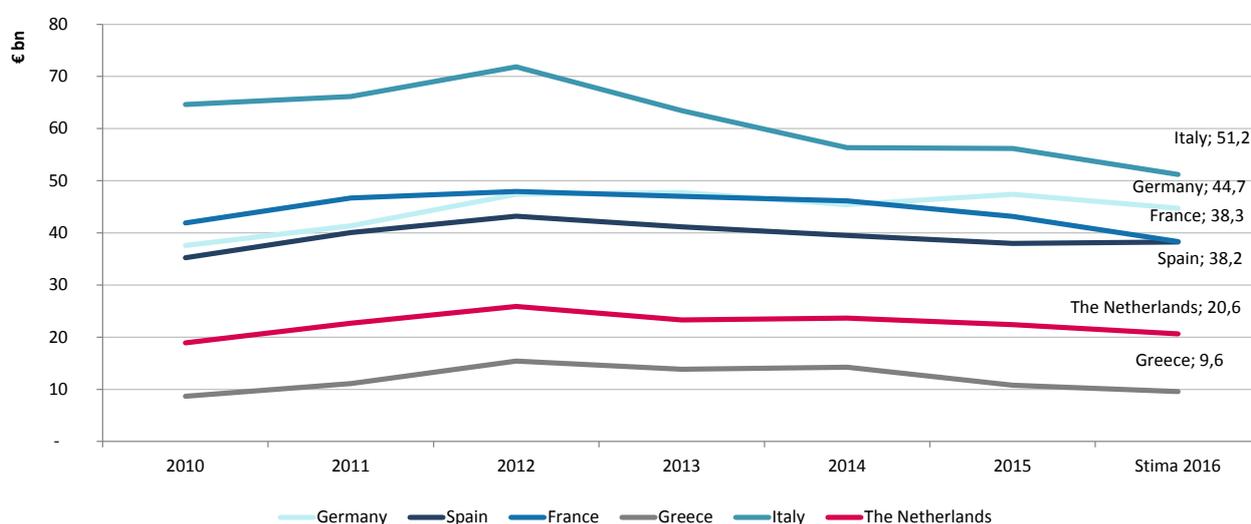


Grafico 12 - Fonte: SRM su Istat

Il valore di ogni tonnellata importata o esportata nel commercio marittimo con l'Area Mena. Italia e principali competitor europei nel 2016

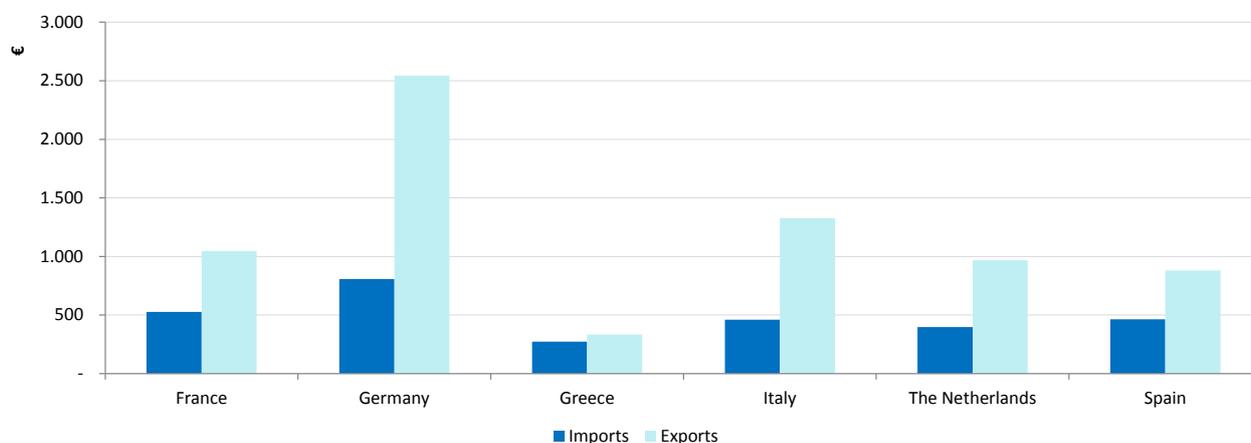


Grafico 13 - Fonte: SRM su Istat

I dati contenuti in questo blocco di parametri evidenziano la rilevanza del trasporto via mare negli scambi tra il nostro Paese e l'Area Mena. L'Italia mantiene il primato negli scambi via mare con i Paesi di quest'Area. Si evidenzia tuttavia una riduzione nell'ultimo periodo dovuta sia ad una flessione dell'import, probabilmente riconducibile ad un calo del prezzo del petrolio, ma anche ad una riduzione dell'export.



Short Sea Shipping

Questo indicatore fornisce con periodicità annuale, i dati riferiti al trasporto in Short Sea Shipping dei Paesi europei, con il dettaglio delle tonnellate di merci movimentate, della tipologia e dell'area geografica in cui è concentrato.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio (short sea shipping), nel 2015 l'Italia, con circa 272 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 aumentato rispetto al 2014 (262 milioni di tonnellate).

Dinamica dello SSS: un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei

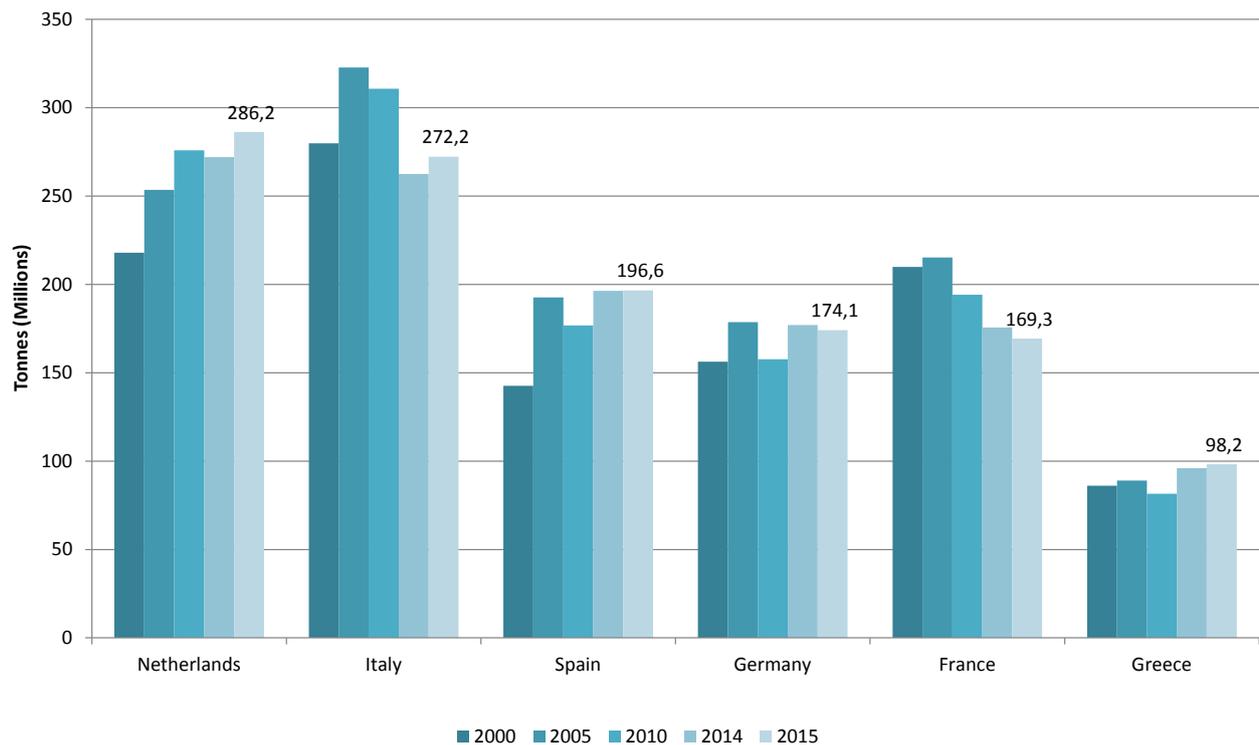


Grafico 14 - Fonte: SRM su Eurostat

L'Italia primeggia nello Short Sea Shipping (SSS) con il Mediterraneo (216 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale). Anche in questo caso si è assistito ad un incremento rispetto al 2014.

Dinamica dello SSS diretto verso il Mediterraneo: un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei. 2000-2015

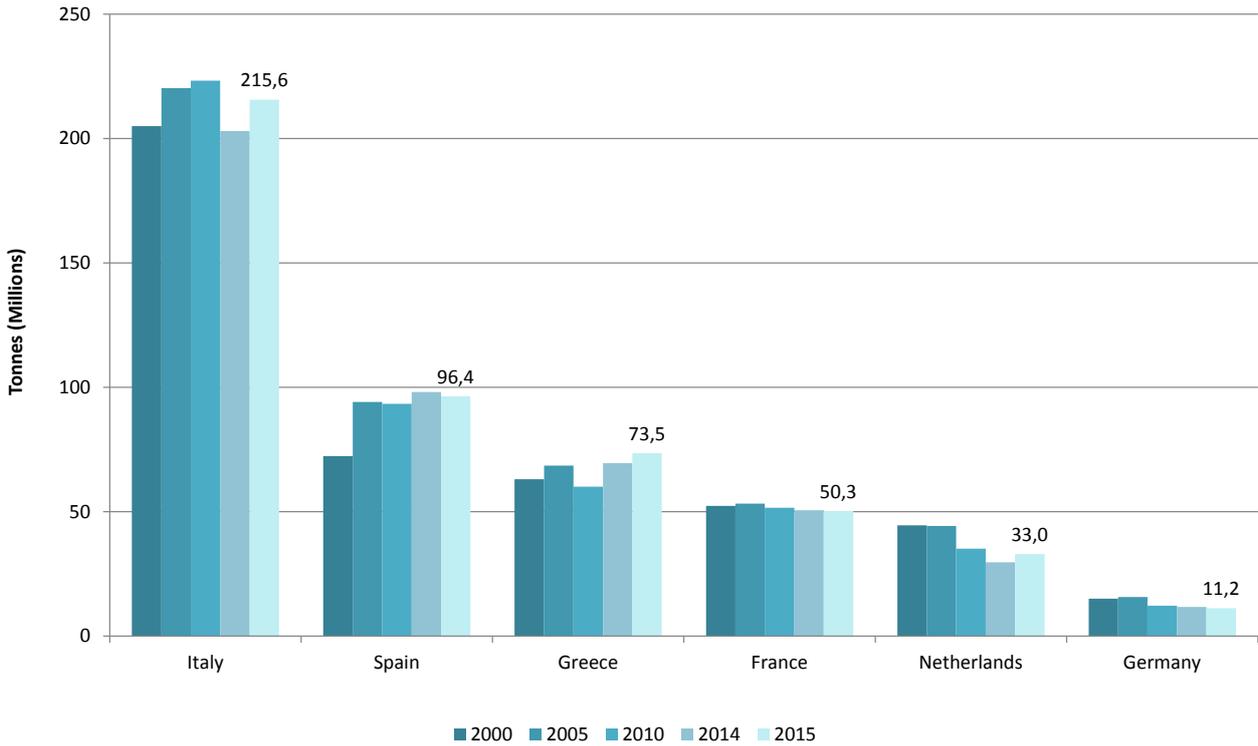


Grafico 15 - Fonte: SRM su Eurostat

Un primato italiano: lo SSS nel Mediterraneo

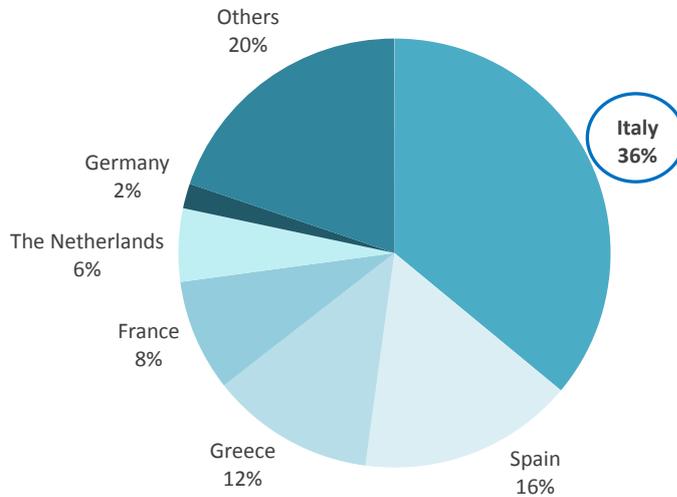


Grafico 16 - Fonte: SRM su Eurostat

Un primato italiano: flotta mondiale di navi traghetti

Countries	Passenger Ro-Ro cargo		Ro-Ro cargo		Total	
	N.	GT	N.	GT	N.	GT
Italy	191	2.353.429	60	2.673.368	251	5.026.797
Japan	261	900.327	75	563.048	336	1.463.375
UK	108	898.224	17	428.531	125	1.326.755
Sweden	56	798.041	20	497.955	76	1.295.996
China	117	1.224.316	9	49.387	126	1.273.703
Finland	46	562.397	33	550.671	79	1.113.068
Panama	55	489.853	86	577.306	141	1.067.159
Greece	174	982.868	5	33.471	179	1.016.339
Malta	13	199.785	24	562.762	37	762.547
Turkey	67	144.008	34	612.144	101	756.152
World total	2.884	16.563.138	820	11.699.472	3.704	28.262.610

Tabella 1 - Fonte: SRM su Confitarma, 2016

Lo Short Sea Shipping è una modalità di trasporto marittima molto rilevante per l'Unione europea con evidenti potenzialità di crescita in relazione alle politiche di orientamento del trasporto verso modalità ecocompatibili. L'Italia consolida la propria leadership nel Mediterraneo in termini di merci trasportate in tale modalità, ma anche la propria leadership mondiale per la flotta Ro-Ro destinata a questo tipo di trasporto.

3

indicatori

COMPETITIVITÀ

Il terzo gruppo di parametri consente di definire un quadro congiunturale della “competitività marittima” del nostro Paese, di carattere infrastrutturale e imprenditoriale, offrendo informazioni sull’andamento dei porti e sulle dinamiche della flotta mondiale.

