



Port Indicators

maritime economy

1 2018

"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
www.assoparti.it

Presidente Assoporti

Zeno D'AGOSTINO

Direttore Generale SRM

Massimo DEANDREIS

Responsabile SRM,

Maritime & Mediterranean Economy Dept.

Alessandro PANARO

Team:

Olimpia FERRARA, SRM (Coordinator)

Anna Arianna BUONFANTI, SRM

Luca FORTE, SRM

Tiziana MURGIA, Assoporti

Dario RUGGIERO, SRM

Graphic & editorial design:

Marina RIPOLI, SRM

I dati della pubblicazione hanno vari livelli di aggiornamento. La consultazione delle fonti è aggiornata a giugno 2018.

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

L'Italia in prima fila

Il nuovo numero 1/2018 di "Port Indicators", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) e SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), fornisce una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo.

Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale globale e soprattutto del Mediterraneo, mare in cui circola il 20% circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, nel Mare nostrum vanno infatti verificandosi importanti fenomeni che impattano – e impatteranno – sui nostri scali.

È il caso degli investimenti della Cina a valere sul programma Belt & Road Initiative attraverso cui il Dragone sta acquistando porti e terminal container per creare

dei gate verso i mercati europei intensificando così le relazioni commerciali e geopolitiche con il vecchio continente. È il caso del Pireo, di Valencia, di Rotterdam, Istanbul, Vado e molti altri.

E, inoltre, rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo con il fenomeno delle Megaship e delle grandi alleanze che pare non fermarsi almeno per ora; il raddoppio del Canale di Suez inizia a produrre effetti significativi segnando percentuali di incremento a doppia cifra; il nuovo slancio dello Short Sea Shipping con particolare riferimento al Ro-Ro; la nascita delle ZES - Zone Economiche Speciali in Italia che interesseranno aree portuali rendendole più competitive, paiono essere solo alcune delle sfide che i porti italiani debbono affrontare per cercare di cogliere le opportunità commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa.

Il tutto con l'Italia in prima fila che deve continuare a puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Maritime News

Assoporti ha partecipato

al Roadshow InvestInItaly

in Corea del Sud



A giugno i porti italiani si sono presentati al mercato Coreano all'interno della manifestazione **"InvestInItaly"** promossa dal Ministero degli Affari Esteri, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dall'Ambasciata Italiana e dall'ufficio ITA a Seoul.

Nel corso del Roadshow è stata dedicata una sessione alla portualità italiana e al suo potenziale di sviluppo.

Ad intervenire per conto di Assoporti, il Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Messina, **Antonino De Simone** che ha illustrato con una presentazione ricca di dati e informazioni, tutte le opportunità presenti nei porti e retroporti.

A seguire, **Federica Montaresi** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha descritto i progetti speciali all'interno di WiderMos che sono in fase di realizzazione.

L'integrazione tra porto e città:

dai porti aperti alla conferenza

Next Generation in Canada



Nelle scorse settimane sono state numerose le iniziative di integrazione tra porto e città, le cosiddette "Port Day" oppure "Porto Aperto". Lo scopo principale è quello di far conoscere le attività e le funzioni del porto alla popolazione delle città nelle quali si trovano.

Dal Nord al Sud, i porti hanno organizzato seminari, concerti e mostre, ma anche giornate formative sui mestieri dei porti.

Nel 2019, le iniziative si concentreranno in quanto Assoporti ha promosso tra gli associati l'organizzazione dell'**Italian Port Day**.

Da ultimi, infatti, Assoporti ha attivamente contribuito al successo della conferenza **Next Generation** organizzata dall'Associazione Internazionale Porti-Città che si è tenuto a Québec, con visite tecniche al Porto Très Rivières e Montréal in Canada. Tra i relatori della conference anche il Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, **Pino Musolino**.

Sostenibilità ambientale:

tour in nave al porto

di Civitavecchia



La *Symphony of the Seas* della Royal Caribbean Lines è stata aperta il 21 giugno, mentre si trovava ormeggiata al porto di Civitavecchia, per una giornata seminariale su temi di sostenibilità ambientale.

Costruita a Saint Nazaire, la nave è oggi la più grande nel suo genere, misurando 362 metri in lunghezza e con una stazza di 228.081 tonnellate. Può ospitare fino a 6.680 passeggeri. A visitare la nave e seguire l'illustrazione delle misure messe in atto dalla compagnia, i rappresentanti delle Autorità di Sistema Portuale italiane, delle Capitanerie di Porto, i sindaci della città di Livorno, **Filippo Nogarin**, presente anche in rappresentanza dell'ANCI insieme al funzionario **Antonio Ragonesi** e il sindaco di Civitavecchia **Antonio Cozzolino**, nonché rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Ambiente.

I lavori sono stati aperti dai massimi rappresentanti della *Royal Caribbean* che hanno



illustrato le iniziative che stanno portando avanti in tema di sostenibilità ambientale: dalla riduzione delle emissioni di CO2 alla gestione delle acque di sentina e dei rifiuti liquidi e solidi. È poi seguita una visita tecnica alla nave sia nell'area gestione rifiuti, che nella sala macchine, terminando sul ponte di comando, con il saluto del Comandante della Nave.

Tutti i presenti hanno partecipato attivamente alla giornata con numerosi interventi, commenti e domande.

«Una giornata proficua» ha commentato il Presidente di Assoporti, **Zeno D'Agostino** a margine della mattinata, «con l'integrazione dei diversi soggetti che operano dentro e intorno i porti. La sostenibilità ambientale è un argomento molto importante, che come Associazione stiamo portando avanti con studi e approfondimenti. Riteniamo sia utile promuovere iniziative come questa che danno la possibilità a tutti di interagire insieme».

Maritime News

SRM ha presentato

il Report 2018 sui Trasporti

Marittimi e la Logistica



SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato lo scorso 5 giugno a Napoli, nell'ambito del convegno "Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia", **la 5° edizione del Rapporto "Italian Maritime Economy"**.

La ricerca, frutto degli studi compiuti dall'Osservatorio di SRM sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica, contiene focus di approfondimento su fenomeni di grande attualità inerenti lo sviluppo del trasporto marittimo come la Belt & Road Initiative della Cina (anche conosciuta come Via della Seta), i corridoi marittimi energetici, i modelli portuali con Singapore in evidenza. Le analisi sono state realizzate in collaborazione con la Kühne Logistics University di Amburgo, il SISI-Shanghai International Shipping Institute e il KMI-Korea Maritime Institute.

È proseguita, la nuova metodologia di ricerca impiantata da SRM impostata sulle georilevazioni delle rotte marittime. Esse hanno riguardato quest'anno anche il settore del Ro-Ro (Roll-on/Roll-off, cioè navi destinate al trasporto veicoli, un'eccellenza italiana) e il settore delle portacontainer di media e piccola dimensione. Nel complesso il database relativo alle portacontainer comprende circa 1 milione di dati di posizioni che indicano gli spostamenti di circa 1.700 navi che viaggiano intorno al globo terrestre. La rilevazione relativa al settore Ro-Ro ha riguardato circa 70 mila dati inerenti le posizioni di 1.350 navi nel Mediterraneo. Tale metodologia ha consentito la costruzione di una serie di geomappe che hanno rilevato la dinamica e la presenza dei flussi navali nel Mediterraneo e a livello mondiale. Si tratta di un approccio che consente di comprendere i trend del commercio internazionale e la direzione delle merci verso i mercati di sbocco, nonché i cambiamenti che gli investimenti cinesi stanno determinando a livello globale. Da queste geomappe emergono ancora più chiaramente i fenomeni che attestano la maggiore centralità del Mediterraneo nello scenario geoeconomico marittimo.

Il Rapporto, inoltre, ha evidenziato come i porti italiani siano origine e destinazione di un'ingente quantità di traffico energetico, dovuto alla presenza di importanti rotte petrolifere e a nuovi corridoi dove transitano navi che trasportano il GNL (Gas Naturale Liquefatto) che rappresenterà una delle fonti di energie in prospettiva più importanti in ambito marittimo.

**Volume e atti del convegno su
www.srm-maritimeconomy.com**

**Si è svolto a Napoli il 3° meeting
della Global Shipping
Think Tank Alliance
tra i centri studi mondiali**



Il convegno di SRM del 5 giugno è stato preceduto dal **3° seminario internazionale della "Global Shipping Think Tank Alliance"**, che ha visto riuniti presso il Banco di Napoli i delegati dei 14 centri studi specializzati nell'analisi dell'economia marittima provenienti da Asia, Europa e Stati Uniti aderenti all'alleanza. La partnership, siglata nel 2016, ha l'obiettivo di elaborare studi e analisi congiunti sul settore della logistica, della portualità e dello shipping e costruire un network di conoscenza per lo scambio di esperienze scientifiche e di prodotti di ricerca nel comparto dell'economia del mare. SRM è l'unico centro studi italiano partner dell'iniziativa e, nel corso dei lavori, ha altresì sottoscritto un protocollo d'intesa con il KMI-Korea Maritime Institute per approfondire filoni di ricerca specifici connessi al settore delle infrastrutture portuali.

**Assoporti, Ispra e Remtech
promuovono un seminario
sugli Smart Ports**



Si è svolta a maggio presso Palazzo Montecitorio la Conferenza Nazionale **"Smart Ports: sedimenti, sostenibilità, attività portuali, opere, logistica"**, un evento che Assoporti ha organizzato insieme a Ispra e Remtech giunto quest'anno alla sua 4° edizione. Si tratta di un evento preparatorio all'edizione 2018 di RemTech Expo. Il progetto Smart Ports prevede azioni mirate con l'obiettivo di: diffondere la conoscenza e la cultura della tutela dell'ambiente e della gestione dei rischi che caratterizzano il territorio, con particolare riferimento al sistema costiero e portuale; favorire il confronto tra ministeri, organi di controllo, istituzioni e imprese coinvolte sui temi di comune interesse. Tra i temi discussi: la sostenibilità ambientale dei porti, le gestione dei sedimenti di dragaggio, l'ecodragaggio, l'applicazione della nuova normativa in ambito ambientale relativa ai Piani Regolatori Portuali, il traffico navale e lo sviluppo dell'ingegneria e dell'innovazione tecnologica.

Maritime News

I porti italiani alla Fiera Transport & Logistic di Shanghai



Si tenuta a maggio la **Transport & Logistic Fair** di Shanghai, una delle più importanti rassegne mondiali del settore portuale e logistico. La manifestazione biennale vede circa 30.000

visitatori provenienti da tutto il mondo, in particolare dal Far East. Come l'omonima fiera di Monaco, raggruppa tutti i player del settore logistico e intermodale aereo, ferroviario e portuale.

Il padiglione italiano, promosso e coordinato da Assoporti, ha presentato per la prima volta le nuove Autorità di Sistema portuale al pubblico del Far East, nel corso di un primo evento sullo stand realizzato con la partecipazione dell'Italian Trade Agency (ex ICE) di Roma, Pechino e Shanghai.

Il seminario di avvio dei lavori è stato aperto dal Console Generale Italiano a Shanghai, **Stefano Beltrame**, insieme al Presidente di Assoporti, **Zeno D'Agostino**, con la partecipazione di tutti i rappresentanti dei porti.

Trattandosi del terzo Paese per la movimentazione delle merci in Europa e naturale porta d'ingresso per le navi che transitano nell'area del Mediterraneo, l'Italia dei Porti ha attirato l'interesse dei molteplici operatori e potenziali investitori presenti in Fiera.

Costituito il gruppo di coordinamento dei Segretari Generali delle AdSP

Si è costituito ufficialmente il 12 aprile 2018 il gruppo di coordinamento dei Segretari Generali delle Autorità di Sistema Portuale presso Assoporti. La costituzione di questo gruppo nasce dalla necessità di dover affrontare una serie di temi tecnici riguardanti i porti.

Sono stati affrontati dei temi di discussione in materia di programmazione energetica ambientale, organici dei porti, servizi di interesse generale e aggiornamenti in materia di personale dipendente.

Gli intervenuti hanno ribadito la necessità di affrontare in maniera coesa e sistematica le necessità degli scali. Le parole chiave emerse sono state regolazione, trasparenza e unità d'intenti che Assoporti ha subito colto con favore, garantendo attenzione e disponibilità a tutte le realtà portuali italiane su qualsiasi fronte.

Assoporti lancia una prima analisi sulle azioni da intraprendere in tema di Porti Verdi

Assoporti ha lanciato nel mese di marzo il documento **“I porti verdi – Stato dell’arte, parametri di riferimento e prospettive”**, in seguito a quanto già illustrato dal Presidente dell’Autorità di Sistema del Mare di Sardegna, **Massimo Deiana**, nel corso dell’Assemblea Programmatica dell’Associazione lo scorso dicembre.

Il documento traccia un piano d’azione in tema ambientale, riferendosi a una necessaria analisi da farsi sulle *policy* dell’Unione europea oltre a quelle nazionali e sulle tendenze attuali, per poi passare alle proposte pratiche.

Il paper è disponibile su www.assoparti.it

Sulla Gazzetta Ufficiale del 26 febbraio il decreto 12/2018 sull’istituzione delle ZES

Il Decreto ha l’obiettivo di dettagliare i criteri e le condizioni che sono state create dal Governo per far sì che nasca una Zona Economica Speciale prevista dalla legge 123/17 (c.d. Decreto Mezzogiorno).

Si tratta di zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate, situate entro i confini dello Stato e costituite da aree adiacenti purché presentino nesso economico funzionale e che comprendano un’area portuale. Solo le regioni del Mezzogiorno possono presentare proposta di ZES ubicate dove siano presenti aree portuali. I requisiti di base sono: 1) essere in una Regione del Mezzogiorno; 2) comprendere almeno un’area portuale (regolamento UE 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per lo sviluppo della rete TEN-T); 3) prevedere incentivi in relazione alla natura incrementale degli investimenti delle imprese; 4) avere un PSS - Piano di Sviluppo Strategico; 5) specificare (eventuali) accordi o convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari; 6) avere il Soggetto per l’Amministrazione denominato “Comitato di Indirizzo” identificato.

Le imprese che investiranno nelle ZES in Italia:

- avranno procedure semplificate per adempimenti burocratici e per l’accesso alle infrastrutture;
- avranno un credito di imposta in relazione agli investimenti effettuati per l’acquisto di beni strumentali nuovi acquistati entro il 31 dicembre 2020, nella misura massima di 50 milioni (stanziamento: 25 milioni di euro nel 2018; 31,25 milioni di euro nel 2019 e 150,2 milioni di euro nel 2020);
- dovranno mantenere l’attività nella ZES per almeno 7 anni.

La ZES della Campania, facente capo all’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e quella della Calabria, sembrano essere pronte per l’avvio in quanto già avallate dalle Regioni di appartenenza.

Outlook di settore

Le best performance del sistema portuale italiano: merci e passeggeri

Merci

Il sistema portuale italiano movimenta attualmente **oltre mezzo miliardo di tonnellate di merci** (+1,8%). Le prime tre Autorità di Sistema Portuale (AdSP) per tonnellate di merce movimentata sono il Mar Ligure Occidentale (68,1 mln), il Mar Adriatico Orientale (66,6 mln) e il Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto (59,7 mln).