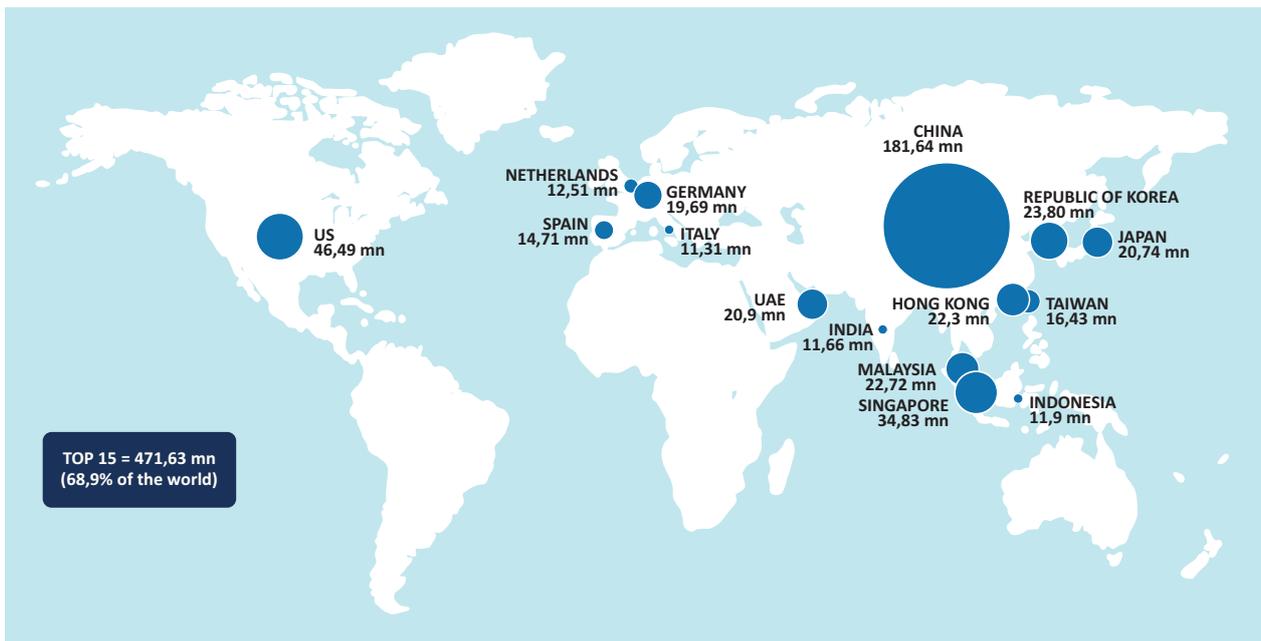
Traffico portuale mondiale

L'analisi delle performance dei porti a livello globale consente di individuare dove stanno andando le merci e quali sono i porti che meglio rispondono alle esigenze dei loro "clienti", ovvero i carrier.

Nell'infografica che segue la grandezza della sfera circoscrive chi detiene il dominio del traffico container. Emerge quindi chiaramente il peso della Cina nel segmento del trasporto containerizzato: quasi 1 container su 2 transita per i suoi porti.

Sul podio mondiale si conferma Shanghai. Dopo la Cina e altri Paesi del Far East, seguono, ma con notevole distacco, i porti degli USA e del Golfo; a seguire il Northern Range e i Paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo (Spagna e Italia). Anche i dati di traffico aggregati per Paese disegnano il contorno della direttrice Far East- Golfo- Med-Europe che si è affermata con notevole intensità durante gli ultimi anni.

La geografia del traffico container



Infografica 4 - Fonte: SRM su Unctad

La tabella evidenzia la crescita di alcuni porti cinesi, in particolare Shanga e Ningbo-Zhoushan. Anche i primi tre porti del Nord Europa crescono: Rotterdam con un +1,2%, Anversa con un +4% e Amburgo con un +1,2%. Guardando i porti spagnoli, segnano tutti un risultato positivo (in particolare Barcellona con un +14,6%). Infine, con riferimenti ai primi tre porti italiani per numero di TEU, si registrano segni positivi per Gioia Tauro (quasi +10%) e Genova (+2,5%).

Performance al 2016 di alcuni principali porti mondiali

Port	Countries	TEUs (million)		Var %
		2016	2015	2015/2014
Shanghai	China	37,1	36,5	1,5%
Singapore	Singapore	30,9	30,9	-0,1%
Shenzhen	China	24,0	24,2	-0,8%
Ningbo-Zhoushan	China	21,6	20,6	4,5%
Rotterdam	The Netherlands	12,4	12,2	1,2%
Antwerp	Belgium	10,0	9,7	4,0%
Hamburg	Germany	8,9	8,8	1,2%
Bremen	Germany	5,5	5,5	-1,0%
Algeciras	Spain	4,8	4,5	5,5%
Valencia	Spain	4,7	4,6	2,3%
Barcelona	Spain	2,2	2,0	14,6%
Gioia Tauro	Italy	2,8	2,6	9,4%
Genova	Italy	2,3	2,2	2,5%
La Spezia	Italy	1,3	1,3	-2,2%

Tabella 2 - Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2017

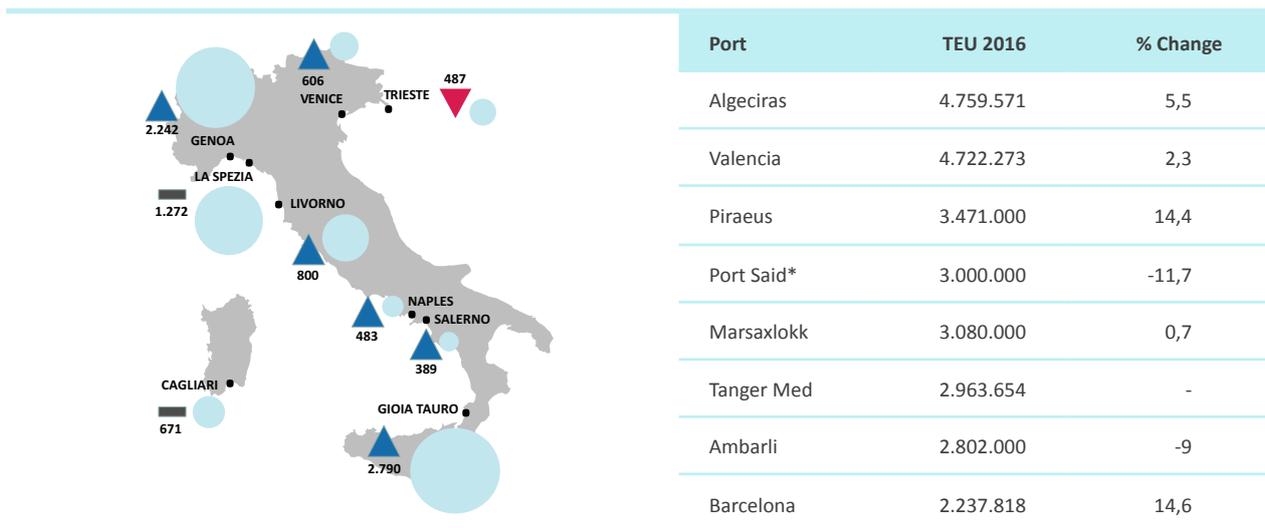
Traffico portuale nel Mediterraneo

Algeciras (Spagna), Valencia (Spagna) e Pireo (Grecia) si confermano i tre porti del Mediterraneo con il volume (TEU) maggiore di traffico container.

La dinamica 2015-2016 segnala una crescita per tutti i porti, ad esclusione di Port Said e Ambarli.

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 2016. Movimentazione più che raddoppiata anche per il Pireo (Spagna) e crescita a doppia cifra per Marsaxlokk (Malta) e per i porti spagnoli di Algeciras e Valencia. Tra i principali porti italiani, Trieste (+45%) e Venezia (+60%) sono quelli interessati da una crescita maggiore nel periodo 2008-2016.

I principali porti italiani e del Mediterraneo per traffico container. Migliaia di TEU al 2016 e variazione % rispetto al 2015



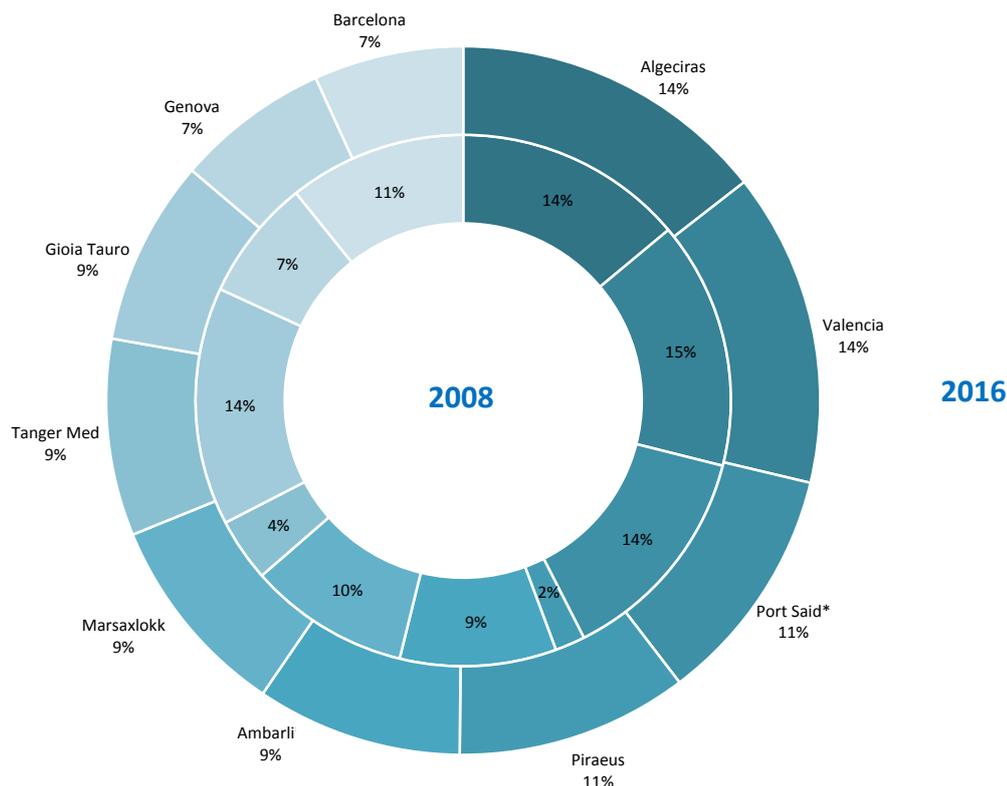
* Stima Alphaliner.

Infografica 5 - Fonte: SRM su Autorità Portuali e Contship Italia

La dinamica della crescita si riflette nell'andamento delle quote del traffico container nel Mediterraneo.

Il Pireo ha accresciuto la propria quota dal 2% del 2008 all'11% del 2016 e Tanger Med dal 4% al 9%. I porti spagnoli sono sostanzialmente stabili, solo Barcellona registra un calo dall'11% al 7%. Con riferimento ai porti italiani: Genova rimane stabile, mentre Gioia Tauro registra una riduzione dal 14% al 9%.

Competitività portuale nel Mediterraneo. Confronto quote di mercato (TEU) dei Top 10 ports del Mediterraneo - Dati 2016



* Stima Alphaliner.

Grafico 17 - Fonte: SRM su Autorità Portuali

Nel periodo considerato dalla figura sopra esposta, un fenomeno si è affermato con decisione: la crescente presenza della Cina nel Mediterraneo. Essa si concretizza nell'acquisizione del 67% dell'Autorità portuale del Pireo², nell'interesse mostrato per il terzo terminal di Algeciras, in una joint venture tra aziende cinesi e imprese turche³, in una partecipazione del 20% nel Suez Container Terminal a Port Said, in Egitto. Inoltre presso Vado Ligure una nuova joint-venture, che coinvolgerà *APM Terminals* e *Cosco Shipping*, assumerà la gestione di un futuro terminal Container⁴. Tali accordi e acquisizioni sono volti ad aumentare gli investimenti all'estero cinesi nel Mediterraneo.

² Gennaio 2016.

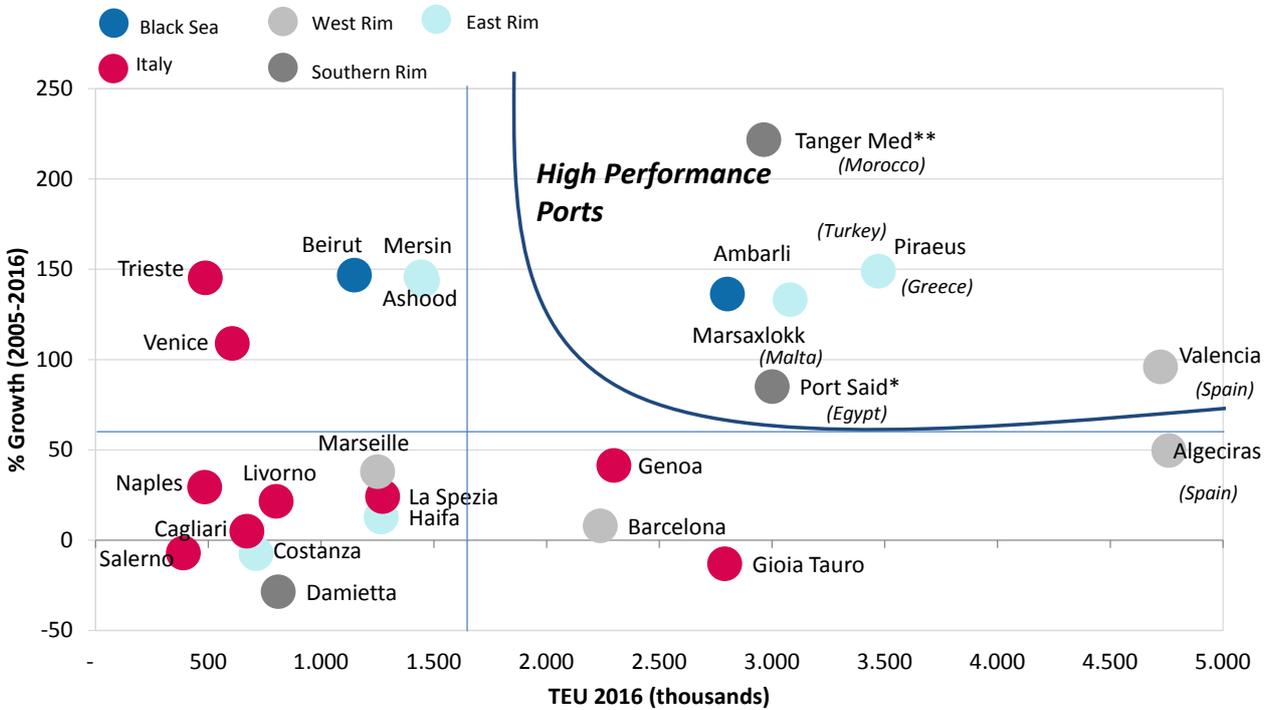
³ Le cinesi China Cosco Holdings Co., China Merchants Holdings (International) Co. (CMHI) e CIC Capital Corporation, hanno formato una joint venture per acquisire una partecipazione nelle turche Fina Liman Hizmetleri Lojistik e Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik. La prima società turca è una holding il cui unico asset è l'investimento nella Kumport, che a sua volta possiede e gestisce il container terminal Kumport Terminal nel porto di Ambarli.