Nel complesso risulta positivo il risultato nel comparto **liquid bulk**, che registra un +3,3% attestandosi a circa **188 mln di tonnellate**. Crescono poi dell'8,5% le merci trasportate su **Ro-Ro**, passate infatti da 98,6 mln di tonnellate del 2016 a oltre **107**. Sostanzialmente stabile la performance italiana in termini di **TEU** che si attestano sui **10,7 mln**.

Passeggeri

Considerando i passeggeri trasportati si registra un **+7%, con 52 mln** di presenze registrate. Ai primi posti l'**AdSP del Mar Tirreno Meridionale, Ionio e dello Stretto** che supera gli 11,7 mln con una crescita di oltre il 35%, seguono quella del **Mar Tirreno Settentrionale** e del **Mar Tirreno Centrale** rispettivamente con 9,7 e 8,4 mln di passeggeri. Brillante anche la performance dell'**AdSP del Mare di Sardegna** con 6,2 mln di passeggeri (+19%).

Import-Export via mare con

l'area Mena a quota 60 mld €

L'Italia si conferma leader tra i paesi europei. Il Mediterraneo rappresenta un'area strategica per le relazioni commerciali italiane: l'import-export via mare tra l'Italia e l'area Mena (Turchia inclusa) supera i 60 mld € con una **crescita del 13%**. Tra i paesi europei, l'**Italia presenta il valore più elevato** degli scambi marittimi con il Mediterraneo nel 2017; seguono Germania e Spagna rispettivamente con 46 e 44,2 mld €. Il commercio marittimo rappresenta circa l'**80% dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'area Mena**.

Nel 2017 la **Turchia** si conferma il **principale partner** marittimo dell'Italia (**13 mld €**) in crescita sull'anno precedente (+9,4%); seguono Arabia Saudita e Tunisia.

Italia leader per lo Short Sea

Shipping nel Mediterraneo

L'Italia è leader nello Short Sea Shipping con il Mediterraneo (**218 mln di tonnellate** di merce) pari al 36% del totale con un incremento dell'1%. Il nostro Paese conferma anche la propria **leadership mondiale per la flotta Ro-Ro** destinata a questo tipo di trasporto con oltre 5 mln di tonnellate di stazza lorda.

Nel trasporto marittimo a corto raggio l'Italia, con circa **283 mln di tonnellate** di merce scambiata, risulta seconda, dopo l'Olanda, tra i Paesi europei considerati, con un **incremento del 4%**.

Italia tra i primi 25 paesi

al mondo per competitività

marittima e logistica

Nel 2017 l'Italia nel Liner Shipping Connectivity Index si classifica al **19º posto** per connettività marittima. Si incrementano i rapporti bilaterali dell'Italia con i paesi dell'area Mena (Liner Shipping Bilateral Connectivity Index).

Nel 2016, l'Italia si è classificata al **21º posto** in termini di competitività logistica nel *rank* del Logistics Performance Index.

Grandi canali e aree portuali

Dai primi risultati significativi registrati dopo l'ampliamento dei canali, si evidenzia la **crescita a doppia cifra del Canale di Suez** (+11%) con un nuovo record storico di 908,6 mln di tonnellate transitate. Il 52% è costituito da traffico container e il 24% da traffico oil. Il traffico del Canale interessa anche i porti Italiani: ad esempio **il 50% del traffico container di Genova e il 47% di La Spezia** transitano attraverso Suez.

Il gigantismo navale prosegue

e il mercato crescerà ancora

La flotta containership globale crescerà del 2,4% fino al 2020. Ad aumentare maggiormente saranno le mega-carrier (tra 18 e 23mila TEU), che si incrementeranno del 24,7%.

Proseguono le alleanze

tra i big carrier

Le tre grandi alleanze (2M, THE Alliance e Ocean Alliance) coprono l'**81% della capacità globale**. Cresce la concentrazione della flotta nelle mani dei grandi player mondiali. Tra i primi 30 del mondo anche l'italiana **Grimaldi**. Le **prime 5 compagnie** armatoriali del settore dei container controllano il **61,3% della capacità totale** per effetto anche del fenomeno delle **fusioni e acquisizioni**. Nel 2017 Maersk Group ha acquisito Hamburg Sud, Hapag Lloyd e UASC che si sono fuse in un'unica entità. Nel 2018 COSCO e Shanghai International Port Group perfezioneranno l'acquisto di OOCL e la ONE (K Line, MOL e NYK) inizierà la sua attività.

Le grandi alleanze scelgono

anche i porti italiani

Le tre grandi alleanze hanno **29 servizi stabili con 8 porti italiani**. In particolare, l'Italia è sulla rotta Asia-Med attraverso Suez.

La leadership cinese nel mondo

Tra i primi 5 paesi del mondo per traffico containerizzato 4 sono in Asia. Leader è la **Cina con 200 mln di TEU**. Osserviamo una **concentrazione del traffico container sempre più spinta**: i porti top 20 concentrano il 45% del totale, i top 10 il 31%. Nei top 20 i porti cinesi coprono il 55% del traffico e sono cresciuti a un tasso di velocità maggiore (+6,6%).

Gli indicatori

Dopo aver illustrato una serie di notizie sul mondo portuale italiano e presentato un outlook sui principali dati che inquadrano i fenomeni e l'andamento a livello italiano, mediterraneo e globale dell'Economia del Mare, passiamo al cuore di questa pubblicazione.

Segue una serie di indicatori che si propongono di dare una chiave interpretativa alle dinamiche e ai vari fenomeni che contraddistinguono il settore a livello nazionale.

I parametri prescelti sono finalizzati ad analizzare l'andamento congiunturale del trasporto marittimo dal punto di vista economico e infrastrutturale.

Gli indicatori sono raggruppati in 4 categorie: (1) **traffico dei porti italiani**, (2) **commercio internazionale**, (3) **competitività**, (4) **grandi canali e aree portuali**. Ciascun gruppo 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 sono riportate osservazioni sul trasporto marittimo di merci nell'Unione europea, del quale è indicato anche il trend.

Sono poi riportate anche le informazioni congiunturali sugli assetti delle flotte portacontainer e dei servizi operati dai principali carrier, con il dettaglio delle alleanze in essere e dell'orderbook per dimensione delle navi.

Nella prima parte l'attenzione è posta sulle dinamiche e sui risultati della Maritime Economy in Italia. È effettuata un'analisi sul traffico portuale per singolo porto e per Autorità di Sistema Portuale per poi passare al dettaglio del traffico containerizzato, Ro-Ro e rinfuse liquide e solide, nonché passeggeri e crociere.

Inoltre, 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.

Disegnati i confini congiunturali del settore, si valuta 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 aera geografica con il dettaglio delle aree asiatica, europea e mediterranea, evidenziandone il trend.

L'analisi si chiude con una visione sui trend dei grandi canali e sui top container port mondiali e mediterranei.

1

Il traffico dei porti italiani: merci e passeggeri

Il primo gruppo di indicatori offre una fotografia al 2017 delle performance del sistema portuale italiano nelle diverse categorie merceologiche e anche per il comparto passeggeri. Oltre ad un'analisi per Autorità di Sistema Portuale, si fornisce un approfondimento per singolo porto, proprio allo scopo di offrire informazioni più dettagliate sui volumi di merci e dei flussi di passeggeri, anche turisti, che transitano a livello territoriale.

Il traffico portuale totale per singolo porto e per AdSP	16
Focus Container	20
Focus Ro-Ro	22
Focus Rinfuse	24
Focus Passeggeri e Crociere	28

2

Il commercio internazionale: import-export marittimo e SSS

Il secondo gruppo di indicatori è finalizzato ad inquadrare le relazioni commerciali marittime del nostro Paese e, in particolare, a fornire aggiornamenti e statistiche sui rapporti con i paesi del Mediterraneo e sul trasporto marittimo a corto raggio.

Import-export marittimo Italia	34
Import-export marittimo tra Italia e paesi dell'area Mena	36
Lo Short Sea Shipping	40

Gli indicatori di competitività

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

Il Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) **43**

Il Liner Shipping Bilateral Connectivity Index (LSBCI) tra paesi europei con la Cina e l’area Mena **44**

Il Logistics Performance Index (LPI) **46**

La dimensione della flotta container **47**

Gli ordinativi **48**

Le grandi alleanze **49**

Outlook grandi canali e aree portuali

Il quarto gruppo di indicatori è finalizzato a mostrare come grandi opere disruptive, come i nuovi Canali – possano inflenzare le dinamiche dello shipping e l’analisi delle performance dei porti a livello globale. Questi parametri consentono di individuare dove stanno andando le merci e quali sono i porti che meglio rispondono alle esigenze dei loro “clienti”, ovvero i carrier.

Trend dei canali di Suez e Panama **52**

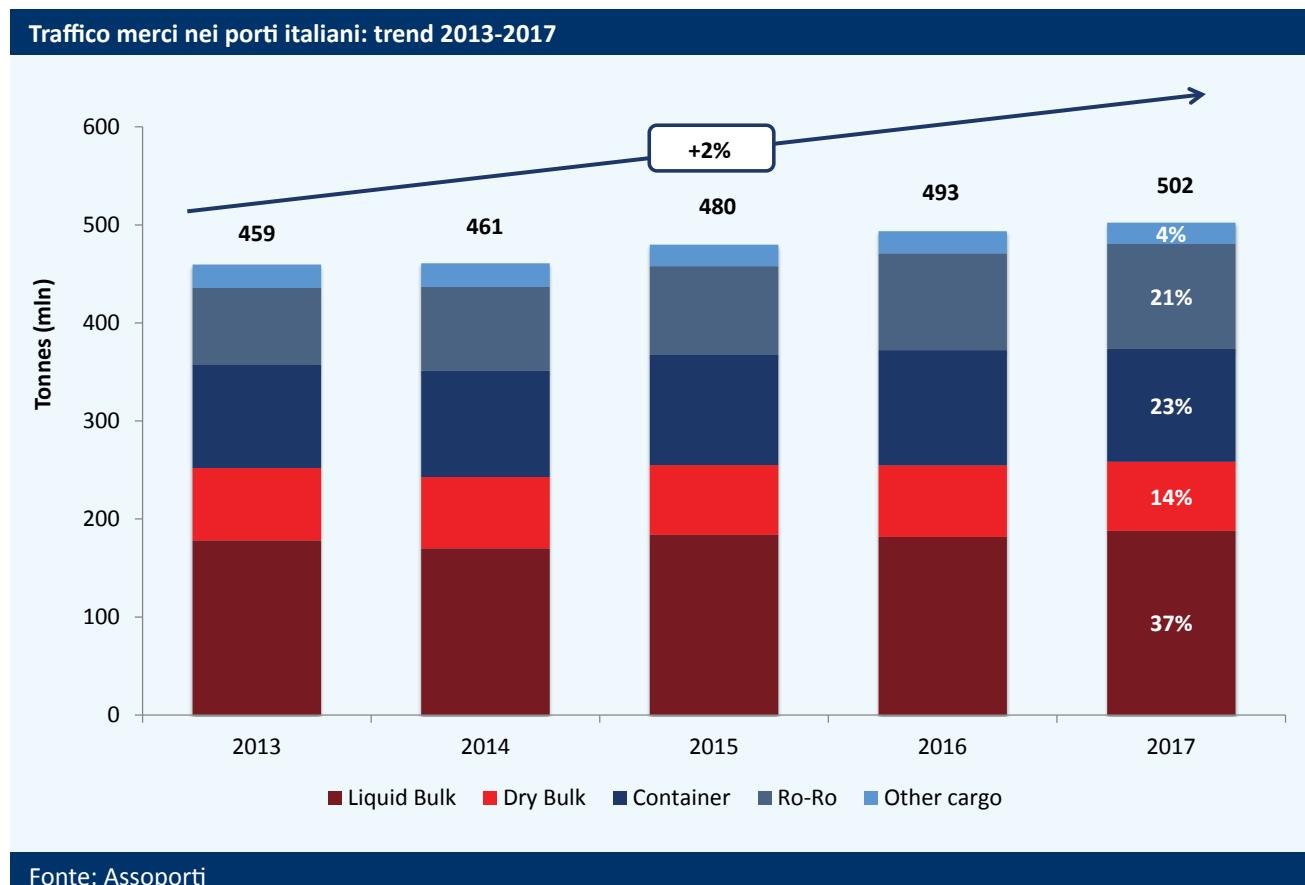
Traffico dei Porti Top mondiali **54**

Traffico dei Porti Top del Mediterraneo e del Northern Range **56**

Il traffico portuale totale per singolo porto e per AdSP

Nel 2017 il traffico merce totale dei porti italiani ha raggiunto i 502 milioni di tonnellate, dato in aumento rispetto al 2016 (+1,8%), e che registra un incremento medio annuo del 2% nell'ultimo quinquennio.

I nostri porti gestiscono tutte le tipologie di merci, con una prevalenza delle rinfuse liquide (37%), dei container (23%) e del Ro-Ro (21%).

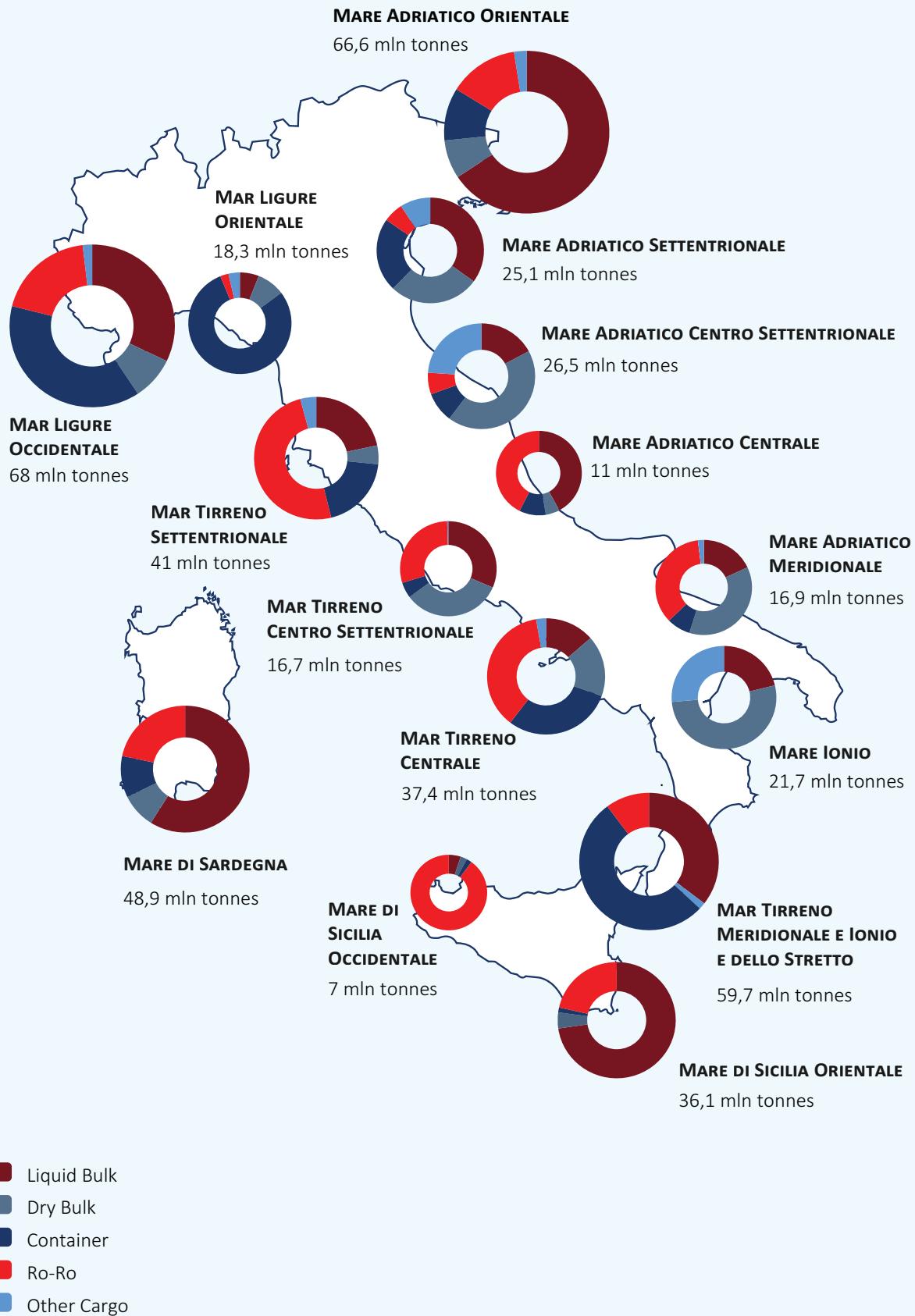


Le prime tre Autorità di Sistema Portuale (AdSP) per tonnellate di merce movimentata sono il Mar Ligure Occidentale (68,1 milioni), il Mar Adriatico Orientale (66,6 milioni) e il Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto (59,1 milioni). Tra il 2016 e il 2017 i maggiori incrementi sono stati registrati nell'AdSP del Mar Ligure Orientale (+13,6%), in quella del Mar Ligure Occidentale (+8,8%), del Mar di Sicilia Orientale (+7,5%) e del Mar Tirreno Centrale (+5,4%).

I primi tre porti per merce movimentata al 2017 sono Trieste (circa 62 milioni di tonnellate), seguito da Genova (54,2 milioni) e Cagliari (37,9 milioni); superano i 30 milioni di merce anche Livorno e Gioia Tauro.

Tra i porti più dinamici nel 2017 ritroviamo Messina, La Spezia, Salerno, Catania con una crescita superiore al 10%. Buona la dinamica nell'ultimo anno anche per i primi due porti, Trieste (+4,6%) e Genova (+8,7%).

Tipologia di merci gestite dalle 15 Autorità di Sistema Portuale nel 2017



Fonte: SRM su Assoporti e Autorità portuali, 2018

Movimenti portuali per Autorità Portuale di Sistema (Totale merce, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Mar Ligure Occidentale	71.345.125	63.615.761	62.573.799	68.052.439	8,8%
Mare Adriatico Orientale	51.555.903	61.612.616	63.880.130	66.588.816	4,2%
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	50.425.287	57.981.784	61.436.264	59.697.889	-3,9%
Mare di Sardegna	44.463.258	48.424.294	49.721.421	48.844.273	-1,8%
Mar Tirreno Settentrionale	36.497.023	39.204.258	41.138.919	41.070.163	-0,2%
Mar Tirreno Centrale	29.193.093	33.940.491	35.466.236	37.398.775	5,4%
Mare di Sicilia Orientale	36.429.730	33.900.387	33.575.479	36.099.415	7,5%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	23.879.193	24.738.989	25.962.764	26.508.485	2,1%
Mare Adriatico Settentrionale	32.460.299	27.723.015	26.984.037	26.301.624	-2,5%
Mar Ionio	47.656.954	22.715.899	24.668.850	21.648.287	-12,2%
Mar Ligure Orientale	20.224.214	16.487.717	16.076.146	18.260.066	13,6%
Mare Adriatico Meridionale	13.722.629	18.150.364	17.324.733	16.923.523	-2,3%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	16.769.565	16.568.803	16.706.230	16.690.280	-0,1%
Mare Adriatico Centrale	9.209.643	8.593.062	11.204.363	11.024.933	-1,6%
Mare di Sicilia Occidentale	9.082.131	7.151.449	6.725.833	6.980.467	3,8%
Total	492.914.047	480.808.889	493.445.204	502.089.435	1,8%

Fonte: Assoporti

Movimenti portuali per singoli porti (Totale merce, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Trieste	47.718.331	57.161.194	59.244.255	61.955.405	4,6%
Genova	55.189.219	50.225.831	49.829.585	54.185.150	8,7%
Cagliari-Sarroch	37.913.076	41.082.556	40.020.252	37.900.249	-5,3%
Livorno	28.210.752	32.712.473	32.815.851	33.702.171	2,7%
Gioia Tauro****	24.764.592	34.775.000	38.620.133	32.936.387	-14,7%
Augusta	32.612.258	26.342.608	25.691.817	27.394.177	6,6%
Ravenna	23.879.193	24.738.989	25.962.764	26.508.485	2,1%
Messina-Milazzo	25.660.695	23.206.784	22.816.131	26.095.141	14,4%
Venezia	29.099.041	25.104.218	25.219.960	25.134.624	-0,3%
Napoli	21.009.231	20.996.522	22.317.633	22.430.085	0,5%
Taranto	47.656.954	22.715.899	24.668.850	21.648.287	-12,2%

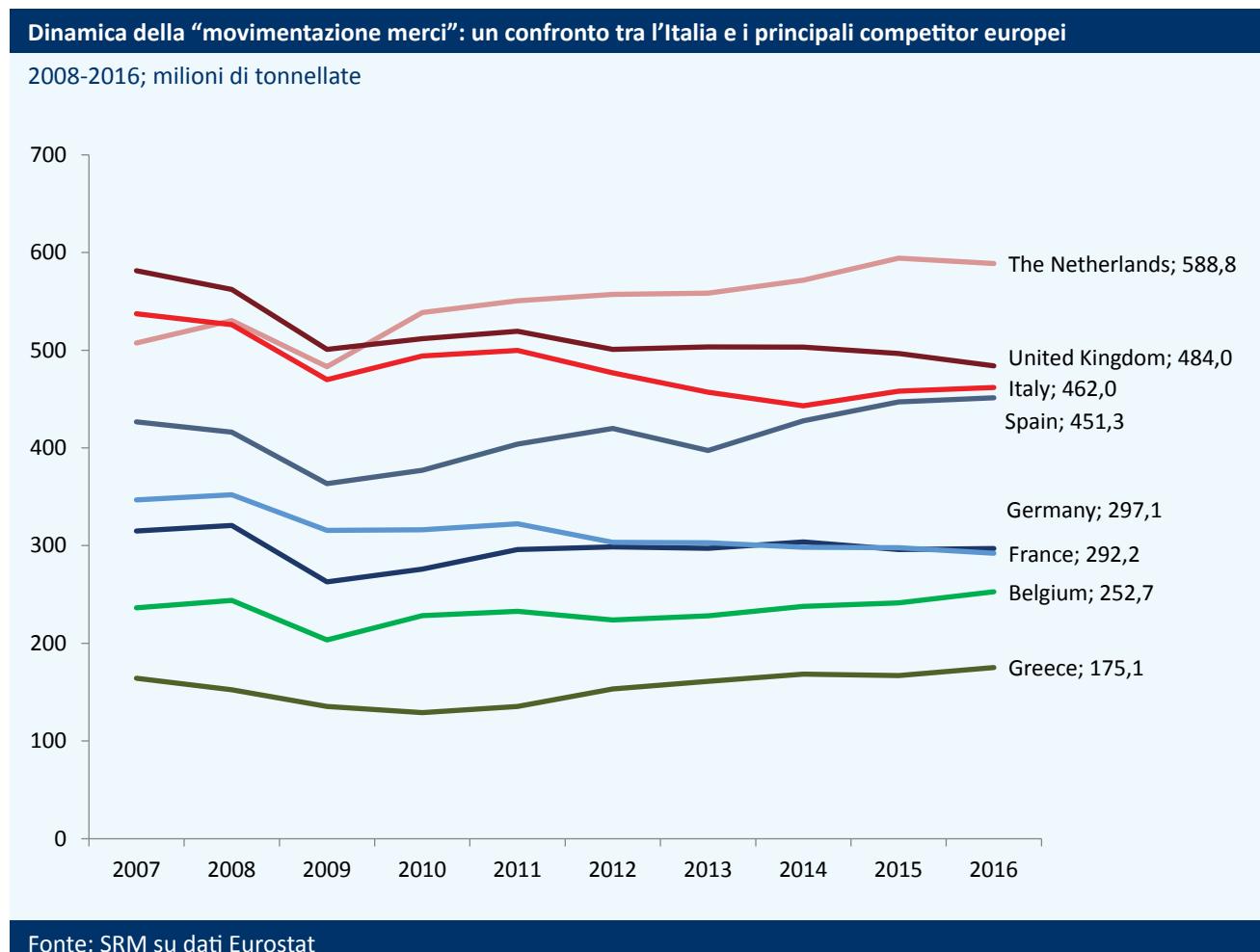
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
La Spezia	17.162.478	15.087.892	14.186.943	15.980.341	12,6%
Salerno	8.183.862	12.943.969	13.148.603	14.968.690	13,8%
Savona-Vado	16.155.906	13.389.930	12.744.214	13.867.289	8,8%
Civitavecchia	8.126.950	11.153.978	11.474.941	11.428.365	-0,4%
Ancona	9.209.643	8.593.062	11.204.363	11.024.933	-1,6%
Brindisi	9.306.484	11.774.738	10.097.563	9.507.508	-5,8%
Catania	3.817.472	7.557.779	7.883.662	8.705.238	10,4%
Olbia*	6.550.182	7.341.738	7.322.189	8.354.853	14,1%
Palermo ***	5.739.061	7.151.449	6.725.833	6.980.467	3,8%
Bari **	4.416.145	6.375.626	6.724.616	6.846.686	1,8%
Piombino	8.286.271	6.491.785	5.497.731	4.787.206	-12,9%
Monfalcone	3.837.572	4.451.422	4.635.875	4.633.411	-0,1%
Fiumicino	5.899.215	3.647.799	3.412.717	3.396.663	-0,5%
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	0	0	2.825.337	2.580.786	-8,7%
Marina di Carrara	3.061.736	1.399.825	1.889.203	2.279.725	20,7%
Gaeta	2.743.400	1.970.893	1.818.572	1.865.252	2,6%
Oristano	0	0	1.345.096	1.532.854	14,0%
Chioggia	2.133.197	1.591.081	1.764.077	1.167.000	-33,8%
Portoscuso-Portovesme	0	0	1.011.233	1.034.422	2,3%
Manfredonia	0	0	502.554	569.329	13,3%
Santa Teresa di Gallura	0	0	22.651	21.895	-3,3%
Portonogaro	1.228.061	1.027.716	0	0	ns
Trapani	3.343.070	0	0	0	ns
Total	492.914.047	480.808.889	493.445.204	502.089.435	1,8%

* Olbia-G.Aranci-Porto Torres. ** Bari + Barletta + Monopoli.

*** Palermo-Termini Imerese. **** Gioia Tauro + Crotone + Corigliano Calabro.

Fonte: Assoporti

Nel confronto con i principali competitor europei, l'Italia è il terzo paese europeo dopo l'Olanda e il Regno Unito per tonnellate complessivamente gestite.



Focus Container

Con riferimento alla sola merce containarizzata, il 2017 è stato un anno complessivamente stabile per i porti italiani (0,7% in più i TEU rispetto al 2016, per un totale di 10,7 milioni di TEU al 2017). Tra le prime tre AdSP troviamo quella del Mar Ligure Occidentale (circa 2,7 milioni di TEU), Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto (2,5 milioni) e Mar Ligure Orientale (1,5 milioni). Seguono Mar Tirreno Centrale (con quasi 1 milione di TEU nel 2017) e il Mar Terreno Settentrionale (oltre 700 mila TEU). Mentre cresce il volume di container gestito dal Mar Ligure Occidentale (+13,3% rispetto al 2016) e dal Mar Ligure Orientale (+16,9%), il Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto, ha subito un calo nel 2017 (-12,5%). In crescita anche il Mar Tirreno Centrale (+10,6%).

I primi tre porti per volume di container gestito nel 2017 sono Genova (2,6 milioni di TEU), Gioia Tauro (2,5 milioni) e La Spezia (1,5 milioni). Seguono con volumi superiori ai 500 mila TEU, ma inferiori ad 1 milione, il porto di Livorno, quelli di Trieste, Venezia e Napoli. Buona la dinamica per il Porto di Genova, che dopo essere rimasto stabile tra il 2015 e il 2016, ha visto un incremento del 14,1% nel 2017. In crescita anche La Spezia (+15,8%). Una dinamica positiva – superiore ad un incremento del 25% – è stata riscontrata per Trieste e Civitavecchia.

Movimenti portuali per Autorità Portuale di Sistema (Container, dati in TEU)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Mar Ligure Occidentale	1.844.840	2.333.345	2.352.511	2.666.244	13,3%
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	3.208.859	2.546.805	2.797.070	2.448.570	-12,5%
Mar Ligure Orientale	1.030.677	1.300.510	1.305.205	1.526.023	16,9%
Mar Tirreno Centrale	791.831	797.608	872.053	964.562	10,6%
Mar Tirreno Settentrionale	658.885	780.874	800.475	734.085	-8,3%
Mare Adriatico Orientale	198.896	501.982	487.442	617.022	26,6%
Mare Adriatico Settentrionale	289.902	560.301	605.875	611.383	0,9%
Mare di Sardegna	639.049	747.693	723.037	463.940	-35,8%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	168.588	244.813	234.511	223.369	-4,8%
Mare Adriatico Centrale	64.209	178.476	185.846	168.578	-9,3%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	34.615	66.731	74.208	94.401	27,2%
Mare Adriatico Meridionale	12.174	60.338	73.450	69.801	-5,0%
Mare di Sicilia Orientale	15.343	49.595	49.198	50.111	1,9%
Mare di Sicilia Occidentale	37.249	12.896	12.160	13.310	9,5%
Mar Ionio	716.856	0	375	0	-100,0%
Total	9.711.973	10.181.967	10.573.416	10.651.399	0,7%

Fonte: Assoporti

Movimenti portuali per singoli porti (Container, dati in TEU)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Genova	1.624.964	2.242.902	2.297.917	2.622.187	14,1%
Gioia Tauro	3.208.859	2.546.805	2.797.070	2.448.570	-12,5%
La Spezia	1.024.455	1.300.442	1.272.425	1.473.571	15,8%
Livorno	658.506	780.874	800.475	734.085	-8,3%
Trieste	198.319	501.268	486.462	616.156	26,7%
Venezia	289.860	560.301	605.875	611.383	0,9%
Napoli	373.626	438.280	483.481	509.876	5,5%
Cagliari-Sarroch	639.049	747.693	723.037	463.940	-35,8%
Salerno	418.205	359.328	388.572	454.686	17,0%
Ravenna	168.588	244.813	234.511	223.369	-4,8%
Ancona	64.209	178.476	185.846	168.578	-9,3%
Civitavecchia*	34.615	66.731	74.208	94.401	27,2%

	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Bari *	10.008	60.009	71.593	68.695	-4,0%
Marina di Carrara	6.222	68	32.780	52.452	60,0%
Catania	15.343	49.595	49.198	50.111	1,9%
Savona-Vado	219.876	90.443	54.594	44.057	-19,3%
Palermo**	27.984	12.896	12.160	13.310	9,5%
Brindisi	2.166	329	1.857	1.106	-40,4%
Monfalcone	577	714	980	866	-11,6%
Taranto	716.856	0	375	0	-100,0%
Total	9.711.973	10.181.967	10.573.416	10.651.399	0,7%

* Bari + Barletta + Monopoli. ** Palermo-Termini Imerese.