⁴ Sull'argomento vedasi SRM (2016), *Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo. 6° Rapporto Annuale*, Giannini Editore, Napoli.

Negli ultimi anni la possibilità di transito attraverso Suez è cresciuta grazie all'ampliamento del canale ed anche perché la produzione in Asia si è spostata dal sud della Cina verso paesi con un costo del lavoro ancora più basso come il Vietnam e Bangladesh (la rotta attraverso Suez per il Medio Oriente, il subcontinente indiano e sud-est asiatico è più breve)⁵.

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

Migliaia di TEU al 2016 e variazione % sul 2005



* Il dato 2016 è una stima Alphaliner. ** Per il porto di Tanger Med la variazione è stata calcolata rispetto al 2008.

Grafico 18 - Fonte: SRM su Autorità Portuali e Assoporti

Con riferimento ai principali porti italiani, nel 2016 Gioia Tauro ha movimentato circa 2,8 milioni di TEU (in aumento del 9,4% sul 2015), Genova ne ha movimentati 2,3 milioni (+2,5%) e La Spezia 1,3 milioni (-2,2%), Livorno (800mila; +2,5%), Venezia (606mila; +8,1%) e Napoli (483mila; +10,3%) hanno registrato interessanti tassi di crescita nell'ultimo anno.

⁵ Port Technology.

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

Migliaia di TEU al 2016 e variazione % sul 2005

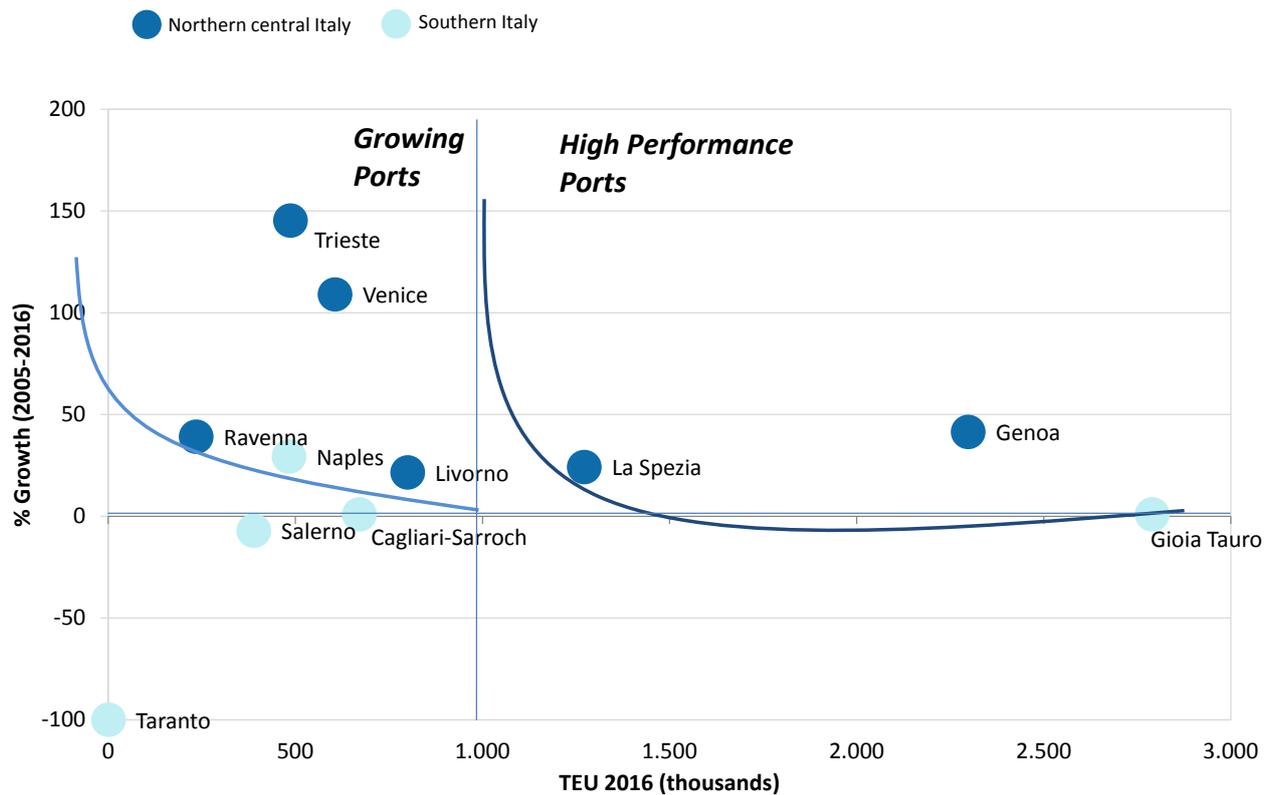


Grafico 19 - Fonte: SRM su Autorità Portuali e Assoporti

La Tabella 3 evidenzia i dati relativi ai singoli porti italiani. In termini di movimentazione container, l'Italia nel contesto europeo, si colloca dietro i principali competitor (nell'ordine: Germania, Spagna e Olanda).

Performance al 2016 dei porti italiani (TEU)

	2001	2005	2010	2015	2016	2016 % Change on 2015
Gioia Tauro	2.488.332	3.208.859	2.852.264	2.546.805	2.790.000	9,5%
Genoa	1.526.526	1.624.964	1.758.858	2.242.902	2.297.917	2,5%
La Spezia	974.646	1.024.455	1.285.155	1.300.442	1.272.425	-2,2%
Leghorn	501.912	658.506	577.471	780.874	800.475	2,5%
Cagliari-Sarroch	25.908	639.049	629.340	747.693	671.000	-10,3%
Venice	246.196	289.860	393.913	560.301	605.875	8,1%
Trieste	200.623	198.319	281.643	501.222	486.499	-2,9%
Naples	430.097	373.626	534.694	438.280	483.481	10,3%
Salerno	321.304	418.205	234.809	359.328	388.572	8,1%
Ravenna	158.353	168.588	183.577	244.813	234.511	-4,2%
Ancona	90.030	64.209	164.882	178.476	185.846	4,1%
Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta	16.190	34.615	41.536	66.731	74.208	11,2%
Bari-Barletta-Monopoli	1.577	10.008	680	60.009	71.593	19,3%
Savona-Vado	50.092	219.876	196.434	90.443	54.594	-39,6%
Catania	10.804	15.343	20.560	49.595	49.198	-0,8%
Marina di Carrara	9.197	6.222	7.793	68	32.780	48105,9%
Palermo	15.179	27.984	33.495	12.896	12.160	-5,7%
Brindisi	6.446	2.166	1.107	329	1.857	464,4%
Monfalcone	796	577	1.166	714	980	37,3%
Taranto	197.755	716.856	581.936	-	375	
TOTAL	7.272.001	9.702.287	9.777.962	10.181.921	10.514.346	3,3%

Tabella 3 - Fonte: SRM su dati Autorità Portuali e Assoport

Andando ad analizzare il posizionamento del nostro Paese nel contesto internazionale, nel 2016 l'Italia si è collocata al 16° posto in termini di connettività marittima. Il *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) dell'Unctad è stato pari a 67,4, stabile rispetto al 2015, ma in crescita di circa 10 punti rispetto al 2004, quando l'indice valeva 58,1. Il 2016 si caratterizza per il superamento del Marocco, che peggiora la propria performance, passando da 68,3 a 64,7. Il LSCI dell'Italia resta comunque al di sotto di quello registrato dai partner europei, con particolare riferimento a quello della Germania e dell'Olanda, il cui valore però non cresce, ma rimane stabile nel primo caso, pari a 97,8, e si riduce leggermente per il secondo, da 96,3 a 95,7.

Dinamica della “movimentazione merci”: un confronto tra l’Italia e i principali competitor europei. 2008-2015; mln di TEU

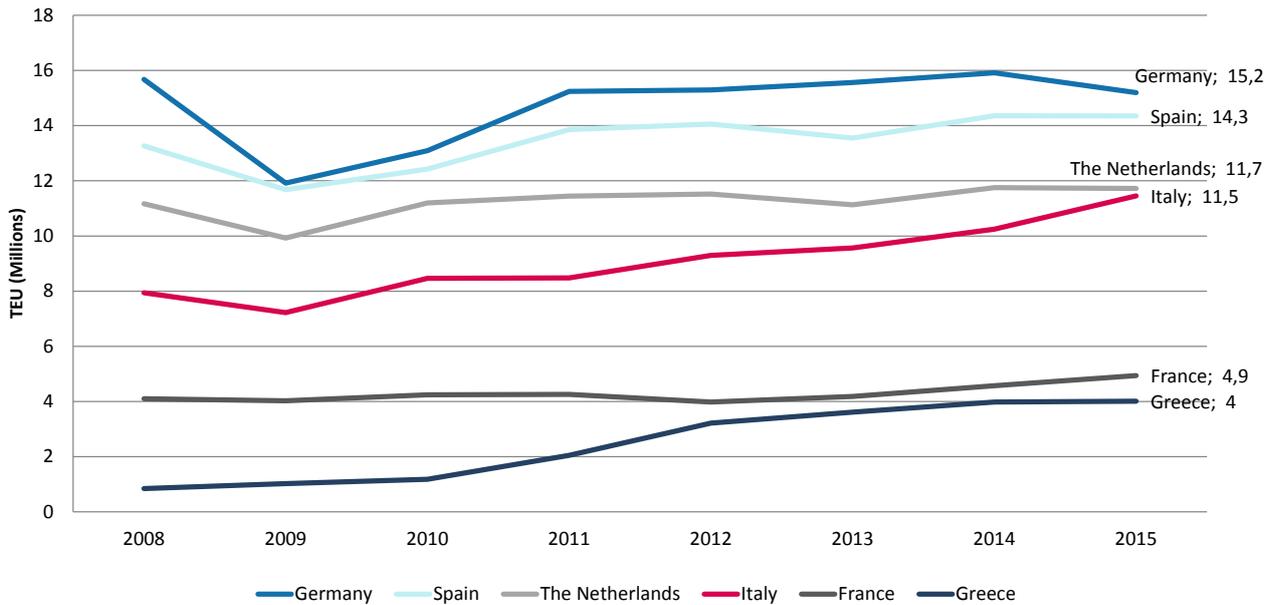


Grafico 20 - Fonte: SRM su Eurostat

I Top 10 Paesi in termini di Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) e il posizionamento dell’Italia. Cina 2004 = 100

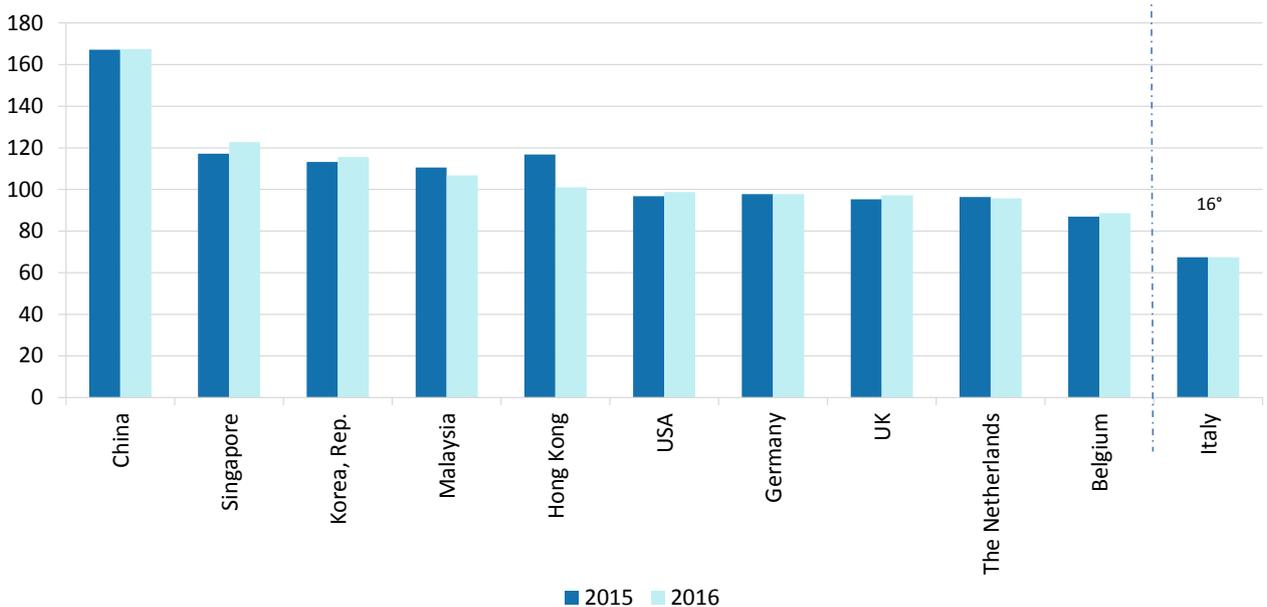


Grafico 21 - Fonte: SRM su Unctad

Dinamica del Liner Shipping Connectivity Index (LSCI): un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei | 2004-2016

Cina 2004 = 100

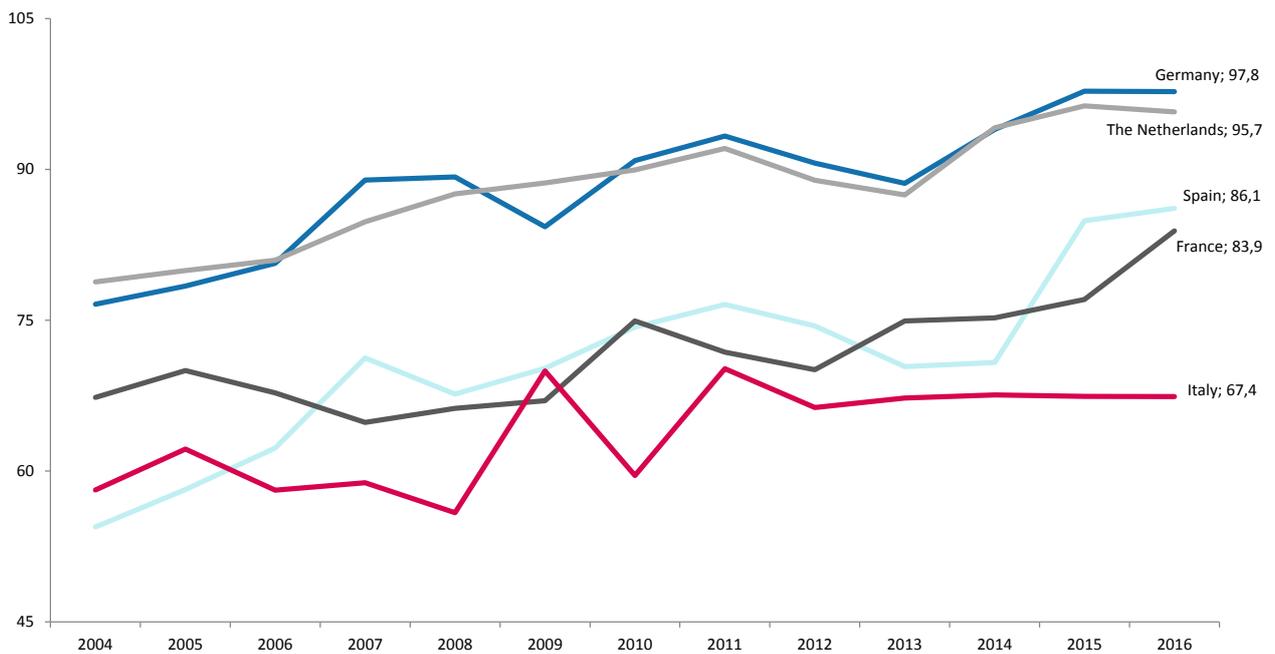


Grafico 22 - Fonte: SRM su Unctad

Collegato al discorso della connettività marittima del nostro Paese è la scelta dei porti italiani nei servizi di linea delle grandi alleanze.