Fonte: Assoporti

Focus Ro-Ro

Passando ai Ro-Ro, il 2017 è risultato essere un anno di crescita, con un +8,5% e confermando la performance positiva già registrate in precedenza. L'AdSP Mar Tirreno Settentrionale è quella che fa maggiore movimentazione, con 20,4 milioni di tonnellate di Ro-Ro nel 2017, seguita dal Mar Tirreno Centrale e dal Mar Ligure Occidentale, rispettivamente con 13,8 e 13 milioni di tonnellate. Il Mare di Sardegna supera i 10 milioni di tonnellate, mentre il Mar Adriatico Orientale arriva a 9 milioni. Più a sud, il Mare di Sicilia orientale ha registrato 7,7 milioni di tonnellate di Ro-Ro.

Questo comparto è cresciuto un po' in tutte le AdSP. In particolare il Mar Tirreno Settentrionale ha visto un incremento del 7,4% nel 2017 (in questo caso vale la pena evidenziare il raddoppio nel tonnellaggio tra il 2005 e il 2017); il mar Tirreno centrale ha registrato una crescita del 7,4% nell'ultimo anno. Più consistente l'aumento osservato per il Mar Ligure Occidentale (+14,5% rispetto al 2016).

Il primo porto italiano per tonnellaggio di Ro-Ro è quello di Livorno (14,4 milioni di tonnellate al 2017), seguito da Genova (9,3 milioni), Trieste (8,8 milioni) e Salerno (8,1 milioni).

Salerno e Livorno sono altresì tra i porti che hanno registrato un aumento più consistente nel comparto tra il 2016 e il 2017, rispettivamente +17,7% e +16,2%. Crescite consistenti anche a Savona (+34,5%), Catania (+10,5%) e Olbia (+11%).

Movimenti portuali per Autorità Portuale di Sistema (Ro-Ro, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Mar Tirreno Settentrionale	10.224.045	15.752.015	19.009.823	20.409.216	7,4%
Mar Tirreno Centrale	11.439.330	12.701.186	12.850.790	13.805.639	7,4%
Mar Ligure Occidentale	8.836.412	11.802.383	11.435.448	13.088.596	14,5%
Mare di Sardegna	10.020.845	9.333.655	9.791.976	10.577.849	8,0%
Mare Adriatico Orientale	5.430.322	8.578.956	8.743.104	9.118.867	4,3%
Mare di Sicilia Orientale	2.717.037	6.627.358	7.018.110	7.755.859	10,5%
Mare di Sicilia Occidentale	6.152.770	5.785.906	5.846.162	6.278.724	7,4%
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	8.819.147	5.851.320	5.986.311	6.674.641	11,5%
Mare Adriatico Meridionale	2.878.089	4.911.627	5.516.199	5.979.393	8,4%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	3.229.760	4.473.138	4.778.668	4.929.732	3,2%
Mare Adriatico Centrale	2.197.227	2.175.673	4.473.609	4.693.178	4,9%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	748.630	1.591.870	1.876.677	1.751.529	-6,7%
Mare Adriatico Settentrionale	2.087.369	806.912	1.052.207	1.523.663	44,8%
Mar Ligure Orientale	6.437	0	278.828	476.940	71,1%
Mar Ionio	0	0	24.147	2.387	-90,1%
Total	74.787.420	90.564.503	98.682.059	107.066.213	8,5%

Fonte: Assoporti

Movimenti portuali per singoli porti (Ro-Ro, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Livorno	9.023.158	11.373.082	12.413.062	14.420.456	16,2%
Genova	8.485.990	8.413.397	8.594.711	9.269.077	7,8%
Trieste	5.320.351	8.356.699	8.467.518	8.843.958	4,4%
Salerno	3.266.901	7.045.070	6.947.049	8.174.621	17,7%
Catania	2.717.037	6.627.358	7.018.110	7.755.859	10,5%
Olbia*	6.425.260	5.608.217	5.794.779	6.430.268	11,0%
Palermo**	4.506.377	5.785.906	5.846.162	6.278.724	7,4%
Messina-Milazzo	8.635.442	5.851.320	5.943.203	6.323.541	6,4%
Napoli	8.172.429	5.656.116	5.903.741	5.631.018	-4,6%
Civitavecchia***	3.229.760	4.473.138	4.778.668	4.929.732	3,2%
Ancona	2.197.227	2.175.673	4.473.609	4.693.178	4,9%

	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Cagliari-Sarroch	3.595.585	3.725.438	3.974.366	4.125.380	3,8%
Savona-Vado	350.422	3.388.986	2.840.737	3.819.519	34,5%
Piombino	1.200.887	4.378.933	3.771.424	3.407.974	-9,6%
Bari****	2.810.101	2.395.626	2.790.874	3.165.080	13,4%
Brindisi	67.988	2.516.001	2.725.325	2.814.313	3,3%
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	0	0	2.825.337	2.580.786	-8,7%
Ravenna	748.630	1.591.870	1.876.677	1.751.529	-6,7%
Venezia	2.087.369	806.912	1.052.207	1.523.663	44,8%
Marina di Carrara	0	0	278.828	476.940	71,1%
Gioia Tauro	183.705	124.398	43.108	351.100	714,5%
Monfalcone	109.971	222.257	275.586	274.909	-0,2%
Santa Teresa di Gallura	0	0	22.651	21.895	-3,3%
Taranto	0	0	24.147	2.387	-90,1%
Oristano	0	0	180	306	ns
Total	74.787.420	90.564.503	98.682.059	107.066.213	8,5%

* Olbia-G.Aranci-Porto Torres. ** Palermo-Termini Imerese.

*** Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta. **** Bari + Barletta + Monopoli.

Fonte: Assoporti

Focus Rinfuse

Con riferimento alle Rinfuse Solide, dopo la ripresa registrata nel 2016, il dato del 2017 segnala un calo del 3,4% per i porti italiani, per un totale di 70,5 milioni di tonnellate di Rinfuse Solide. Le principali AdSP al 2017 sono il Mare Adriatico Centro settentrionale con 11,4 milioni di tonnellate, il Mar Ionio (11,3 milioni), il Mar Adriatico Settentrionale (7,4 milioni).

Superano i 5 milioni di tonnellate anche Mar Tirreno Centrale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Ligure Occidentale, Mar Tirreno Centro Settentrionale e Mar Adriatico Orientale. Mentre il Mar Adriatico Centro Settentrionale ha registrato un incremento del 6,3% nel 2017, Mar Ionio e Mar Adriatico Settentrionale hanno subito un calo, rispettivamente del 17,4% e del 6,9%. In lieve aumento il dato per il Mar Tirreno Centrale (+1,7%).

Il principale porto in termini di tonnellate di Rinfuse Solide movimentate nel 2017 è quello di Ravenna (11,4 milioni di tonnellate), seguito da Taranto (11,3 milioni) e Venezia (6,8 milioni). Non distanti dal dato di Venezia sono quelli per il porto di Napoli (6,2 milioni) e Civitavecchia (5 milioni). Ravenna ha registrato un aumento del 6,3% nel 2017. In lieve aumento Napoli (+1,6%).

Movimenti portuali per Autorità Portuale di Sistema (Rinfuse solide, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Mare Adriatico Centro Settentrionale	11.979.692	10.091.865	10.734.033	11.413.706	6,3%
Mar Ionio	24.117.105	11.715.233	13.736.471	11.347.053	-17,4%
Mare Adriatico Settentrionale	11.078.250	7.778.387	7.934.348	7.385.549	-6,9%
Mar Tirreno Centrale	4.297.793	6.106.224	6.223.778	6.331.002	1,7%
Mare Adriatico Meridionale	7.728.814	9.283.473	7.136.511	6.222.719	-12,8%
Mar Ligure Occidentale	12.597.340	5.469.097	5.105.673	5.836.291	14,3%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	2.167.694	5.976.833	5.954.827	5.597.865	-6,0%
Mare Adriatico Orientale	3.103.539	4.696.564	5.343.083	5.097.977	-4,6%
Mare di Sardegna	539.310	2.146.609	3.785.259	4.303.199	13,7%
Mar Tirreno Settentrionale	7.286.503	2.894.783	2.497.878	2.033.946	-18,6%
Mar Ligure Orientale	2.470.005	1.424.565	1.787.979	1.610.169	-9,9%
Mare di Sicilia Orientale	1.654.376	1.182.910	1.158.487	1.608.082	38,8%
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	882.472	187.012	832.153	927.381	11,4%
Mare Adriatico Centrale	1.511.438	497.205	465.166	581.810	25,1%
Mare di Sicilia Occidentale	1.687.218	377.780	256.172	190.376	-25,7%
Total	93.101.549	69.828.540	72.951.818	70.487.125	-3,4%

Fonte: Assoporti

Movimenti portuali per singoli porti (Rinfuse solide, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Ravenna	11.979.692	10.091.865	10.734.033	11.413.706	6,3%
Taranto	24.117.105	11.715.233	13.736.471	11.347.053	-17,4%
Venezia	9.555.854	7.332.689	7.118.110	6.845.549	-3,8%
Napoli	4.175.782	5.988.578	6.103.835	6.200.432	1,6%
Civitavecchia	2.167.694	5.976.833	5.353.145	5.083.179	-5,0%
Monfalcone	1.140.595	3.089.332	3.372.082	3.458.382	2,6%
Brindisi	6.364.135	6.337.774	4.127.709	3.434.442	-16,8%
Genova	8.201.104	3.716.344	3.651.167	3.408.509	-6,6%
Savona-Vado	4.396.236	1.752.753	1.454.506	2.427.782	66,9%
Bari *	1.364.679	2.945.699	2.657.153	2.393.302	-9,9%
Trieste	1.962.944	1.607.232	1.971.001	1.639.595	-16,8%

	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Olbia **	124.922	1.289.886	1.031.703	1.397.341	35,4%
Oristano	0	nd	1.118.743	1.279.311	14,4%
Piombino	6.100.655	2.047.461	1.666.263	1.276.898	-23,4%
Augusta	1.448.426	953.665	816.212	1.162.039	42,4%
La Spezia	1.529.780	1.188.340	1.241.419	1.080.269	-13,0%
Portoscuso-Portovesme	0	nd	832.893	869.222	4,4%
Cagliari-Sarroch	414.388	856.723	801.920	757.325	-5,6%
Livorno	1.185.848	847.322	831.615	757.048	-9,0%
Ancona	1.511.438	497.205	465.166	581.810	25,1%
Gioia Tauro	124.197	0	537.678	544.904	1,3%
Chioggia	1.159.265	445.698	816.238	540.000	-33,8%
Marina di Carrara	940.225	236.225	546.560	529.900	-3,0%
Gaeta	nd	nd	601.682	514.686	-14,5%
Catania	205.950	229.245	342.275	446.043	30,3%
Manfredonia	0	nd	351.649	394.975	12,3%
Messina-Milazzo	758.275	187.012	294.475	382.477	29,9%
Palermo ***	240.315	377.780	256.172	190.376	-25,7%
Salerno	122.011	117.646	119.943	130.570	8,9%
Trapani	1.446.903	0	0	0	ns
Total	93.101.549	69.828.540	72.951.818	70.487.125	-3,4%

* Bari + Barletta + Monopoli. ** Olbia-G.Aranci-Porto Torres. *** Palermo-Termini Imerese.

Fonte: Assoporti

Positiva la dinamica 2017 per le Rinfuse Liquide che salgono a circa 188 milioni di tonnellate (+3,3% sul 2016). Le principali Autorità Portuali di Sistema per movimentazione di Rinfuse Liquide al 2017 sono il Mar Adriatico Orientale (43,7 milioni di tonnellate) il Mare di Sardegna (28,8 milioni) e il Mare di Sicilia Orientale (26,2 milioni). Superano i 20 milioni anche il Mar Ligure Occidentale e il Mar Tirreno Meridionale. Nel complesso le AdSP sono cresciute nel 2017, in particolar modo il Mar Tirreno Meridionale (+19,9%).

Il porto più rilevante è Trieste (43,7 milioni di tonnellate), seguito da Cagliari (27,8 milioni) ed Augusta (26,2 milioni). Seguono Messina (con circa 20 milioni) e Genova (15,2 milioni). Cresce del 2,3% Trieste nel 2017; +4,1% per Cagliari a +4% per Augusta. Un aumento più consistente è stato registrato Messina (+21%); +4,5% per Genova.