I porti italiani toccati dalle grandi alleanze



Infografica 6 - Fonte: SRM

Nel 2016 l'Italia si è piazzata al 21° posto in termini di competitività logistica.

Il *Logistics Performance Index (LPI)* della World Bank è stato pari a 3,76, in aumento rispetto a quanto registrato nel 2014, quando l'indice valeva 3,69. 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 10 Paesi in termini di Logistics Performance Index (LPI) e il posizionamento dell'Italia e della Cina

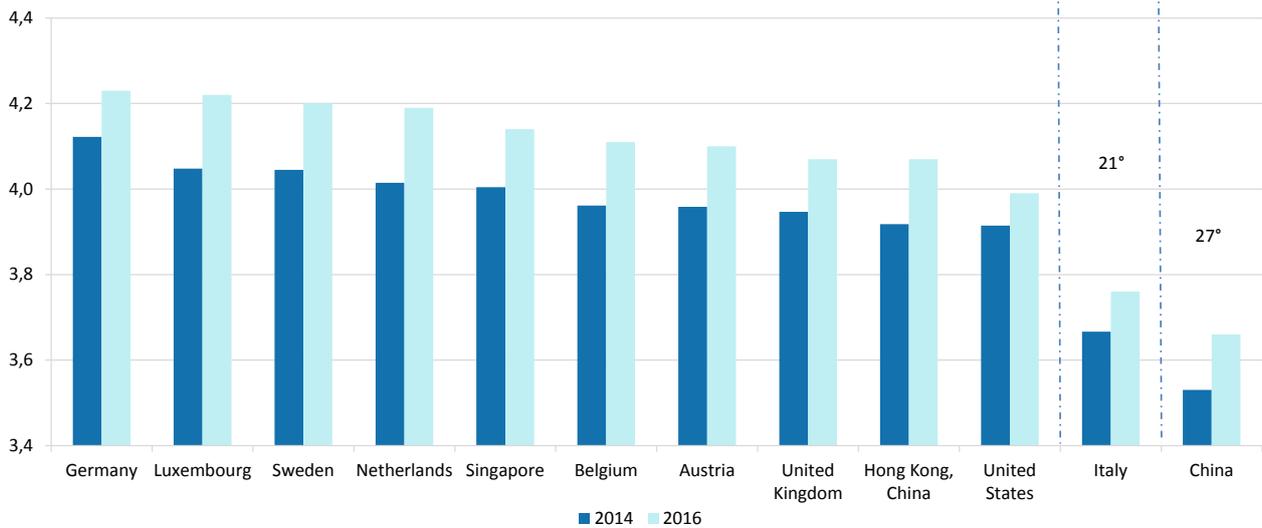


Grafico 23 - Fonte: SRM su World Bank

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

LSCI: 2016; LPI: 2016; tendenza rispetto al 2007

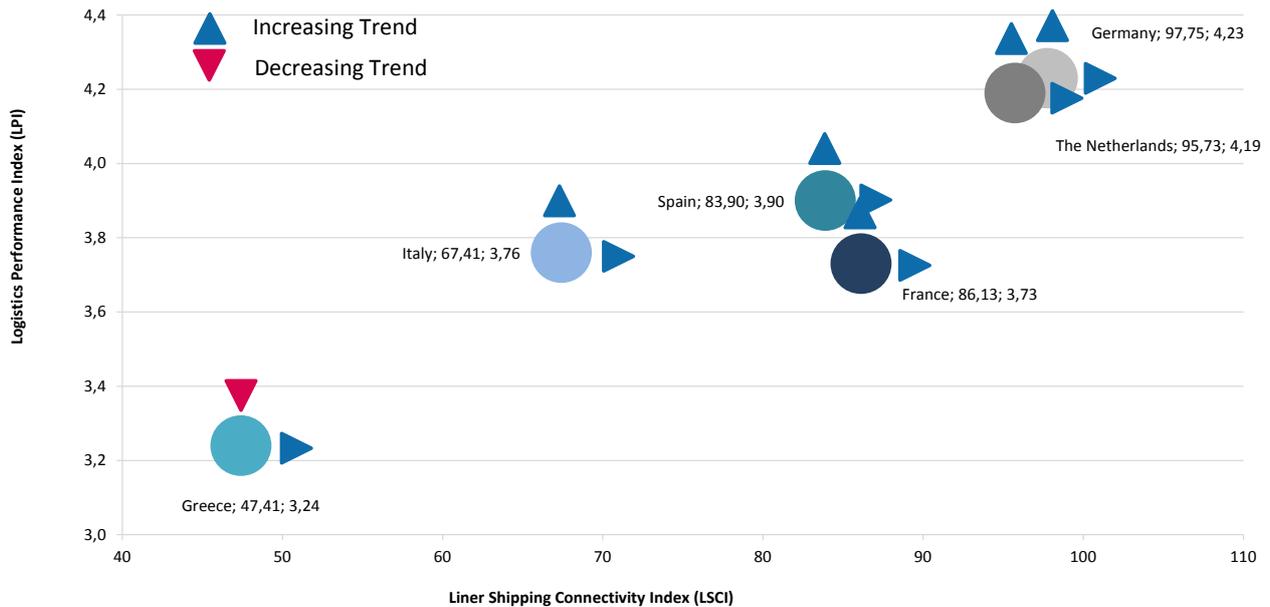


Grafico 24 - Fonte: SRM su Unctad e World Bank

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



WORLD EUROPE

* I dati in TEU fanno riferimento tutti al 2014, gli altri dati e graduatorie al 2015. ** SSS=Short Sea Shipping.

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

Infografica 7 - Fonte: SRM su fonti varie

Traffico portuale italiano

Obiettivo di questo approfondimento è valutare la performance del sistema portuale italiano nelle diverse categorie merceologiche e anche per il comparto passeggeri. Oltre ad un'analisi complessiva, si realizza un approfondimento per macro-area, allo scopo di offrire informazioni più dettagliate.

Dinamica dei porti italiani (tonnellate merci*). 2005-2015; migliaia di tonnellate e var.% 2016 su 2015

	2005	2010	2014	2015	2016	2016 % Change on 2015
Trieste	47.718	47.634	57.119	57.133	59.237	3,7%
Genoa	55.189	50.702	50.968	50.226	49.830	-0,8%
Cagliari-Sarroch**	37.913	35.873	33.432	41.083	41.083	0,0%
Leghorn	28.211	30.299	28.335	32.712	32.816	0,3%
Gioia Tauro***	24.765	30.400	32.279	34.400	34.400	0,0%
Augusta	32.612	29.415	25.165	26.343	27.128	3,0%
Ravenna	23.879	21.922	24.460	24.739	25.963	4,9%
Venice	29.099	26.390	21.766	25.104	25.244	0,6%
Taranto	47.657	34.849	27.855	22.565	24.669	9,3%
Messina-Milazzo	25.661	23.068	22.092	23.207	22.816	-1,7%
Naples	21.009	21.923	20.125	20.997	22.397	6,7%
Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta	16.770	17.603	15.591	16.569	16.807	1,4%
La Spezia	17.162	17.950	15.747	15.088	14.187	-6,0%
Salerno	8.184	9.842	12.212	12.944	13.149	1,6%
Savona-Vado	16.156	14.098	12.181	13.390	12.744	-4,8%
Brindisi	9.306	9.950	10.873	11.775	10.080	-14,4%
Ancona	9.210	8.521	8.569	8.593	8.941	4,0%
Catania	3.817	4.877	6.791	7.558	7.884	4,3%
Olbia-G.Aranci-Porto Torres	6.550	10.444	8.094	7.342	7.321	-0,3%
Palermo-Termini Imerese	5.739	7.876	6.530	7.151	6.726	-5,9%
Bari-Barletta-Monopoli	4.416	6.490	5.979	6.376	6.437	1,0%
Piombino	8.286	6.555	6.213	6.492	6.081	-6,3%
Monfalcone	3.838	3.088	4.286	4.451	4.636	4,1%
Marina di Carrara	3.062	3.342	1.668	1.400	1.889	34,9%
Chioggia	2.133	1.833	1.530	1.591	1.764	10,9%
Portonogaro**	1.228	1.205	1.011	1.028	1.028	0,0%
TOTAL	492.914	476.148	460.871	480.257	485.257	1,6%

* Il dato include: Rinfuse liquide e solide, Merci in contenitori, Ro-Ro e altre merci. ** Le statistiche 2016 non sono disponibili, si riporta quindi il dato al 2015. *** Il tonnellaggio di Gioia Tauro è stimato sulla base dei TEU movimentati.

Tabella 4 - Fonte: SRM su Autorità Portuali e Assoporti

Analizzando il traffico per le singole categorie si evidenzia che i porti italiani gestiscono prevalentemente rinfuse. Il confronto con il 2015 mostra la crescita del 5% delle merci in container che hanno superato i 110 milioni di tonnellate, e di quelle trasportate su Ro-Ro (+3,6% pari a 93,6 milioni di tonnellate). Sostanzialmente stabili le rinfuse solide e liquide (70 milioni e 184 milioni rispettivamente). Considerando i passeggeri trasportati (comprensivi dei traghetti) si registra un +1,5% pari a 46 milioni, grazie anche al comparto crociere che ha raggiunto i 10,8 milioni di passeggeri.

Tipologia di merci gestite dal sistema italiano

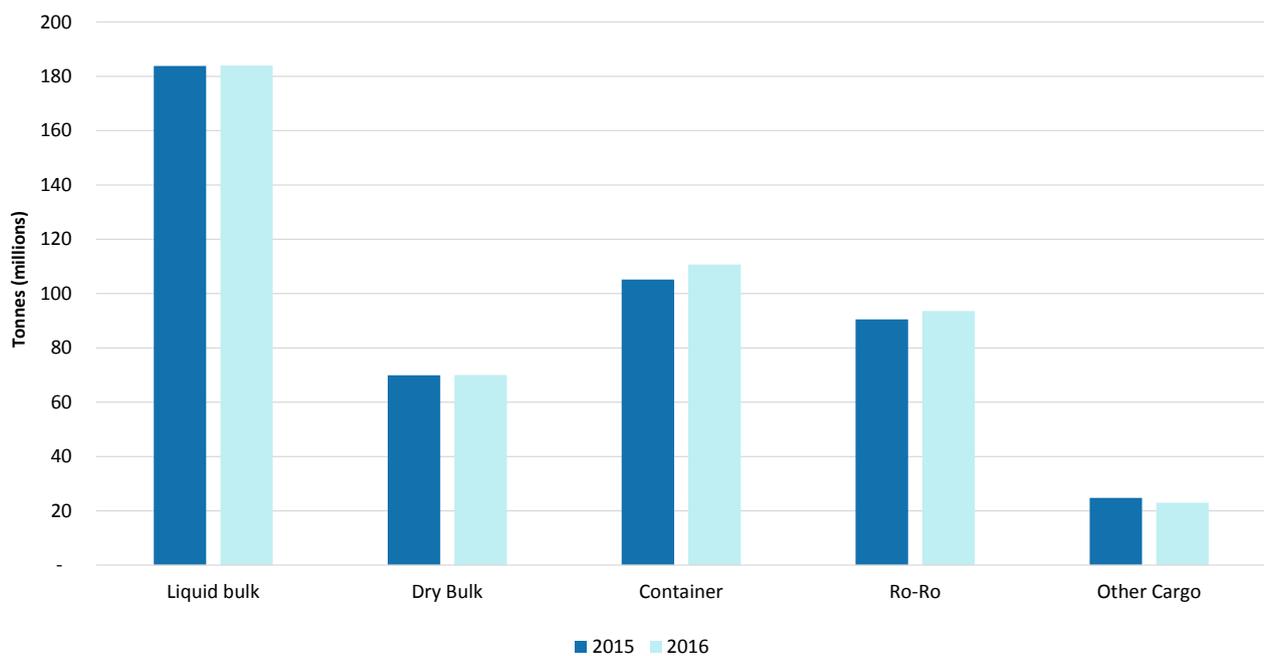


Grafico 25 - Fonte: SRM su Autorità Portuali

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

Migliaia di TEU al 2016 e variazione % sul 2005

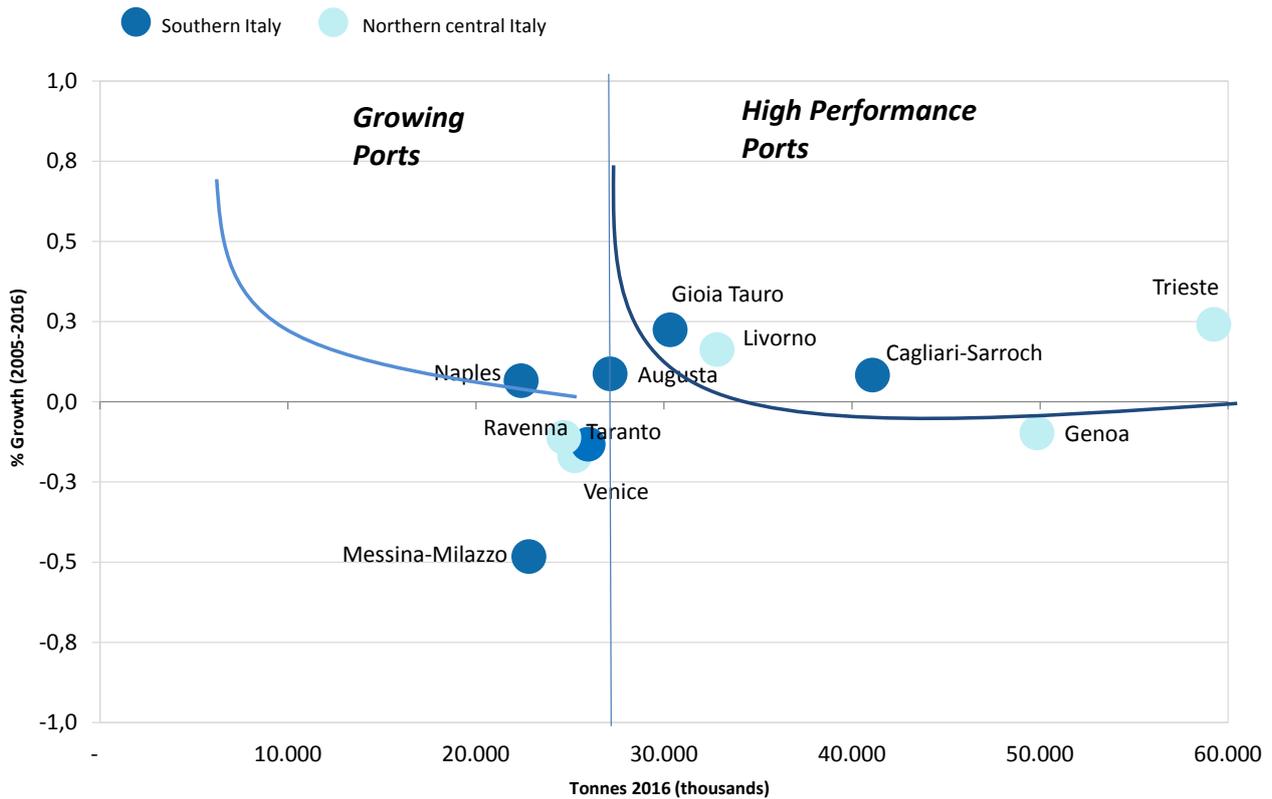


Grafico 26 - Fonte: SRM su Autorità Portuali e Assoporti

Con riferimento ai container la performance 2016 è positiva con un +3,3% che corrisponde a oltre 10,5 milioni di TEU. Il Mezzogiorno è l'area in cui si concentra maggiormente questo tipo di traffico con circa 4,5 milioni di TEU movimentati (+6% sul 2015); segue il Nord Ovest, che con 3,6 milioni di TEU è sostanzialmente stabile, e il Nord Est, che con +2% supera 1,3 milioni di TEU. Infine, anche i porti del Centro hanno conseguito variazioni positive, consentendo all'area di superare 1 milione di TEU (+7%).

Il Mezzogiorno è la prima area per movimentazione di rinfuse liquide con circa 86,5 milioni di tonnellate pari al 47% del complessivo italiano, stabile rispetto al 2015. Anche i porti del Nord Est registrano dati con segno positivo (3,1%), mentre è il Nord Ovest ha chiuso il 2016 con segno negativo (-3,6% attenendosi a quota 22,5 milioni), e il Centro a 18,8 milioni (-1,7%). Il dato complessivo nazionale è stabile.

Movimentazione dei TEU per macro area

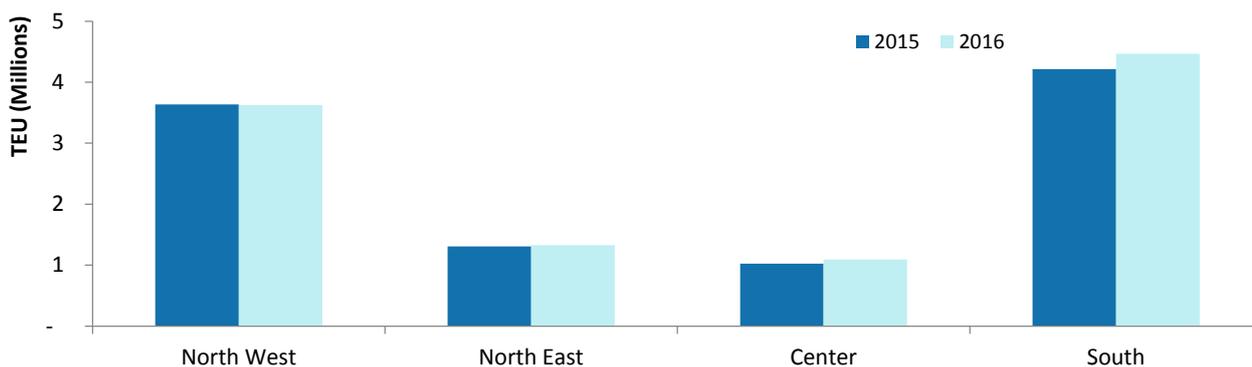


Grafico 27 - Fonte: SRM su Assoporti

Movimentazione delle rifuse liquide per macroarea

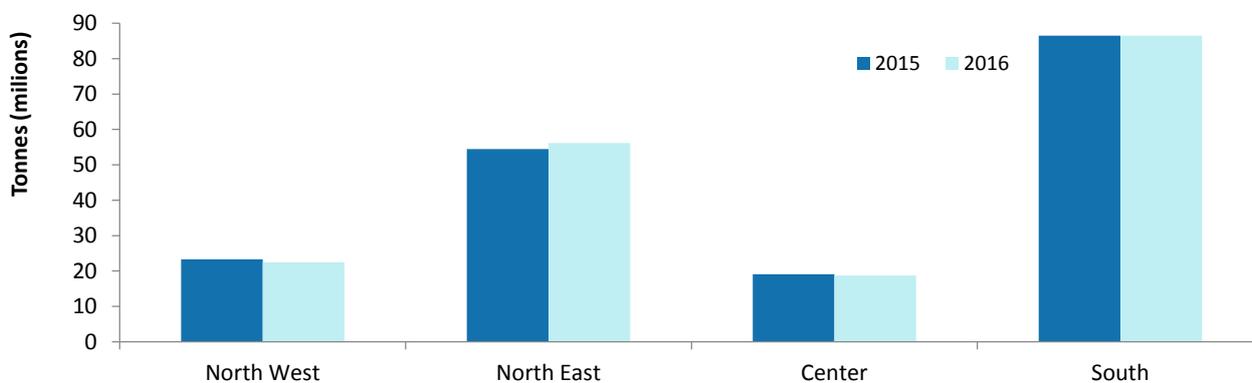


Grafico 28 - Fonte: SRM su Assoporti

Movimentazione delle rifuse solide per macro area

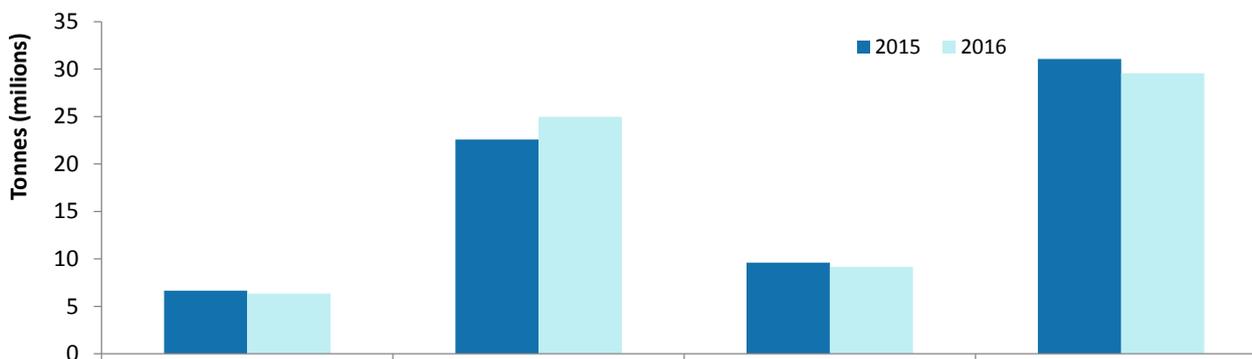


Grafico 29 - Fonte: SRM su Assoporti

Anche in questo caso è il Sud dell'Italia a detenere il primato nel comparto dei traffici di rinfuse solide con 30 milioni di tonnellate nel 2016 (-5%). A parte il Nord Est, che segna un +6% nel confronto annuale, il Nord e il Centro calano del 5%.

Si completa l'analisi del sistema portuale italiano con l'approfondimento del traffico crocieristico in considerazione del fatto che questo tipo di turismo ha implicazioni dirette ed importanti per l'economia dei territori interessati ed acquista maggior valenza per il nostro Paese, caratterizzato da porti storici a ridosso di città d'arte di interesse mondiale. **L'Italia è la prima destinazione europea per il settore crocieristico.**

Dinamica dei porti italiani (passeggeri crociere*). 2006-2016; Numero di passeggeri e var.% 2016 su 2015

	2006	2010	2014	2015	2016	2016 % Change on 2015
Ancona	18.916	135.858	37.220	39.277	54.901	39,8%
Bari	303.338	507.712	561.273	367.611	400.875	9,0%
Brindisi	2.492	28.489	25.450	151.922	5.270	-96,5%
Cagliari**	24.072	159.753	81.844	266.688	266.688	0,0%
Catania	84.677	189.613	89.527	80.108	101.042	26,1%
Civitavecchia	1.268.477	1.898.233	2.140.039	2.271.652	2.341.552	3,1%
Genoa	475.134	860.290	824.109	848.227	1.017.368	19,9%
La Spezia	62.088	44.874	483.564	667.446	507.531	-24,0%
Leghorn	607.848	822.554	626.356	697.955	807.935	15,8%
Marina di Carrara	-	9.474	1.550	8.600	13.069	52,0%
Messina-Milazzo	253.462	374.441	319.750	327.702	367.269	12,1%
Naples	968.459	1.139.319	1.113.762	1.269.571	1.306.151	2,9%
Olbia-Golfo Aranci	35.486	184.623	164.995	238.256	210.386	-11,7%
Palermo	590.521	394.885	531.712	546.884	510.078	-6,7%
Piombino (Portoferraio)	26.844	24.473	27.365	43.240	43.586	0,8%
Ravenna	4.478	9.153	43.887	39.982	45.904	14,8%
Salerno	-	98.815	143.346	189.545	111.395	-41,2%
Savona	592.038	780.672	1.017.410	982.226	910.244	-7,3%
Trieste	40.286	15.332	35.730	139.369	134.401	-3,6%
Venice	885.664	1.599.054	1.750.698	1.601.042	1.625.637	1,5%
TOTAL	6.225.364	9.141.759	9.982.367	10.738.026	10.781.495	0,4%

* Il dato include: Sbarchi, Imbarchi, Transiti. ** Le statistiche 2016 non sono disponibili, si utilizza pertanto il dato 2015.

Tabella 5 - Fonte: SRM su Autorità Portuali e Assoporti

Nel confronto annuale nel 2016, l'Italia si è attestata a quota 10,8 milioni, stabile rispetto al 2015. In particolare, i porti del Sud con 3,3 milioni di transiti detengono il primato nazionale (31% sul totale italiano). Migliorano il Centro (+7%), rappresentando con oltre 3,2 milioni di passeggeri il 30,2% del traffico complessivo italiano, e il Nord Est, +1,55 e 1,8% milioni di crocieristi. Il Nord Ovest con 2,4 milioni di crocieristi registra un -2,5%.

Movimentazione delle rinfuse solide per macro area

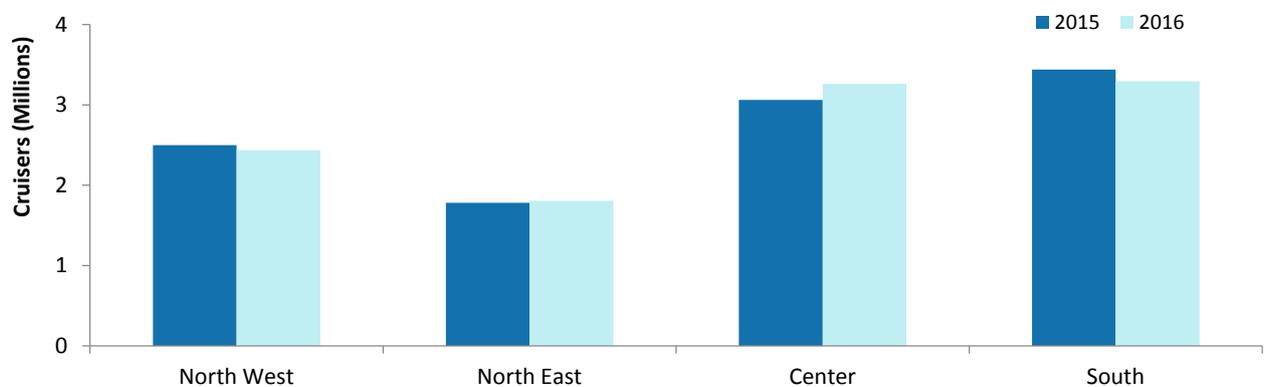


Grafico 30 - Fonte: SRM su Assoport

Misure di impatto dell'Economia del Mare

Il cluster marittimo italiano⁶ ha prodotto un valore aggiunto (a prezzi correnti) di oltre 42 miliardi di euro, pari al 3% del totale economia. Un potenziale produttivo spinto da un bacino di forza lavoro che conta oltre 800mila occupati, corrispondenti al 3,5% dell'occupazione complessiva del Paese.

Questi 42,6 miliardi di euro di valore aggiunto prodotti dalle attività dell'economia del mare hanno attivato a loro volta più di 80 miliardi di euro di valore aggiunto sul resto dell'economia, per un ammontare produttivo complessivo pari a 122,9 miliardi di euro (ovvero l'8,6% del totale prodotto dall'intera economia nazionale). In altre parole, per ogni euro prodotto dalla blue economy se ne attivano sul resto dell'economia altri 1,9 euro. I settori dalla più elevata capacità moltiplicativa sono quello della movimentazione di merci e passeggeri via mare, dove per ogni euro prodotto riesce ad attivarne sul resto dell'economia altri 2,8, quelli delle attività sportive e ricreative e della cantieristica (entrambi in grado di attivare 2,4 euro sul resto del sistema produttivo per ogni euro che producono), così come quello dei servizi di alloggio e ristorazione, che attiva 1,9 euro per ogni euro prodotto.

Analizzando le informazioni in base alla ripartizione geografica il valore aggiunto prodotto dalla maritime economy, la sua attivazione sul resto dell'economia e il relativo moltiplicatore, emerge che l'intera filiera nel 2015 incide, tra valore aggiunto prodotto in modo diretto e valore aggiunto attivato, per circa l'11% nell'economia del Mezzogiorno (35,4 miliardi di euro) e per il 10,5% in quella del Centro (33 miliardi di euro). Sotto la soglia del 10%, invece, l'incidenza nelle economie del Nord-Est (7,6%, pari a 24,7 miliardi di euro) e del Nord-Ovest (6,4%, ovvero 29,6 miliardi).

Un primato italiano: flotta mondiale di navi traghetto

	Valore aggiunto prodotto		Moltiplicatore*	Valore aggiunto attivato (valori assoluti)	Totale filiera del mare	
	Valori assoluti.	Incid. % su tot. economia			Valori assoluti.	Incid. % su tot. economia
Nord Ovest	191	2.353.429	60	2.673.368	251	5.026.797
Nord Est	261	900.327	75	563.048	336	1.463.375
Centro	108	898.224	17	428.531	125	1.326.755
Sud e Isole	56	798.041	20	497.955	76	1.295.996
Italia	117	1.224.316	9	49.387	126	1.273.703

* Euro attivati sul resto dell'economia per ogni euro prodotto, in termini di valore aggiunto.