Movimenti portuali per Autorità Portuale di Sistema (Rinfuse Liquide, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Mare Adriatico Orientale	38.215.564	41.286.761	42.756.341	43.750.555	2,3%
Mare di Sardegna	26.984.884	28.719.389	27.643.484	28.784.634	5,7%
Mare di Sicilia Orientale	31.218.235	25.397.938	24.888.485	26.241.109	3,9%
Mar Ligure Occidentale	29.503.308	22.377.339	21.735.502	21.844.143	0,5%
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	16.631.686	17.641.452	17.448.453	20.915.484	19,9%
Mar Tirreno Settentrionale	9.113.098	9.020.579	8.406.941	8.893.694	5,9%
Mare Adriatico Settentrionale	12.147.053	8.953.918	9.007.879	8.787.511	-2,7%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	10.300.073	5.335.865	5.227.933	5.205.452	-2,3%
Mar Tirreno Centrale	5.619.038	4.805.955	5.224.315	5.070.719	-2,9%
Mare Adriatico Centrale	5.045.968	4.724.195	5.025.241	4.643.313	-7,6%
Mar Ionio	6.906.752	6.038.432	5.534.336	4.589.966	-17,1%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	4.757.046	4.227.860	4.339.528	4.547.703	4,8%
Mare Adriatico Meridionale	2.969.027	2.889.818	3.227.849	3.051.954	-1,3%
Mar Ligure Orientale	3.055.444	947.924	749.012	1.090.786	45,6%
Mare di Sicilia Occidentale	840.974	855.287	496.029	352.166	-29,0%
Total	203.308.150	183.222.712	181.711.328	187.769.189	3,3%
Fonte: Assoporti					

Movimenti portuali per singoli porti (Rinfuse Liquide, dati in tonnellate)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Trieste	37.970.313	41.286.761	42.756.341	43.750.555	2,3%
Cagliari-Sarroch	26.984.884	28.275.754	26.743.264	27.838.953	4,1%
Augusta	31.163.832	25.388.943	24.875.605	26.232.138	4,0%
Messina-Milazzo	16.266.978	17.168.452	16.578.453	20.055.484	21,0%
Genova	21.464.331	15.753.523	14.582.780	15.234.739	4,5%
Livorno	8.626.687	8.975.429	8.362.816	8.835.225	5,6%
Venezia	12.147.053	8.953.918	9.007.879	8.787.511	-2,7%
Savona-Vado	8.038.977	6.623.816	7.152.722	6.609.404	-7,6%
Napoli	5.619.038	4.805.955	5.224.316	5.070.719	-2,9%
Ancona	5.045.968	4.724.195	5.025.241	4.643.313	-7,6%
Taranto	6.906.752	6.038.432	5.534.336	4.589.966	-17,1%
Ravenna	4.757.046	4.227.860	4.339.528	4.547.703	4,8%

	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Gaeta	1.915.300	1.397.152	1.160.030	1.318.378	13,7%
Gioia Tauro	364.708	473.000	870.000	860.000	-1,1%
Olbia *	0	443.635	495.707	527.244	6,4%
Bari **	106.023	489.121	468.826	512.467	9,3%
Civitavecchia	2.488.186	465.653	655.186	490.411	-25,1%
Palermo ***	750.195	855.287	496.029	352.166	-29,0%
Oristano	0	0	226.173	253.237	ns
Portoscuso-Portovesme	0	0	0	165.200	ns
Manfredonia	0	0	134.400	115.394	ns
Piombino	486.411	45.150	44.125	58.469	58,9%
Catania	54.403	8.995	12.880	8.971	-30,3%
Total	203.308.150	183.222.712	181.711.328	187.769.189	3,3%

* Olbia-G.Aranci-Porto Torres. ** Bari + Barletta + Monopoli. *** Palermo-Termini Imerese.

Fonte: Assoporti

Focus Passeggeri e Crociere

Il 2017 è stato un anno positivo in termini di passeggeri nel sistema portuale italiano: in totale sono stati registrati circa 52 milioni di passeggeri (+7% rispetto al 2016 e secondo anno di crescita consecutivo). L'AdSP Mar Tirreno Meridionale, Ionio e Stretto ha registrato il maggior numero di passeggeri nel 2017, con 11,7 milioni, un aumento consistente (+35%) rispetto al 2016. Vicino ai 10 milioni è il numero registrato per l'AdSP Mar Tirreno Settentrionale, in lieve crescita (+1,3%) rispetto al 2016.

Brillante la dinamica per l'AdSP Mare di Sardegna (passeggeri a 6,2 milioni, in crescita del 19%). A livello di singolo porto, Messina è quello che ha movimentato più passeggeri nel 2017 (circa 11,7 milioni, in aumento del 35% rispetto al 2016), seguito da Napoli (7,6 milioni; -3,3%) e da Olbia (4,5 milioni; -2,8%). Civitavecchia, nonostante il lieve calo (-1,5%), mostra un dato superiore ai 4 milioni di passeggeri. Piombino, Livorno, Portoferaio e Genova superano i 3 milioni di passeggeri al 2017.

Movimenti passeggeri per Autorità Portuale di Sistema (numero)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	10.170.886	7.210.108	8.128.241	11.711.382	35,2%
Mar Tirreno Settentrionale	6.795.685	8.676.369	9.599.316	9.723.851	1,3%
Mar Tirreno Centrale	9.445.243	8.281.001	8.528.615	8.358.517	-2,0%
Mare di Sardegna	4.873.365	4.542.595	6.126.049	6.210.467	19,0%
Mar Ligure Occidentale	4.008.442	4.233.701	4.361.134	4.224.318	-2,4%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	3.720.601	3.813.495	4.122.059	4.062.705	-1,4%
Mare Adriatico Meridionale	2.032.547	2.117.500	2.060.372	2.222.439	7,9%
Mare di Sicilia Occidentale	3.068.017	1.815.630	1.921.933	1.888.212	-1,8%
Mare Adriatico Settentrionale	1.453.514	1.755.355	1.777.611	1.650.631	-7,1%
Mare Adriatico Centrale	1.574.051	1.010.144	1.005.886	1.085.967	8,0%
Mar Ligure Orientale	62.089	676.046	523.191	472.764	-9,2%
Mare di Sicilia Orientale	349.186	223.137	243.746	203.715	-16,4%
Mare Adriatico Orientale	103.690	171.946	199.594	134.193	-32,8%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	13.617	43.152	47.715	51.584	8,1%
Mar Ionio	212	358	0	8.546	ns
Total	47.671.123	44.570.179	48.645.462	52.009.291	6,9%

Fonte: Assoporti

Movimenti passeggeri per singoli porti (numero)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Messina-Milazzo	10.170.886	7.209.750	8.114.504	11.704.686	35,1%
Napoli	9.028.009	7.593.733	7.868.476	7.612.230	-3,3%
Olbia *	4.522.079	4.018.338	4.639.943	4.508.771	-2,8%
Civitavecchia	3.599.552	3.813.495	4.120.183	4.058.205	-1,5%
Piombino ****	3.879.152	6.111.763	3.210.601	3.348.772	4,3%
Livorno	2.916.533	2.660.754	3.283.841	3.217.255	-2,0%
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	nd	nd	3.104.874	3.157.824	1,7%
Genova	3.113.449	2.853.853	3.110.432	3.003.652	-3,4%
Palermo **	2.046.678	1.815.630	1.921.933	1.888.212	-1,8%
Venezia	1.453.514	1.755.355	1.777.399	1.650.631	-7,1%
Bari ***	1.575.362	1.491.786	1.521.733	1.621.318	6,5%
Savona-Vado	894.993	1.379.848	1.250.702	1.220.666	0,1%

	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Ancona	1.574.051	1.010.144	1.005.886	1.085.967	8,0%
Salerno	417.234	687.268	660.139	746.287	13,0%
Cagliari-Sarroch	351.286	524.257	580.427	725.118	24,9%
Portoscuso-Portovesme	nd	nd	645.967	702.488	8,7%
Brindisi	457.185	625.714	538.639	601.121	11,6%
La Spezia	62.089	667.446	507.531	454.954	-10,4%
Santa Teresa di Gallura	nd	nd	259.621	273.490	5,3%
Catania	349.186	223.137	243.746	203.715	-16,4%
Trieste	103.409	171.813	199.372	133.329	-33,1%
Ravenna	13.617	43.152	47.715	51.584	8,1%
Marina di Carrara	0	8.600	15.660	17.810	13,7%
Taranto	212	358	0	8.546	ns
Gaeta	778	2.909	1.876	4.500	139,9%
Crotone	nd	nd	9.015	4.141	-54,1%
Corigliano Calabro	nd	nd	4.722	2.555	-45,9%
Monfalcone	281	133	222	864	289,2%
Oristano	nd	nd	91	600	559,3%
Total	47.671.123	44.570.179	48.645.463	52.009.291	6,9%

* Olbia-G.Aranci-Porto Torres. ** Palermo Termini Imerese. *** Bari + Barletta + Monopoli.

**** Il dato al 2015 include Portoferraio-Rio Marina-Cavo.

Fonte: Assoporti

Anno non positivissimo per le crociere il 2017: -8,7% il numero di passeggeri (pari a 9,85 milioni) rispetto al 2016. Le prime tre AdSP nel traffico crocieristico sono quella del Mar Tirreno Centrale Settentrionale (2,2 milioni), il Mar Ligure Occidentale (1,8 milioni) e il Mar Adriatico Settentrionale (1,4 milioni); sfiora il milione dei passeggeri il Mar Tirreno Centrale.

Dinamica positiva invece per l'AdSP del Mare di Sardegna e per il Mare Adriatico Meridionale, rispettivamente +20,4% e +24,9%. Considerando il trend degli ultimi 10 anni, nel complesso, in quasi tutte le AdSP il numero dei passeggeri crociere è aumentato in modo notevole. In particolare è quasi raddoppiato il dato per il Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Movimenti passeggeri crociere per Autorità Portuale di Sistema (numero)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % Change on 2016
Mar Tirreno Centro Settentrionale	1.268.477	2.271.652	2.341.552	2.208.836	-5,7%
Mar Ligure Occidentale	1.067.172	1.830.600	1.927.612	1.779.631	-7,7%
Mare Adriatico Settentrionale	885.664	1.601.172	1.625.850	1.446.635	-11,0%
Mar Tirreno Centrale	968.459	1.459.116	1.417.546	993.073	-29,9%
Mar Tirreno Settentrionale	634.692	741.195	852.958	734.499	-13,9%
Mare di Sardegna	59.558	504.944	468.543	564.169	20,4%
Mare Adriatico Meridionale	305.830	517.567	406.290	507.386	24,9%
Mar Ligure Orientale	62.088	676.046	523.191	472.764	-9,6%
Mare di Sicilia Occidentale	590.521	546.884	510.078	459.229	-10,0%
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	253.462	327.706	383.751	399.894	4,2%
Mare Adriatico Orientale	40.286	131.909	134.401	106.018	-21,1%
Mare di Sicilia Orientale	84.677	80.357	101.042	67.235	-33,5%
Mare Adriatico Centrale	18.916	39.277	54.901	52.086	-5,1%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	4.478	39.982	45.617	50.133	9,9%
Mar Ionio				8.546	ns
Total	6.244.280	10.768.407	10.793.332	9.850.134	-8,7%

Fonte: Assoporti

Civitavecchia e Venezia hanno registrato il maggior numero di passeggeri-crociere nel 2017, rispettivamente 2,2 milioni e 1,4 milioni. Entrambi i porti hanno subito un calo nel 2017, ma il dato è quasi raddoppiato per Civitavecchia rispetto al 2006 ed è aumentato più del 60% per Venezia. Napoli e Genova sfiorano il milione di passeggeri; Savona supera gli 800 mila passeggeri, mentre Livorno arriva quasi a 700 mila. In crescita il dato di Cagliari.

Movimenti passeggeri crociere per singoli porti (numero)					
	2005	2015	2016	2017	2017 % Change on 2016
Civitavecchia	1.268.477	2.271.652	2.339.676	2.204.336	-5,8%
Venezia	885.664	1.601.172	1.625.637	1.446.635	-11,0%
Napoli	968.459	1.269.571	1.306.151	927.458	-29,0%
Genova	475.134	848.374	1.017.368	925.188	-9,1%
Savona-Vado	592.038	982.226	910.244	854.443	-6,1%
Livorno	607.848	697.955	807.935	698.780	-13,5%

	2005	2015	2016	2017	2017 % change on 2016
Palermo	590.521	546.884	510.078	459.229	-10,0%
La Spezia	62.088	667.446	507.531	454.954	-10,4%
Cagliari-Sarroch	24.072	266.688	258.066	430.534	66,8%
Bari **	303.338	365.645	401.020	398.378	-0,7%
Messina-Milazzo	253.462	327.706	370.014	393.198	6,3%
Olbia ***	35.486	238.256	210.386	133.035	-36,8%
Brindisi	2.492	151.922	5.270	109.008	1968,5%
Trieste	40.286	131.909	134.401	106.018	-21,1%
Catania	84.677	80.357	101.042	67.235	-33,5%
Salerno	-	189.545	111.395	65.615	-41,1%
Ancona	18.916	39.277	54.901	52.086	-5,1%
Ravenna	4.478	39.982	45.617	50.133	9,9%
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	nd	nd	43.076	29.824	-30,8%
Marina di Carrara	-	8.600	15.660	17.810	13,7%
Taranto	0	0	0	8.546	ns
Piombino *	26.844	43.240	1.947	5.895	202,8%
Gaeta	nd	nd	1.876	4.500	139,9%
Crotone	nd	nd	9.015	4.141	-54,1%
Corigliano Calabro	nd	nd	4.722	2.555	-45,9%
Oristano	nd	nd	91	600	559,3%
Total	6.244.280	10.768.407	10.793.332	9.850.134	-8,7%

* Il dato al 2006 e al 2015 include Portoferraio.

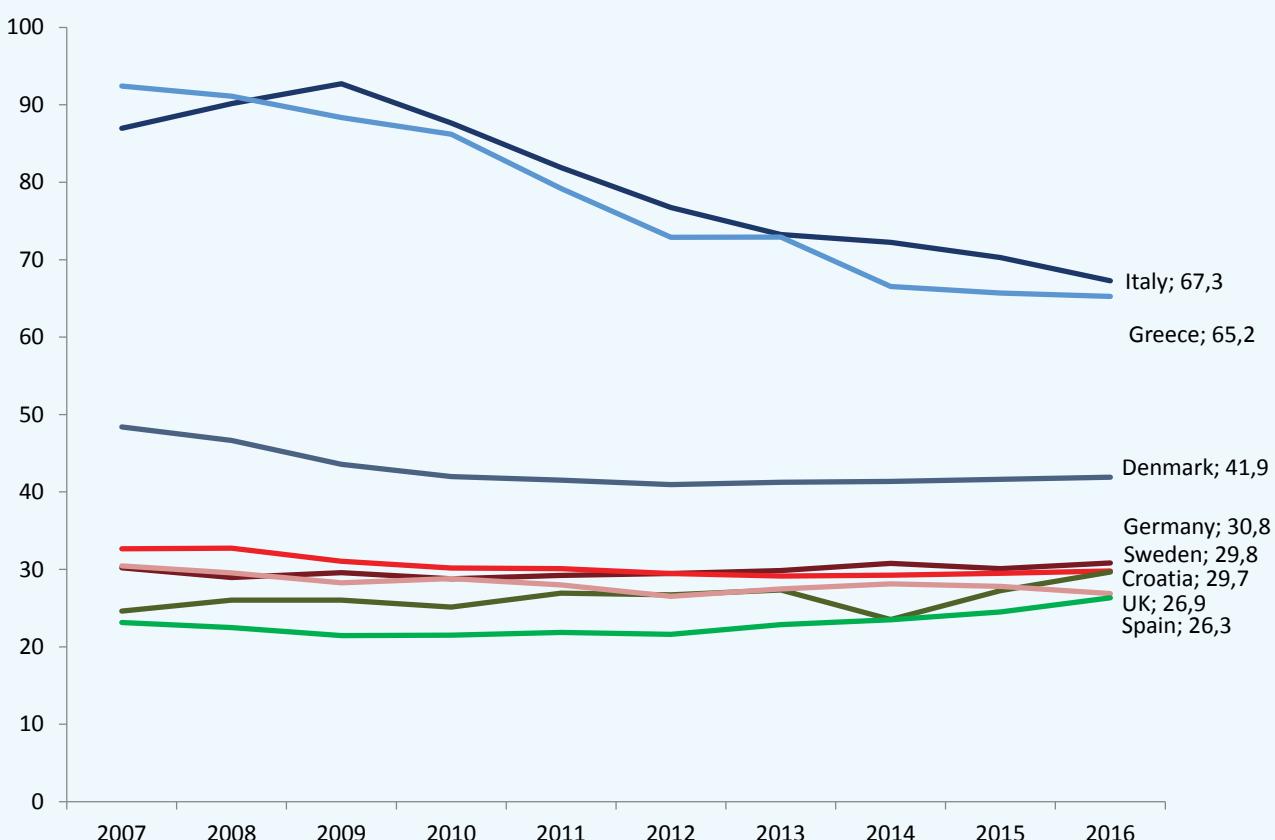
** Bari + Barletta + Monopoli. *** Olbia-G.Aranci-Porto Torres.