Tabella 6 - Fonte: Unioncamere

⁶ Unioncamere (2016), V rapporto sull'Economia del Mare.

Si evidenzia una buona performance degli scali italiani in riferimento ai settori Ro-Ro, registrando una sostanziale stabilità nel comparto delle rinfuse. Nel settore crocieristico, l'Italia conferma la sua leadership come destinazione europea. La misura dell'impatto del cluster marittimo sull'economia italiana ne dimostra l'importanza per il nostro Paese, sia in termini occupazionali che di investimenti, e anche la sua rilevanza per la crescita degli altri settori produttivi, manifatturieri e terziari.



4

indicatori

IMPRESE

Il quarto gruppo di indicatori espone i dati relativi alla numerosità delle imprese del cluster marittimo italiano, suddivise per aree territoriali e per tipologia.

Imprese del cluster marittimo

Questo gruppo di indicatori è finalizzato ad esporre i dati relativi alla numerosità delle imprese del cluster marittimo italiano, suddivise per aree territoriali e per tipologia. Vengono, inoltre, riportate (con periodicità annuale) le statistiche riferite alla flotta nazionale, con il dettaglio per tipologia.

Le imprese del cluster marittimo per macro aree. Agosto 2016

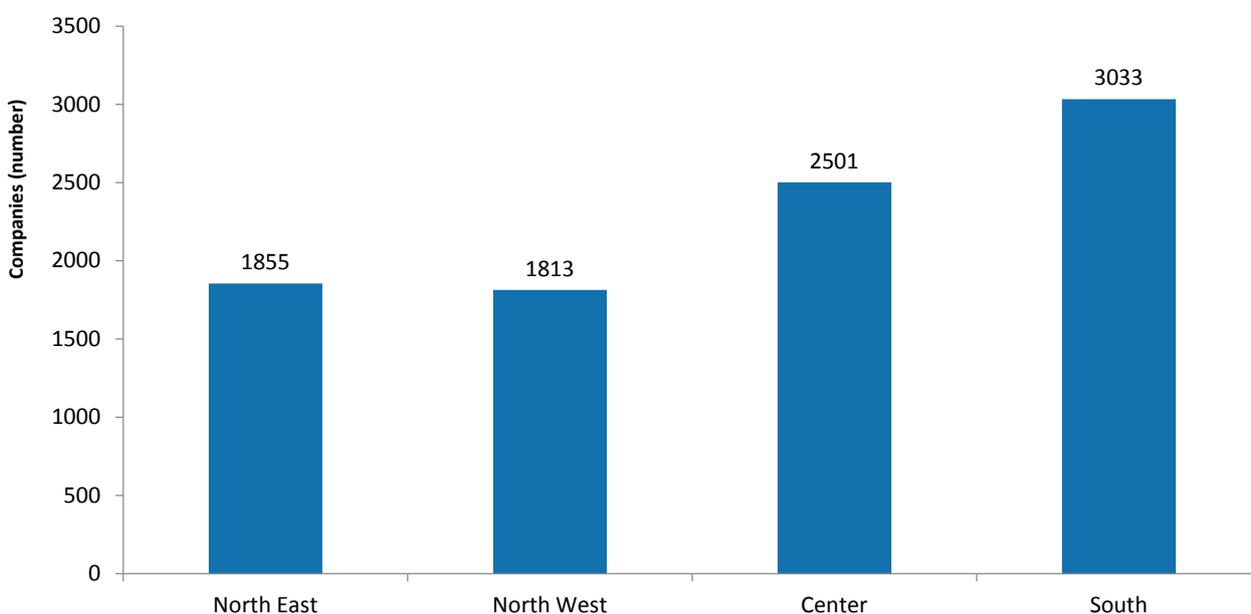


Grafico 31 - Fonte: SRM su Unioncamere, 2016

Ad Agosto 2016 le imprese del cluster marittimo attive in Italia ammontano complessivamente a 9.202 unità e sono presenti in maggior numero nel Mezzogiorno dove se ne contano 3.033.

A livello di singole regioni, è il Veneto il territorio in cui si concentra il maggior numero di imprese con il 16% del totale nazionale. Segue la Toscana (12,1%), la Liguria (11,6%) e la Campania (11,4%).

Scomponendo il dato per settori d'attività, emerge la prevalenza delle aziende di costruzioni di navi che assorbono il 42% del totale nazionale; seguono quelle relative alle attività di servizi di manutenzione/riparazione (24,2%) e di trasporto (23,5%).

Entrando nel dettaglio delle società armatoriali la flotta italiana si compone di 1.476 navi per un totale di circa 16,5 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Rispetto al 2014 si registra un calo del 3% nel tonnellaggio di stazza lorda e del 2% in termini di numero di navi, dovuto in buona parte alla demolizione delle unità più vecchie.

La flotta italiana è, infatti, molto giovane considerando che il 60% delle navi ha meno di 10 anni ed il 22% meno di 5; ciò si deve soprattutto alla scelte degli armatori di investire in unità sempre più avanzate ed ecologiche.

Alla fine del 2015, risultano in costruzione nei cantieri mondiali 57 unità per 2,3 milioni di gt⁷ ordinate da armatori italiani, pari al 14% della flotta esistente. Dal 2006 al 2015 sono 416 le nuove navi ultimate e consegnate agli armatori italiani, per circa 9,1 milioni di gt, pari al 55% flotta esistente. Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni gli armatori italiani hanno ordinato ai cantieri nazionali ed esteri circa 296 unità per un valore di circa 16,1 miliardi di dollari. Nel corso del 2015 entrano a far parte della flotta 15 unità per 447.485 gt.

Le imprese del cluster marittimo nelle prime 5 regioni italiane. Agosto 2016

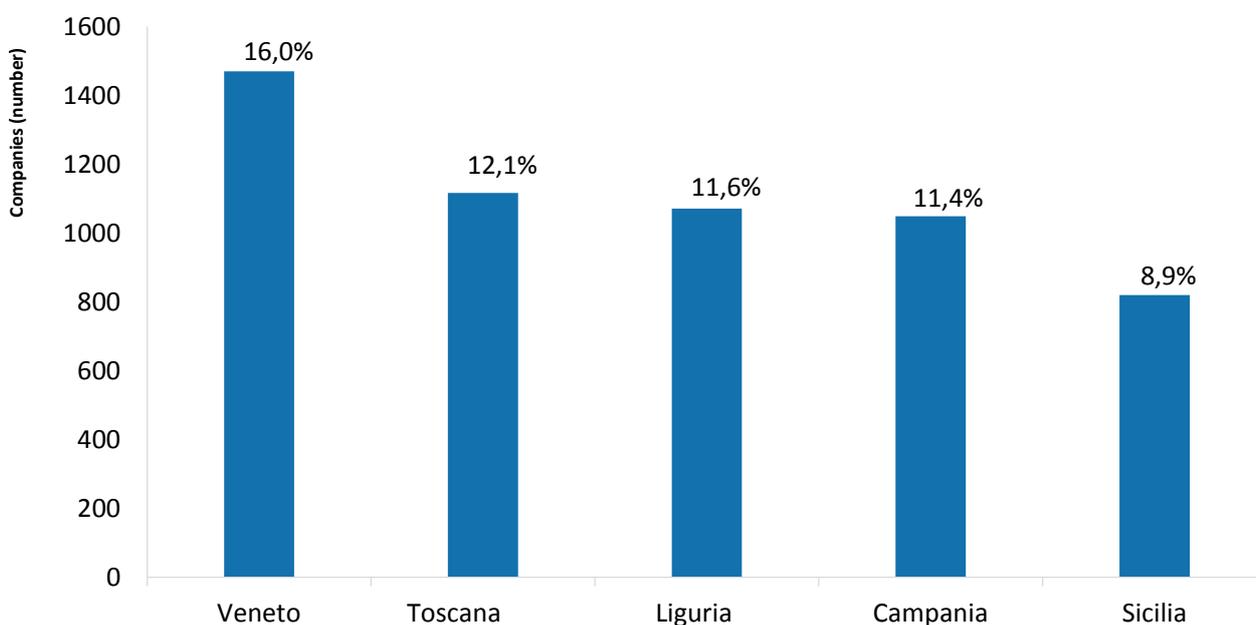


Grafico 32 - Fonte: SRM su Unioncamere, 2016

⁷ "Gt" esprime le tonnellate di stazza lorda.

Suddivisione delle imprese del cluster marittimo per settori di attività. Agosto 2016

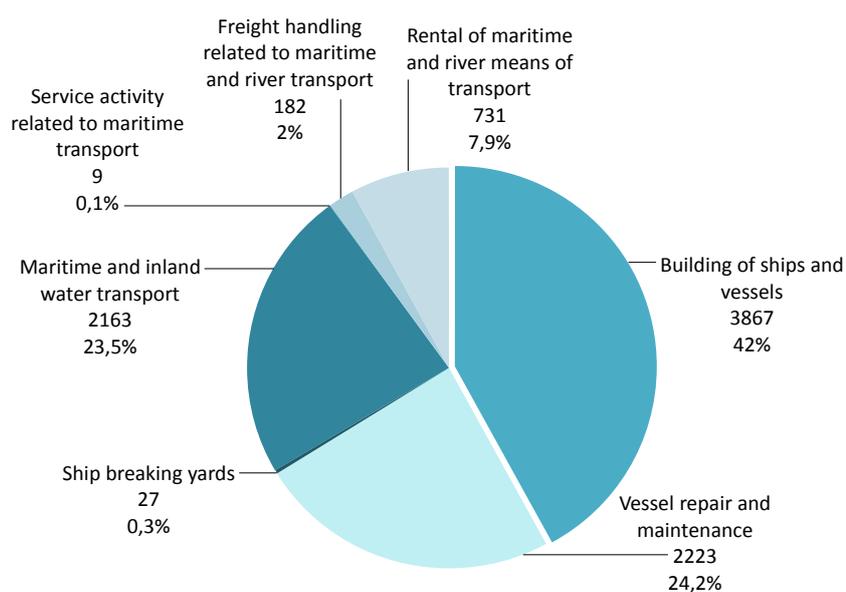


Grafico 33 - Fonte: SRM su Unioncamere, 2016

Flotta mercantile italiana (2014-2015)

	31.12.2015		31.12.2014	
	N.	000 gt	N.	000 gt
Liquid cargo ships	259	4.348	273	4.751
Dry cargo ships	193	7.043	202	7.092
Mixed and passenger ships	432	4.479	440	4.583
Obo Carriers	1	33	1	33
Auxiliary services ships	591	689	587	696
TOTAL	1.476	16.592	1.503	17.155

Tabella 7 - Fonte: Confitarma, relazione annuale 2016

Fatturato delle top 100 imprese della filiera marittima e della cantieristica

Questo blocco di indicatori calcolato sulla base della consultazione delle banche dati di SRM, consente di effettuare analisi sul fatturato delle imprese del settore, con approfondimenti relativi al trend e alla concentrazione territoriale.

Trend fatturato complessivo delle Top 100 aziende della filiera marittima e della cantieristica in Italia | Anni 2013-2015

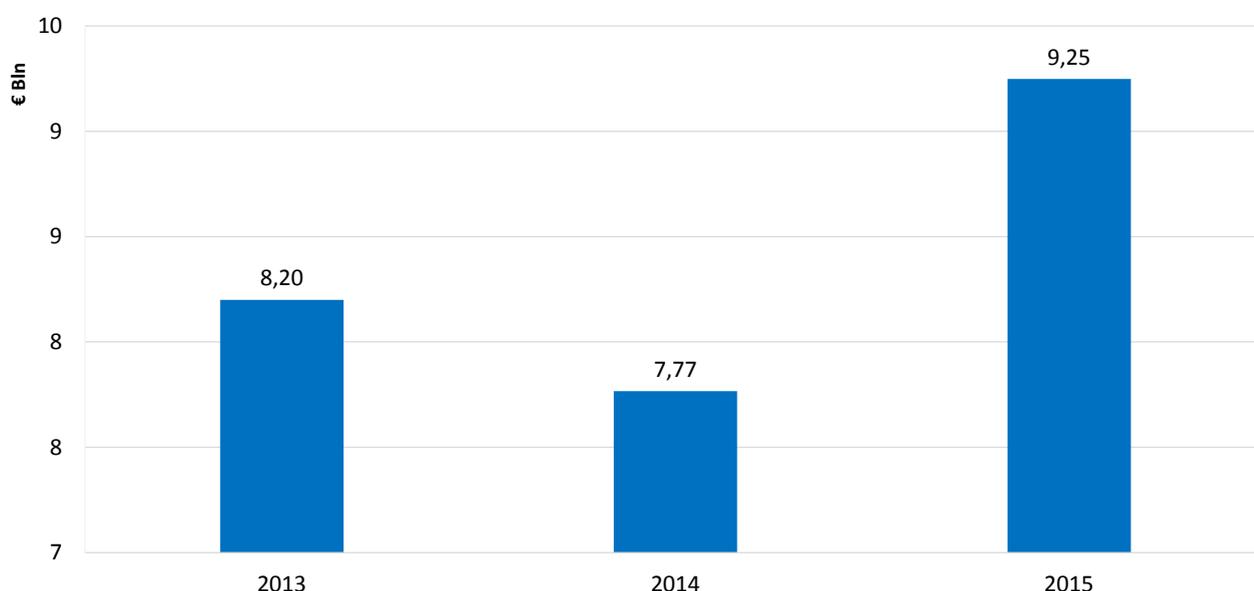


Grafico 34 - Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

I risultati esposti sono stati ottenuti interrogando la banca dati AIDA bureau van Dijk ed estrapolando tra le aziende italiane del settore marittimo le top 100 in termini di fatturato negli anni 2013, 2014 e 2015⁸.

Proprio l'analisi del trend del fatturato complessivo di queste aziende nel triennio considerato mostra un andamento altalenante caratterizzato dal calo del 5,3% tra il 2013 ed il 2014, ed una ripresa significativa l'anno successivo (+19%). Nel complesso le prime 100 aziende che operano in Italia nel comparto marittimo e cantieristico hanno totalizzato 9,2 miliardi di fatturato su 12,3 miliardi registrati in totale nel settore in Italia. Per valutare la concentrazione territoriale del fatturato delle prime 100 imprese di trasporto e logistica, si è considerata la provincia di riferimento della sede legale di ciascuna azienda analizzata. Il grafico che segue evidenzia che è nel Nord Est d'Italia che si concentra il dato di fatturato più elevato per le aziende della filiera marittima (49% del totale) con un recupero rispetto al 2014 del 39%.

⁸ L'analisi è stata fatta a campione chiuso cioè con dati di bilancio presenti per le imprese esaminate per tutti e tre gli anni.

Positivo è anche il dato del Nord Ovest (+17,6%) che rappresenta il 25% del fatturato totale. In perdita le altre due macro-aree italiane, rispettivamente Sud (-5,4%) e Centro (-6,7%).

Concentrazione territoriale del fatturato complessivo delle Top 100 aziende della filiera marittima e cantieristica in Italia

Anni 2013-2015

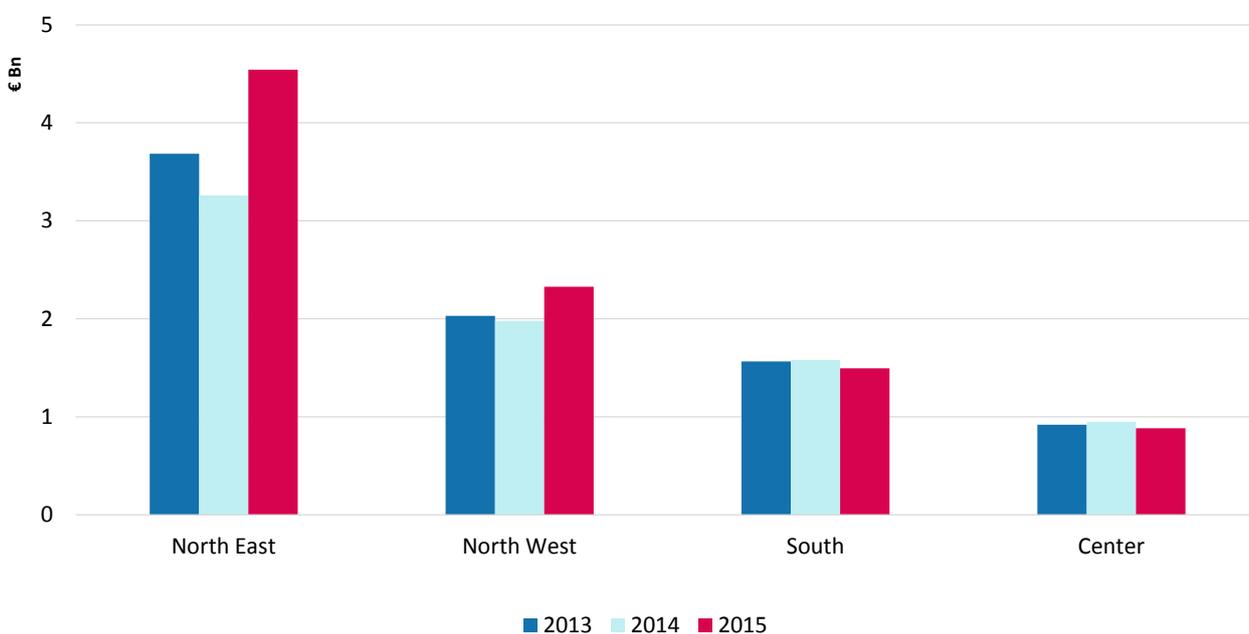


Grafico 35 - Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

Esaminando la distribuzione del fatturato per tipologia di attività del totale delle aziende del settore in Italia, emerge la crescita del comparto del trasporto marittimo e per vie navigabili interne che rappresenta il 46,8% del fatturato totale delle prime 100 aziende e che tra il 2014 e il 2015 è cresciuto di 1,64% del valore della produzione, passando da 4,2 miliardi a 4,3 miliardi. Molto importante è invece la crescita del settore della cantieristica navale, che vale 40,7% del fatturato totale e che ha registrato una crescita del 54% rispetto al 2014 con un incremento di oltre 1,3 miliardi di fatturato.

Distribuzione del fatturato delle Top 100 imprese della filiera marittima e cantieristica per settori di attività
Anni 2013-2015

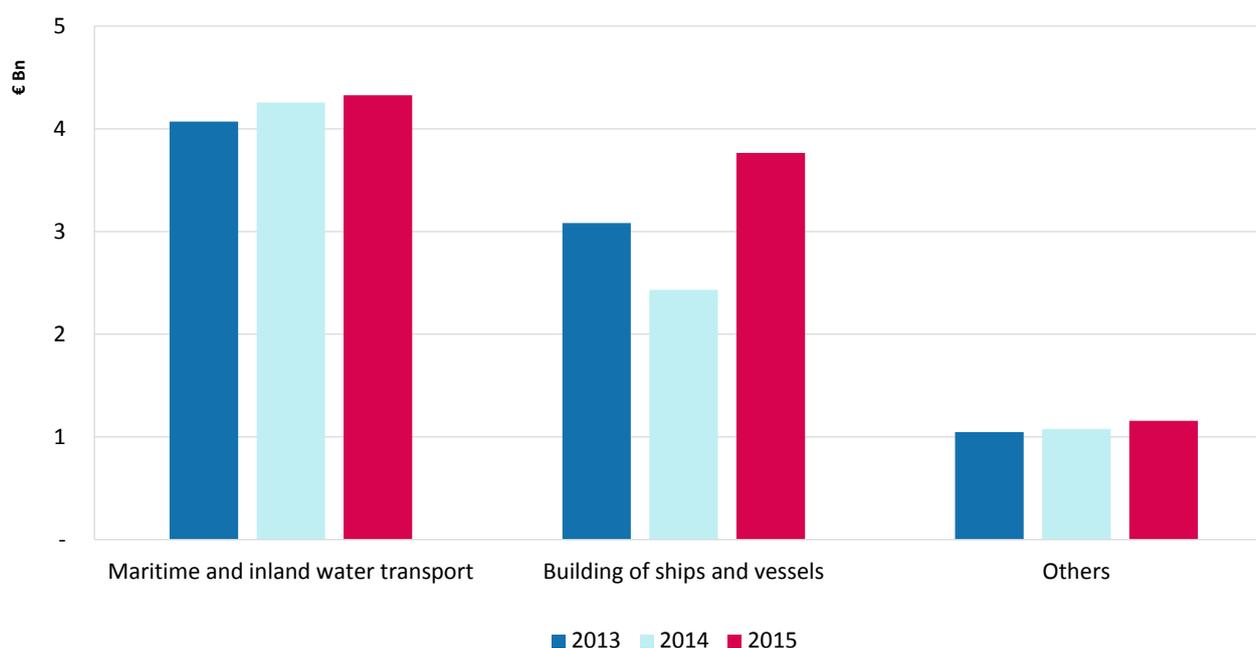


Grafico 36 - Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

I dati relativi al fatturato delle imprese della filiera marittima e della cantieristica mostrano un 2015 in significativo aumento rispetto all'anno precedente prevalentemente grazie alla cantieristica, che aumenta il proprio volume di attività di oltre 1,3 miliardi di Euro. Particolarmente importante è il Nord Est, che pesa per quasi il 50% del fatturato totale italiano e la cui crescita anno su anno vale 39,3 punti percentuali.

5

indicatori

FOCUS SUL MEZZOGIORNO

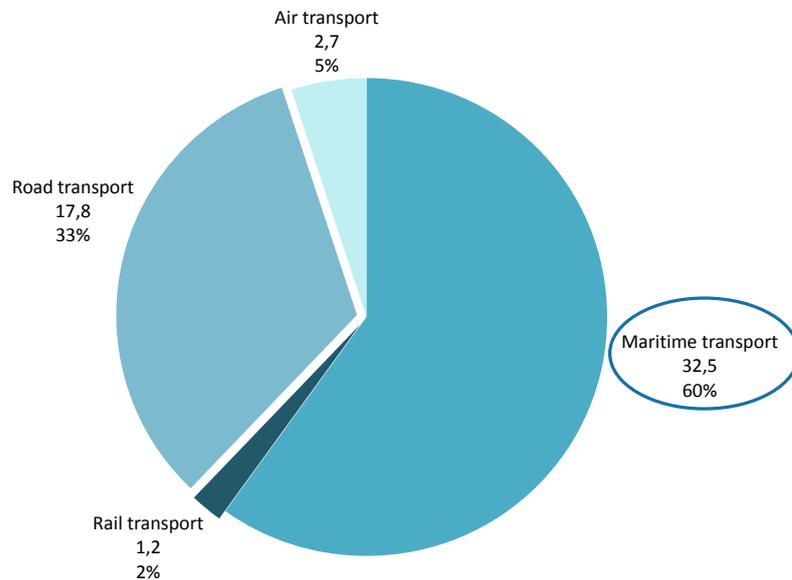
Il quinto blocco di parametri analizza lo “stato di salute” dell’economia del mare nel Mezzogiorno al fine di valutare il peso di quest’area per la competitività dell’intero Paese.

Peso del Mezzogiorno sull'import-export marittimo Italia

Informazioni relative al valore del commercio realizzato dalle regioni del Sud Italia rispetto al dato nazionale. Sarà inoltre evidenziato anche quanto pesa la modalità marittima per l'import export complessivo del Mezzogiorno.

I dati si riferiscono ai primi 9 mesi del 2016.

Modalità di trasporto dell'interscambio commerciale del Mezzogiorno (dati in mld €)



* Nel grafico sono state considerate le modalità di trasporto statisticamente individuate: sono stati esclusi il "Non dichiarato" e le "Altre modalità di trasporto".

Grafico 37 - Fonte:SRM su Coeweb

L'import-export del Mezzogiorno è stato pari a 63,7 miliardi di euro (-6,2%), uguale all'11% dell'import-export italiano. Nel dettaglio l'export riporta un lieve aumento (0,2%) ed è pari a 31,4 miliardi di euro mentre l'import, con un valore di 32,3 miliardi di euro, è diminuito dell'11,7%.

Dalla figura sopra esposta si evince che nel Mezzogiorno la modalità prevalente per lo scambio delle merci è il trasporto marittimo, con una quota del 60% rispetto alle altre tipologie di trasporto. Tale valore è molto superiore rispetto al dato nazionale, in cui il trasporto marittimo rappresenta circa il 37% del totale. In termini assoluti, il valore dell'import-export marittimo del Mezzogiorno nei primi 9 mesi del 2016 è stato di 32,5 miliardi di euro, pari al 20,4% del dato italiano, con un calo del 12%.

Modalità di trasporto dell'interscambio commerciale del Mezzogiorno (dati in mld €)

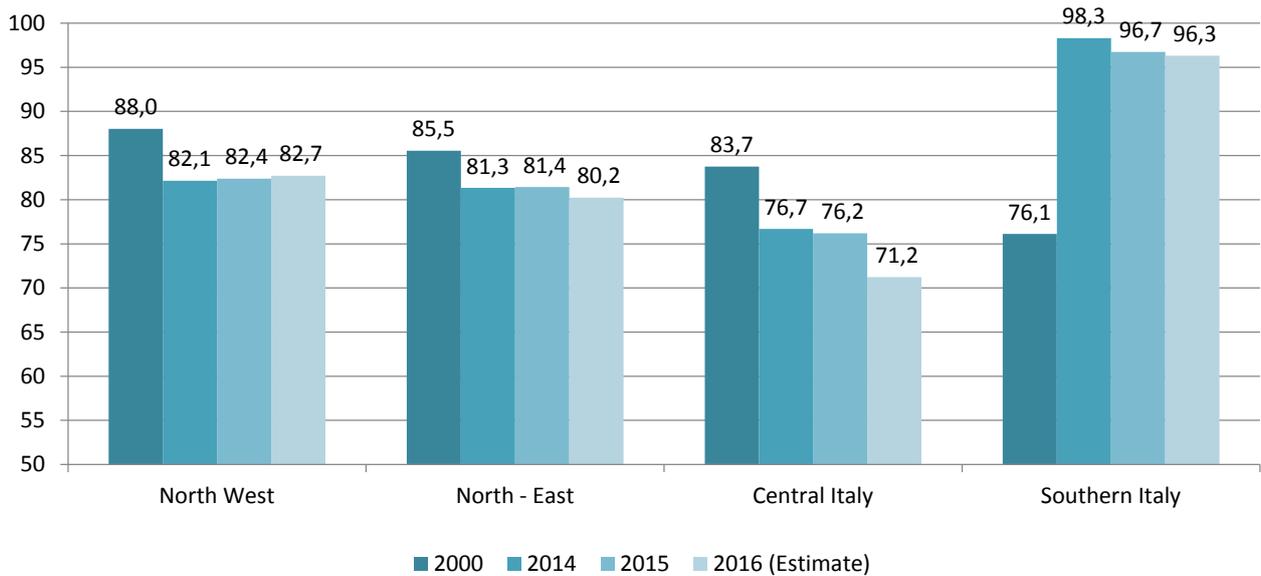


Grafico 38 - Fonte:SRM su Coeweb

Il grafico evidenzia come negli scambi con l'area MENA, che comprende i Paesi dell'Africa settentrionale ed il Medio Oriente, il trasporto marittimo sia la modalità maggiormente utilizzata per effettuare gli scambi. Questo è vero in special modo al Sud, dove il 96% degli scambi con i Paesi dell'Area Mena vengono effettuati via mare. In termini di valore, le relazioni commerciali con questa regione valgono per il Mezzogiorno 9,5 miliardi di Euro nei primi 9 mesi dell'anno, pari al 15% del totale.

La valutazione dell'import-export del Mezzogiorno mostra per i primi 9 mesi del 2016 un lieve aumento dell'export che non ha però compensato la riduzione dell'import, principalmente causata dal valore dell'oil. Tale dato si conferma nei valori di import-export movimentati via mare, caratterizzati da una flessione del 12% nel confronto annuale.

Traffico portuale del Mezzogiorno

Queste statistiche relative agli scali del Mezzogiorno, in termini di TEU e di tonnellaggio di merci movimentate, sono finalizzate ad arricchire l'analisi dell'economia marittima del Mezzogiorno consentendo di valutare l'andamento e il peso sul dato nazionale dei gate principali dell'area.

Nel 2016 i 12 porti del Mezzogiorno hanno movimentato 224 milioni di tonnellate di merci, pari al 46% del complessivo Italia.