Fonte: Assoporti

Nel contesto europeo l'Italia, sebbene mostri un trend in riduzione, conferma la sua leadership per numero di passeggeri complessivamente imbarcati e sbarcati.

Dinamica della "movimentazione passeggeri": un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei

2008-2016; milioni di passeggeri



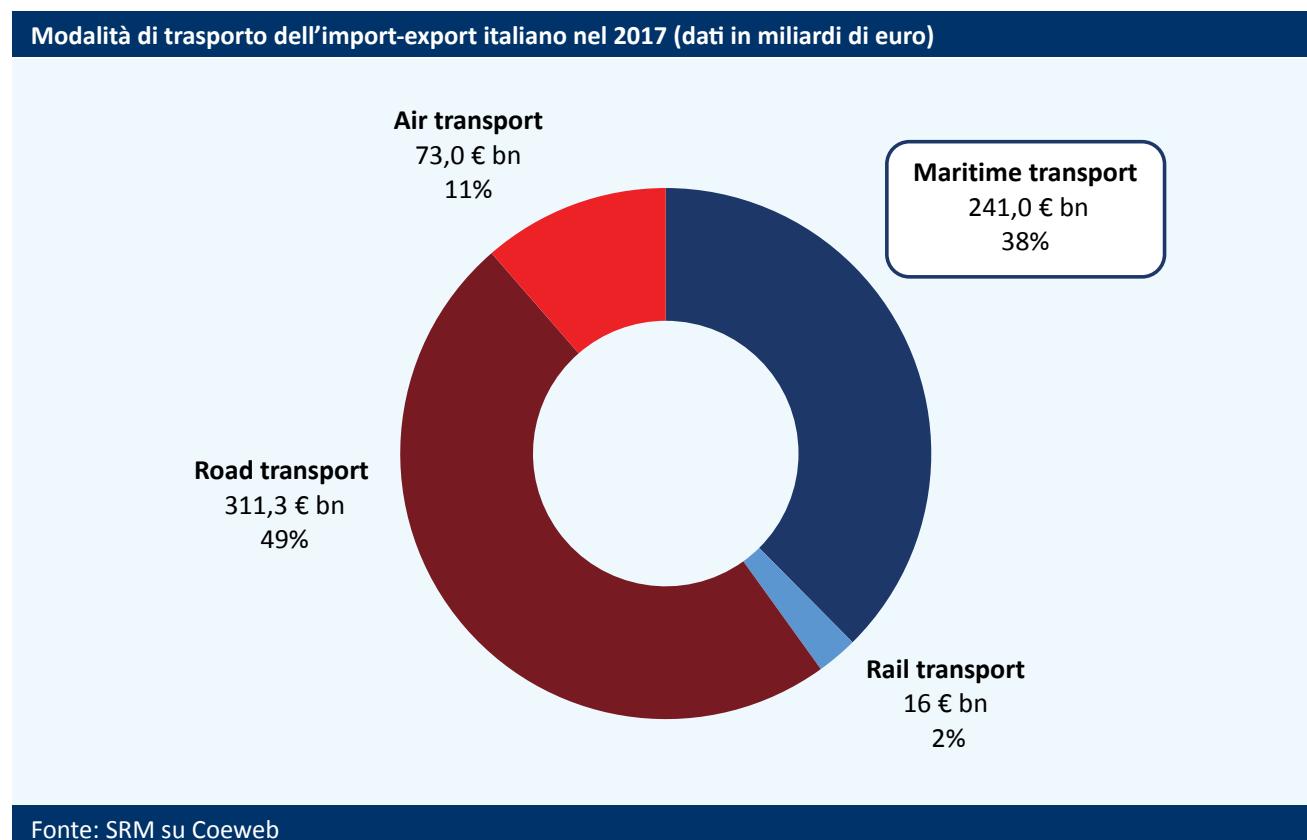
Fonte: SRM su dati Eurostat

Questo primo blocco di indicatori mostra per il 2017 una performance positiva per il sistema portuale italiano, in particolare nel segmento dei Ro-Ro. Resta stabile il traffico container, anche se si evidenzia uno spostamento del peso di questo comparto dagli hub di transhipment ai porti gateway. Analogi buoni risultati si rileva anche per il trasporto dei passeggeri, nonostante il non brillante esito del comparto crocieristico che ha riguardato tutta l'area del Mediterraneo. Il nostro Paese mantiene la sua rilevanza nel panorama europeo del trasporto marittimo sia per le merci che per i passeggeri, per i quali conserva la leadership.

Import-export marittimo Italia

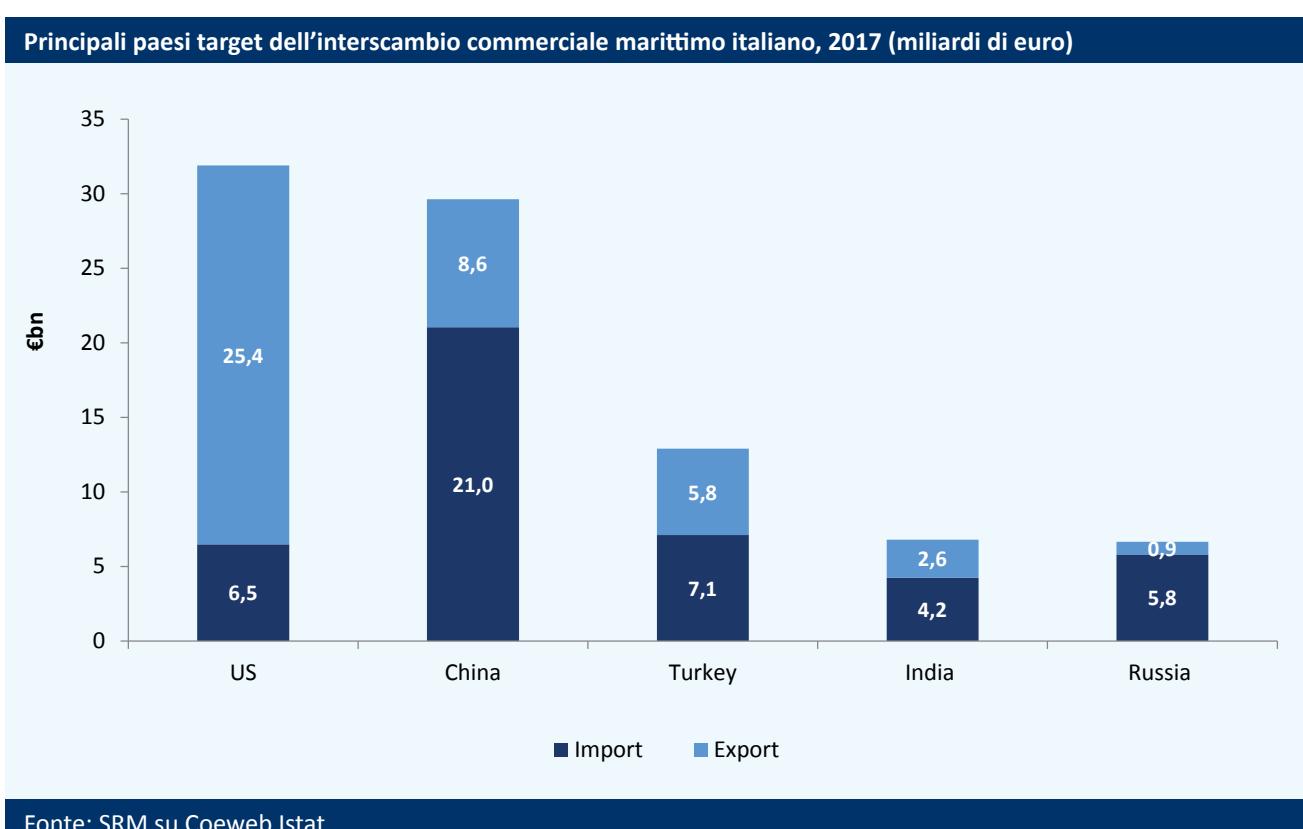
L'import-export dell'Italia è stato pari a 848,8 miliardi di euro, in crescita dell'8,1%, con un aumento sia dell'import, che passa da 368 miliardi a 401 (+9%), che dell'export – da 417 a 448 miliardi (+7,4%).

Dalla figura che segue si evince che il 38% dell'interscambio commerciale italiano viaggia via mare.



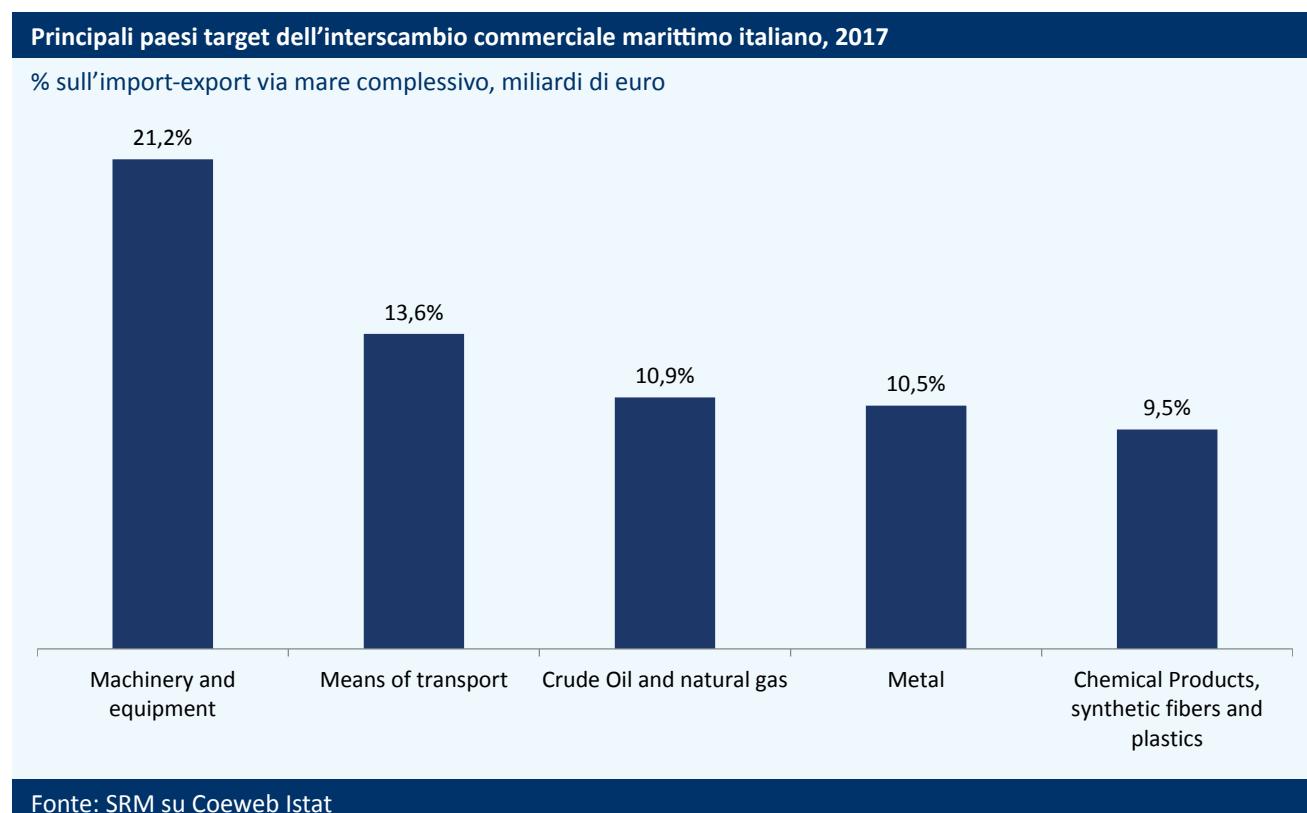
L'import-export marittimo italiano ha registrato, dopo il periodo 2012-2016 tendenzialmente in calo, una forte crescita nel 2017: +12,4%, grazie ad una aumento dei traffici in export del 9,7% e del 15,2% in import. Il valore dell'import-export marittimo nel 2017 è il più alto dell'intero periodo considerato in questa analisi.

Entrando nel dettaglio dei singoli Paesi partner, i dati confermano il primato degli Stati Uniti nei confronti dei quali si registra una netta prevalenza dell'export, che copre quasi l'80% dell'interscambio totale; il contrario accade per la Cina, secondo partner del commercio via mare dell'Italia, con le importazioni italiane pari ad oltre il 70% del traffico bilaterale. Nel 2017 l'India rimpiazza l'Arabia Saudita in quarta posizione tra i partner del commercio via mare dell'Italia.



I primi 5 partner commerciali dell'Italia presenti nel grafico sopra esposto incidono per il 36,5% sul commercio totale via mare del nostro Paese.

Andando ad analizzare le merci più frequentemente scambiate via mare si conferma la prevalenza di macchine e apparecchi meccanici che costituiscono il 21% del totale; seguono i mezzi di trasporto (dato riconducibile alla vendita di autovetture in Italia), il petrolio e gli altri combustibili fossili, i metalli e i prodotti chimici e plastici.



Import-export marittimo tra Italia e paesi dell'area Mena

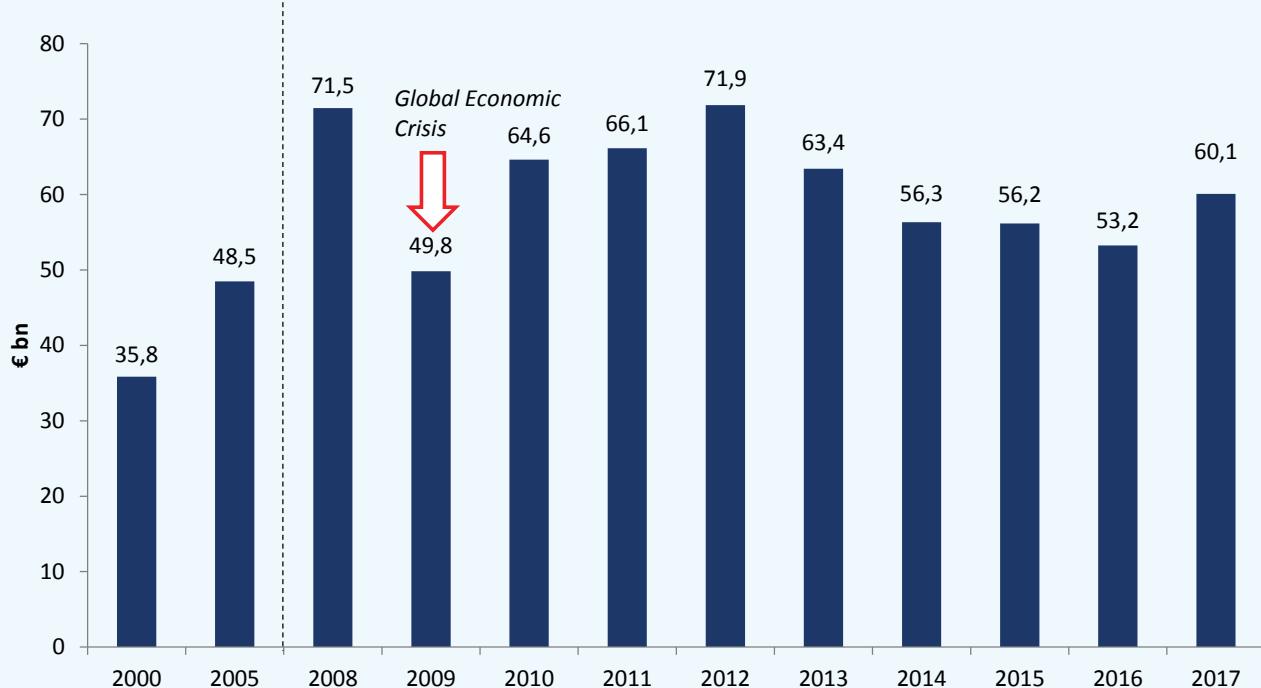
Nel corso del 2017 l'import-export via mare tra l'Italia e l'area Mena¹ è stato pari a 60,1 miliardi di euro, un valore in crescita del 13% rispetto al 2016. Altalenante la dinamica dal 2000.

Tra i paesi monitorati, la Turchia resta il primo partner dell'Italia (12,9 miliardi di euro il commercio marittimo tra i due Paesi nel 2017; +9,4% sul 2016); seguono Arabia Saudita e Tunisia, entrambi con scambi in crescita.

Tra i primi 10 partner del commercio via mare dell'Italia con l'area Mena solo gli scambi con Algeria e Iraq hanno registrato un calo; da segnalare la forte crescita dell'interscambio con l'Iran (+133%), grazie al progressivo annullamento delle sanzioni commerciali verso il Paese.

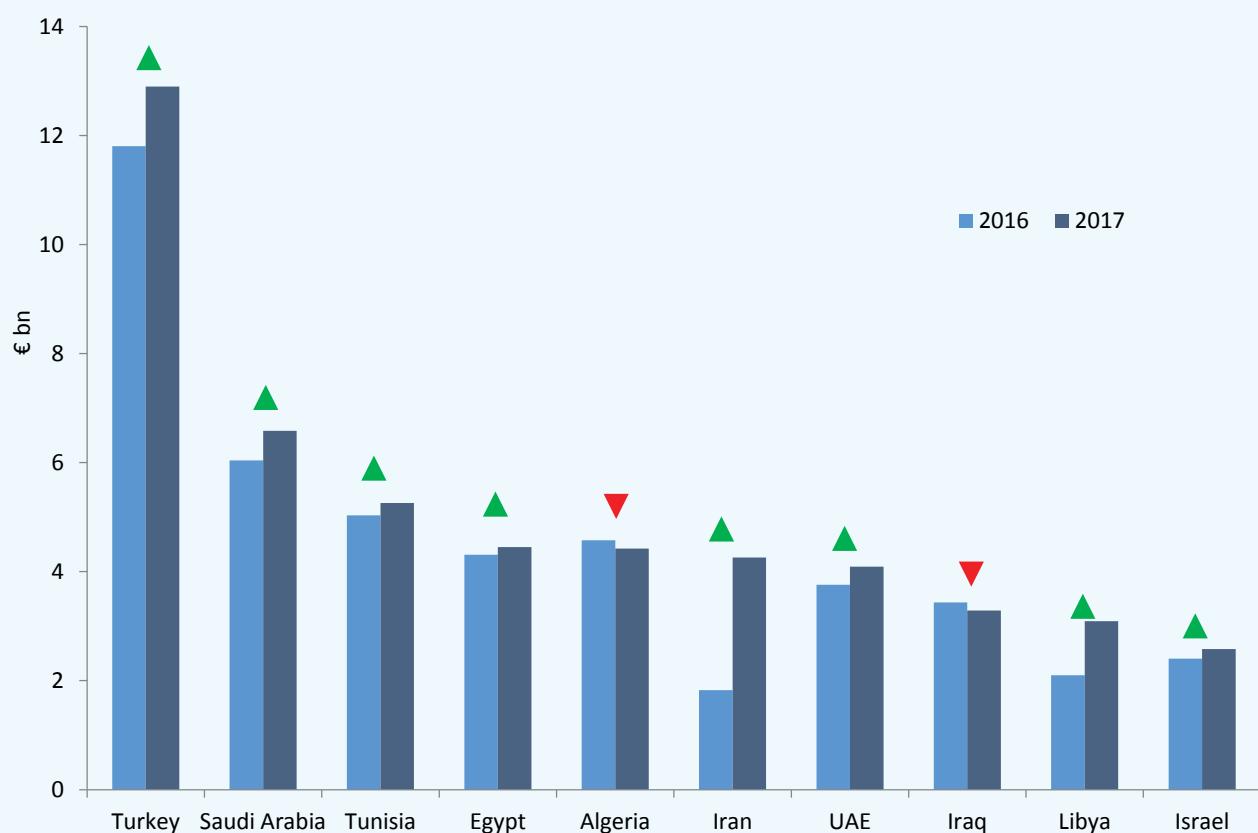
¹ SRM ha inserito nell'analisi anche la Turchia, in considerazione delle sue significative relazioni commerciali e marittime esistenti con il nostro Paese.

L'import-export marittimo tra l'Italia e l'area Mena (miliardi di euro)



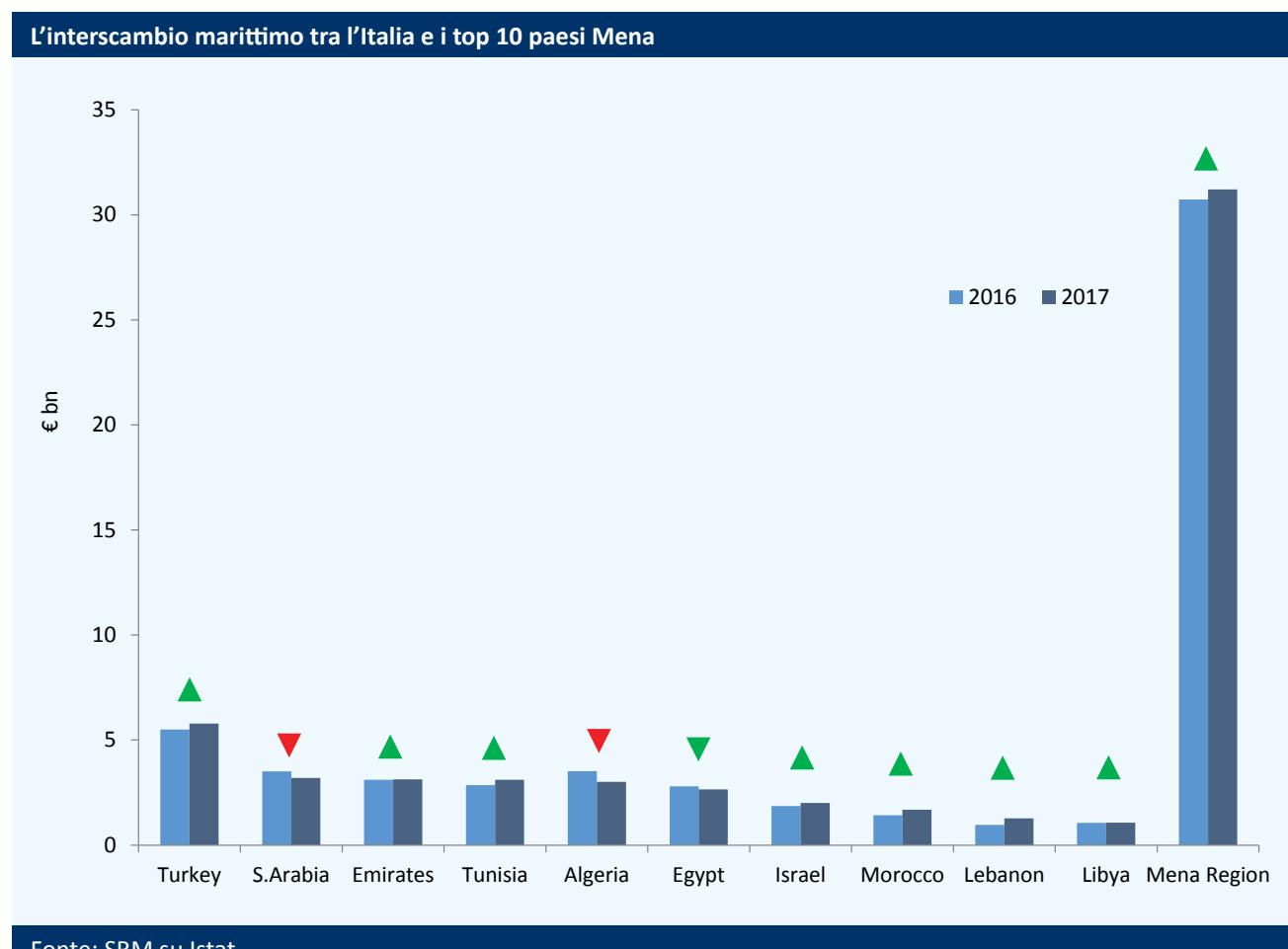
Fonte: SRM su Coeweb Istat

L'interscambio marittimo tra l'Italia e i top 10 paesi Mena



Fonte: SRM su Istat

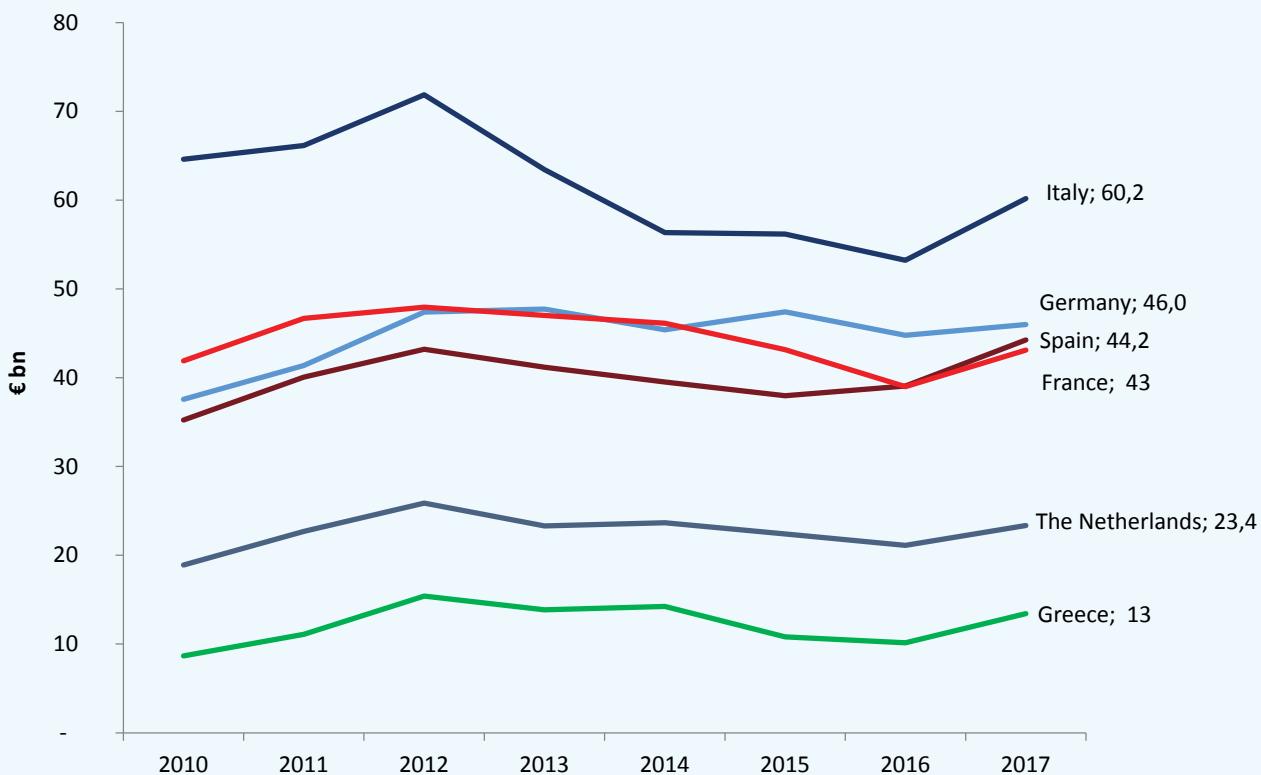
Le esportazioni marittime dell'Italia verso l'area Mena sono state pari ad un valore di 31,2 miliardi di euro nel 2017 (+1,6% sul 2016).



L'Italia è il primo paese europeo per valore della merce in import-export via mare con l'area Mena con oltre 60 miliardi di euro, in crescita nell'ultimo anno e registrando, inoltre, un saldo positivo nella bilancia commerciale con questi paesi di 2,2 mld.

Scendendo nel dettaglio, il nostro Paese è il secondo per valore della merce esportata nell'area (ogni tonnellata in export vale circa 1.400 euro, oltre il triplo rispetto al valore della merce importata), dopo la Germania (2.826 euro).