TEU movimentati dai porti del Mezzogiorno rispetto al totale Italia

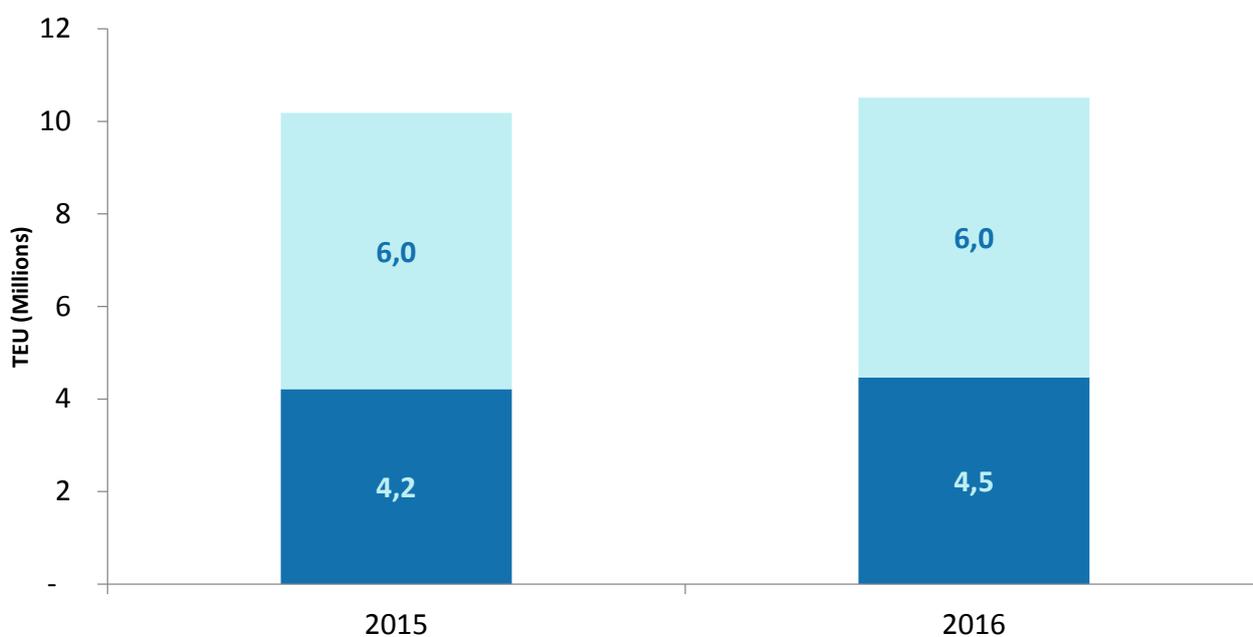


Grafico 39 - Fonte: SRM su Autorit' Portuali e Assoporti

Nel Mezzogiorno si concentra il 42% dei TEU movimentati dall'Italia per un ammontare di circa 4,4 milioni (+4,8%). Anche per la movimentazione di merci liquide il Mezzogiorno ha un peso importante: il 47% del totale Italia per il 2015, in ripresa del 14% (a livello nazionale si registra un aumento dell'8%). Relativamente alle rinfuse solide, il peso del Mezzogiorno è il 44,4% (-9%).

Rinfuse liquide e solide movimentate dai porti del Mezzogiorno rispetto al totale Italia

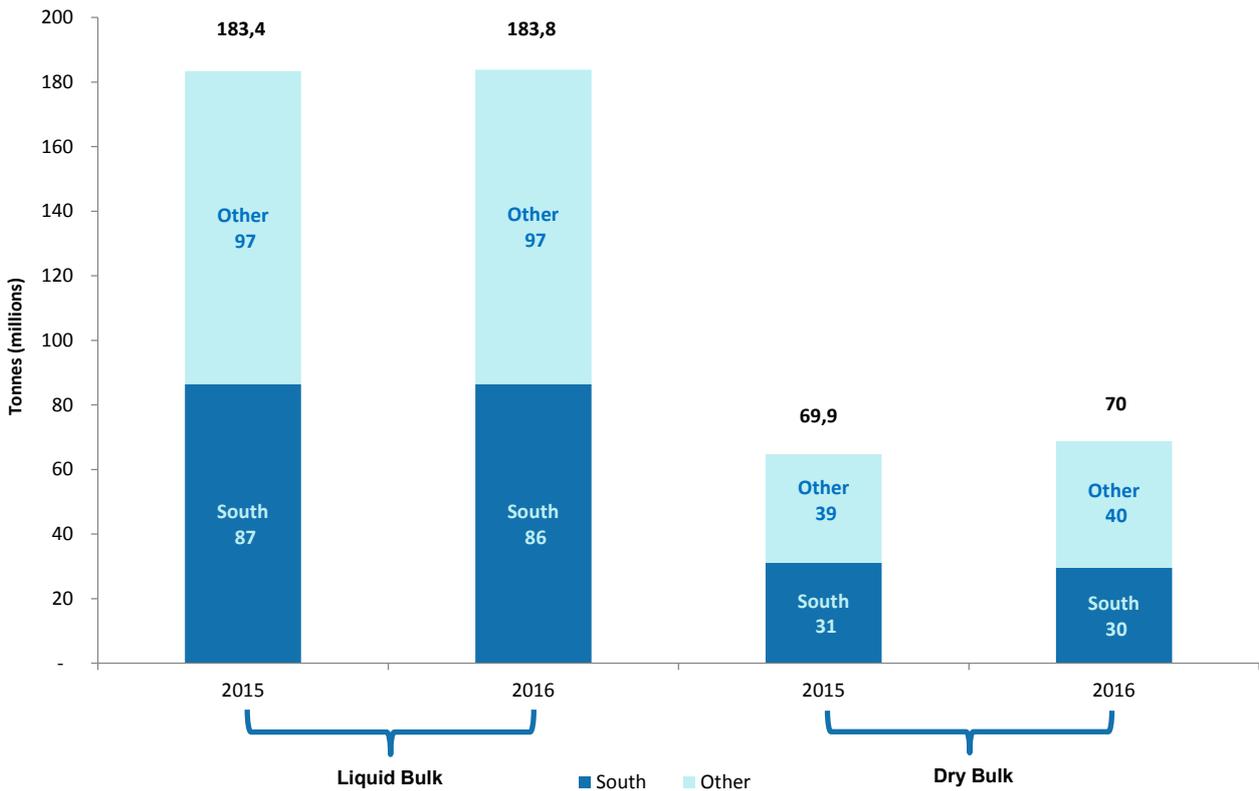


Grafico 40 - Fonte: SRM su Assoporti

Guardando alle statistiche dei porti, si evidenzia il ruolo di primo piano ricoperto dagli scali del Mezzogiorno in tutti i segmenti di traffico con differenti evoluzioni nel confronto annuo a seconda della tipologia di traffico: in aumento la movimentazione dei TEU e in leggero calo il comparto delle rinfuse.

Peso delle imprese del cluster marittimo del Mezzogiorno

In questa sezione si riportano i dati relativi alla presenza di imprese collegate al settore marittimo nelle regioni del Sud Italia, con l'indicazione di quelle che sono le principali attività di riferimento. I dati si riferiscono ai primi 8 mesi del 2016.

Ripartizione delle imprese del cluster marittimo per macro area

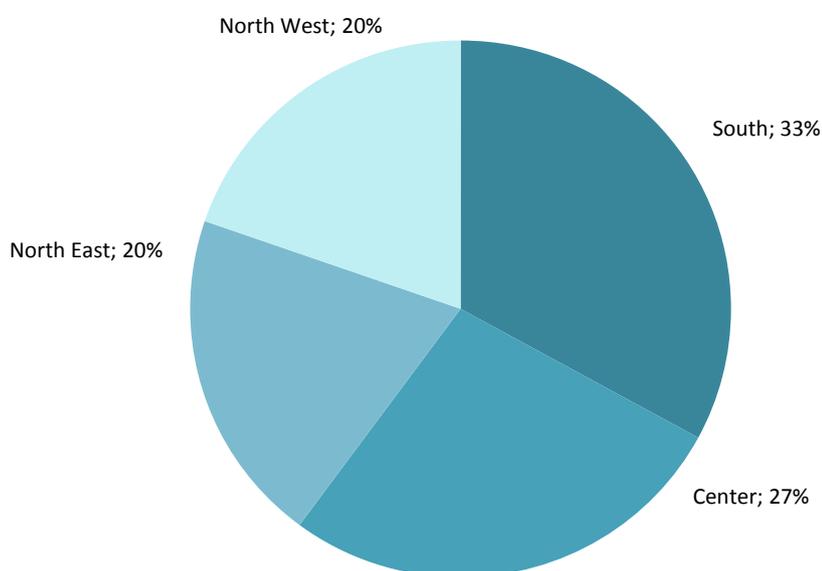


Grafico 41 - Fonte: SRM su Unioncamere, 2016

Il Mezzogiorno è la macro area che presenta la più alta concentrazione di imprese marittime con il 33% del dato nazionale, in valore assoluto 3.033 su 9.202. In particolare oltre il 61% delle imprese del cluster marittimo del Mezzogiorno hanno sede legale in Campania e Sicilia.

Il settore maggiormente interessato è quello delle attività di costruzione di navi con oltre 1.200 unità (il 40,4% del totale); seguono il segmento relativo alla riparazione e manutenzione (21,8%) e quello del trasporto marittimo (20,2%). Il 14,2% delle imprese del cluster nel Mezzogiorno è impegnato nei servizi di noleggio.

Suddivisione delle imprese del cluster marittimo per settori di attività nel Mezzogiorno

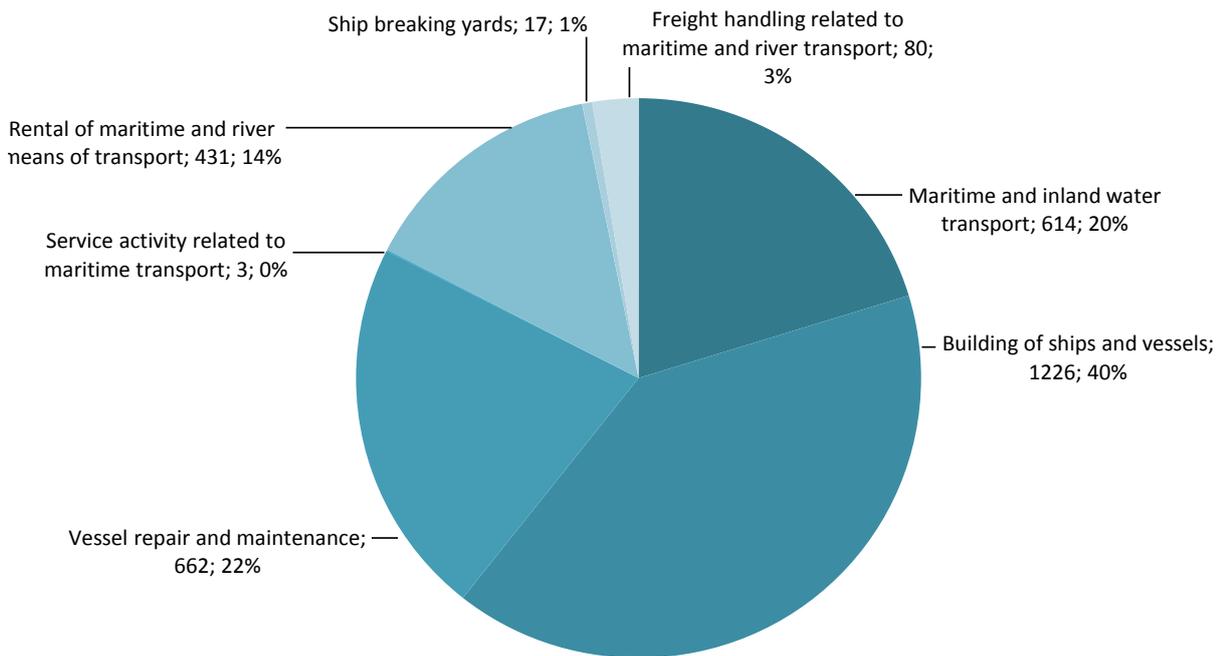


Grafico 42- Fonte: SRM su Unioncamere

I dati sulle imprese del cluster marittimo nel Mezzogiorno confermano l'importante patrimonio imprenditoriale del territorio nel confronto nazionale e dimostrano quanto i diversi segmenti legati al settore continuino a costituire un rilevante driver per lo sviluppo economico del Sud.

Nota Metodologica

“Port Indicators” è una pubblicazione online realizzata congiuntamente da SRM e Assoporti. Si tratta di un prodotto completo di analisi sull’Economia del Mare aggiornato semestralmente in grado di offrire un quadro esaustivo sull’andamento mondiale con un preciso focus di analisi sull’area del Mediterraneo. Inoltre, una serie di indicatori si propongono di dare una chiave interpretativa alle dinamiche ed ai vari fenomeni che contraddistinguono il settore a livello internazionale, nazionale e del Mezzogiorno.

I parametri prescelti sono finalizzati ad analizzare l’andamento congiunturale del trasporto marittimo dal punto di vista economico, infrastrutturale e imprenditoriale. Gli indicatori sono raggruppati in 5 categorie: “Andamento economico congiunturale”, “Relazioni commerciali internazionali”, “Competitività”, “Imprese” e, infine, “Focus sul Mezzogiorno”. Ciascuna serie di indicatori raccoglie tabelle, grafici o infografiche ritenuti particolarmente rappresentativi per valutare il posizionamento dell’Italia nel contesto competitivo internazionale, europeo e del Mediterraneo.

L’analisi trae origine da una valutazione di respiro internazionale dell’andamento congiunturale dell’Economia del Mare, per cui saranno riportate osservazioni sul mercato dei noli nonché del trasporto marittimo di merci nell’Unione Europea, del quale sarà indicato anche il trend. Saranno poi riportate anche le informazioni congiunturali sugli assetti delle flotte container e dei servizi operati dai principali carrier, con il dettaglio delle alleanze in essere e dell’orderbook per dimensione delle navi.

Nell’ambito del quadro economico così delineato, è effettuata un’analisi dell’andamento del commercio internazionale per via marittima, con il dettaglio territoriale – con il focus sul nostro Paese, evidenziando trend di import-export, principali destinazioni e merci scambiate – e settoriale – con il focus sul trasporto in Short Sea Shipping, approfondendone dimensione, trend, tipologia nonché area geografica in cui è concentrato.

Disegnati i confini congiunturali del settore, si vuole valutare come si sia adeguata la competitività dei singoli Paesi ai cambiamenti intervenuti nel periodo considerato. Il parametro di analisi prescelto concerne i traffici portuali effettuando un approfondimento per area geografica con il dettaglio dell’area asiatica, Europa e Mediterraneo, evidenziandone il trend, oltre naturalmente un aggiornamento del traffico dei porti nazionali. Focalizzando l’attenzione sul cluster marittimo italiano, viene indicato il trend delle imprese che lo compongono, in termini sia di numerosità sia di fatturato, offrendo quindi informazioni sull’andamento del settore anche nelle diverse aree territoriali.

L’indagine congiunturale si conclude con un focus sul Mezzogiorno, contestualizzando le informazioni date in precedenza a livello nazionale. Sarà, quindi, evidenziato il commercio marittimo realizzato dalle regioni meridionali, il traffico dei porti dell’area e, infine, le imprese marittime del Mezzogiorno. Di tutte queste statistiche è fornito anche il peso sul dato Italia.

I dati contenuti nell’Osservatorio sono raccolti ed elaborati da SRM sulla base di diverse banche dati, nazionali ed internazionali; per tale motivo, essi possono avere date di aggiornamento differenti.

maritime
economy