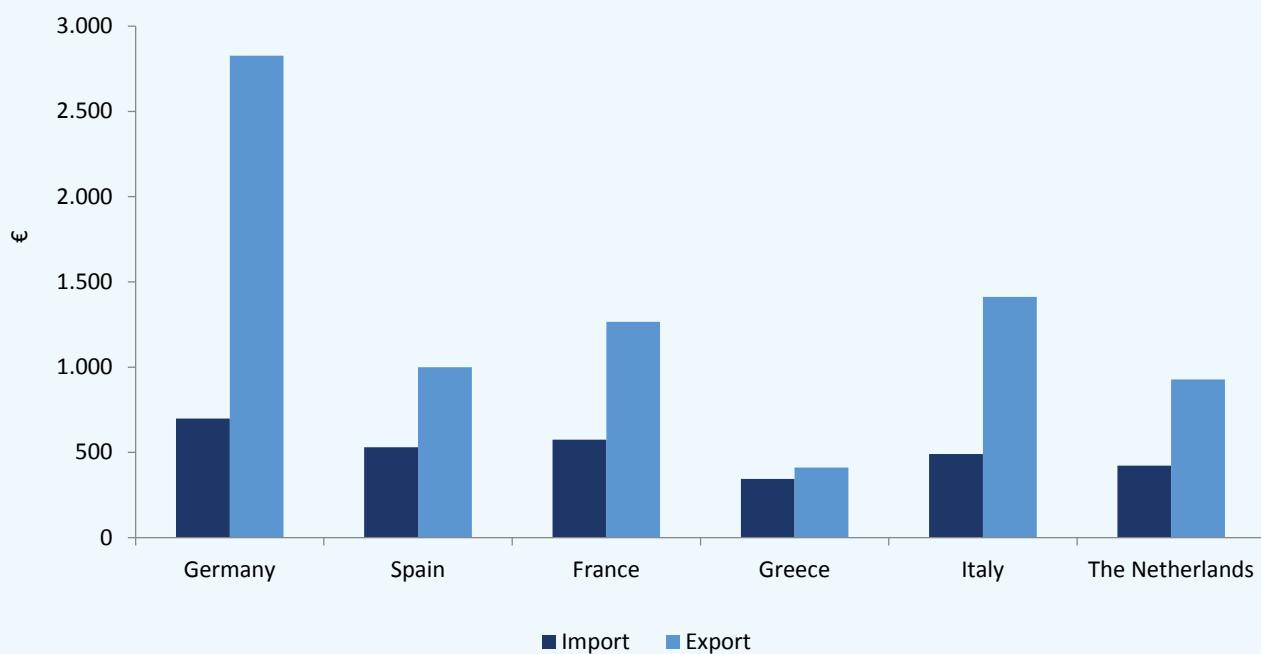
L'import-export marittimo con l'area Mena. Italia e principali competitor europei (miliardi di euro)



Fonte: SRM su Eurostat

Il valore di ogni tonnellata importata o esportata nel commercio marittimo con l'area Mena

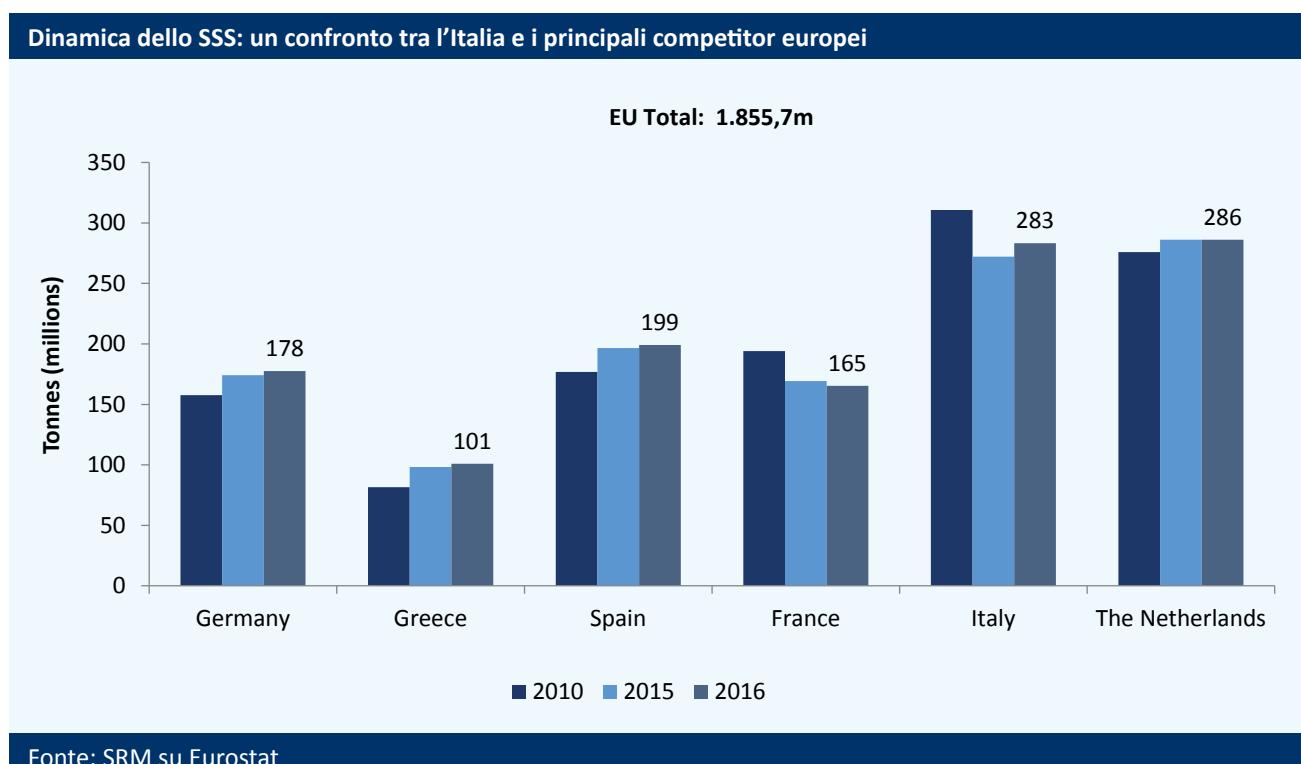
Italia e principali competitor europei nel 2017 (dati in euro)



Fonte: SRM su Eurostat

Lo Short Sea Shipping

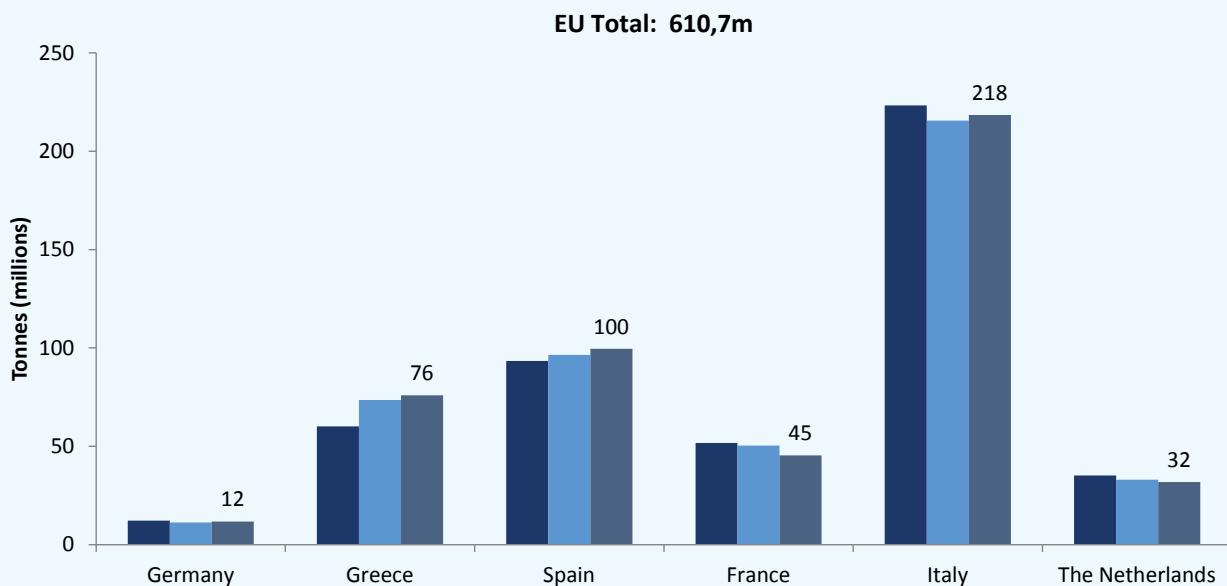
Per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio (Short Sea Shipping), nel 2016 l'Italia, con circa 283 milioni di tonnellate di merce scambiata, risulta seconda, dopo l'Olanda, tra i Paesi europei considerati (solo il Regno Unito, tra i Paesi europei non inclusi nell'analisi, riesce a fare meglio). Il dato è aumentato rispetto al 2015 (272 milioni di tonnellate).



L'Italia è leader nello Short Sea Shipping (SSS) con il Mediterraneo (218 milioni di tonnellate di merce, il 36% del totale). Anche in questo caso si è assistito ad un incremento rispetto al 2015. Dall'analisi per singolo porto, si nota che tra i 10 maggiori porti dell'Unione Europea per Short Sea Shipping ritroviamo Trieste, con circa 42 milioni di merce e Genova con circa 39 milioni, rispettivamente al 6° e 10° posto in Europa.

Il nostro Paese è leader, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di Ro-Ro cargo e passenger/cargo, la tipologia di navi più frequentemente utilizzate per tale modalità di trasporto.

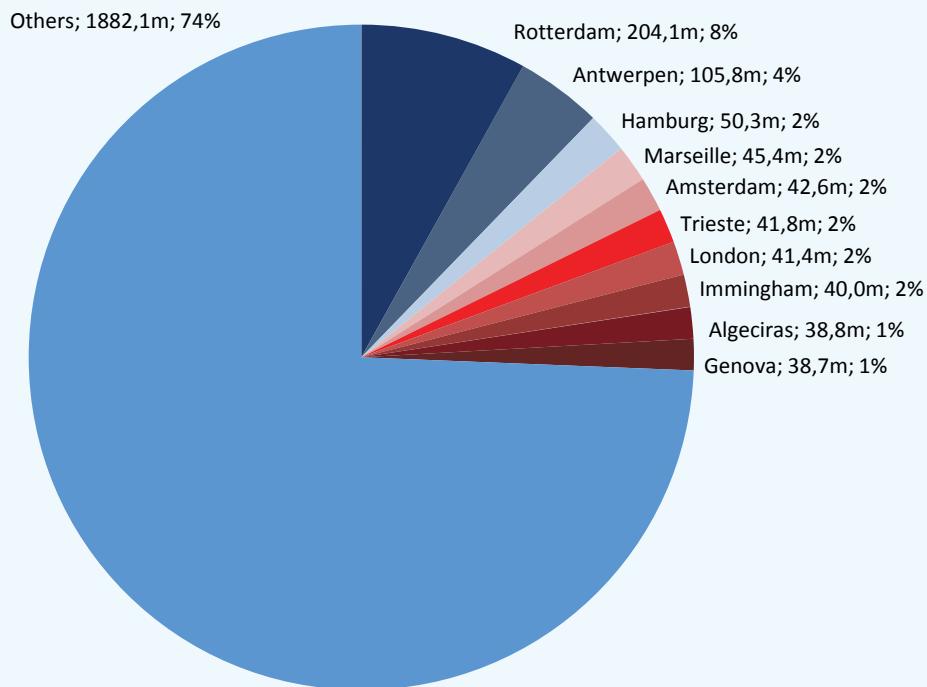
Dinamica dello SSS nel Mediterraneo: un confronto tra l'Italia e i principali competitor europei



Fonte: SRM su Eurostat

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

Tonnellate e % sul totale



Fonte: SRM su Eurostat

Flotta mondiale di navi traghetto al 2017						
Countries	Passenger Ro-Ro cargo		Ro-Ro cargo		Total	
	N.	GT	N.	GT	N.	GT
Italy	199	2.436.026	62	2.715.500	261	5.151.526
Japan	261	926.371	77	591.998	338	1.518.369
UK	109	871.815	18	608.287	127	1.480.102
China	122	1.287.390	10	66.524	132	1.353.914
Sweden	57	793.325	18	364.835	75	1.158.160
Finland	46	562.397	33	567.397	79	1.129.794
Malta	14	137.248	37	931.232	51	1.068.480
Panama	56	498.646	86	560.101	142	1.058.747
Greece	177	975.851	6	37.104	183	1.012.955
Norway	302	676.383	4	268.560	306	944.943
World total	3.017	17.190.045	820	11.748.511	3837	28.938.556

Fonte: SRM su Confitarma, 2017

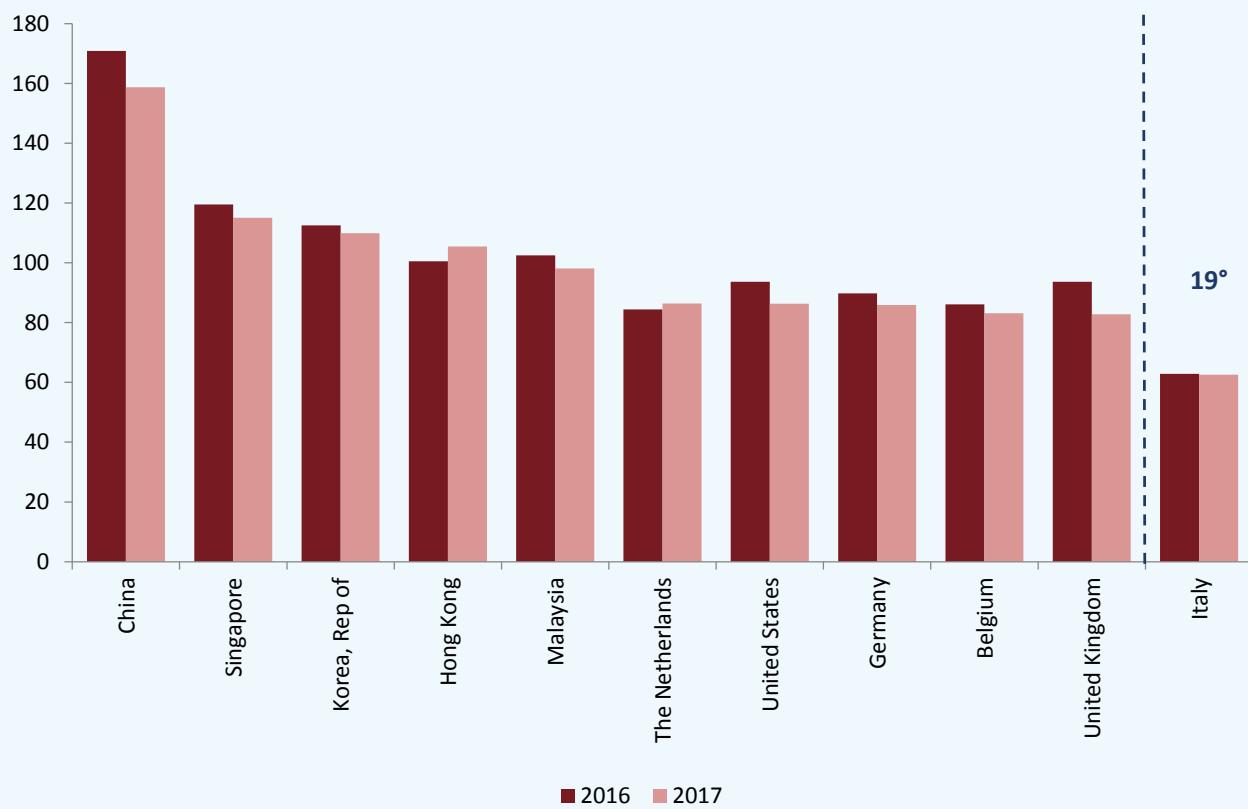
I dati contenuti in questo blocco di parametri evidenziano la rilevanza del trasporto via mare per l'import-export del nostro Paese e il peso della modalità mare negli scambi tra l'Italia e l'area Mena. Il nostro Paese mantiene il primato negli scambi via mare con i Paesi di quest'Area. Si evidenzia l'importanza dello Short Sea Shipping nel trasporto marittimo del nostro Paese che 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.

Il Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

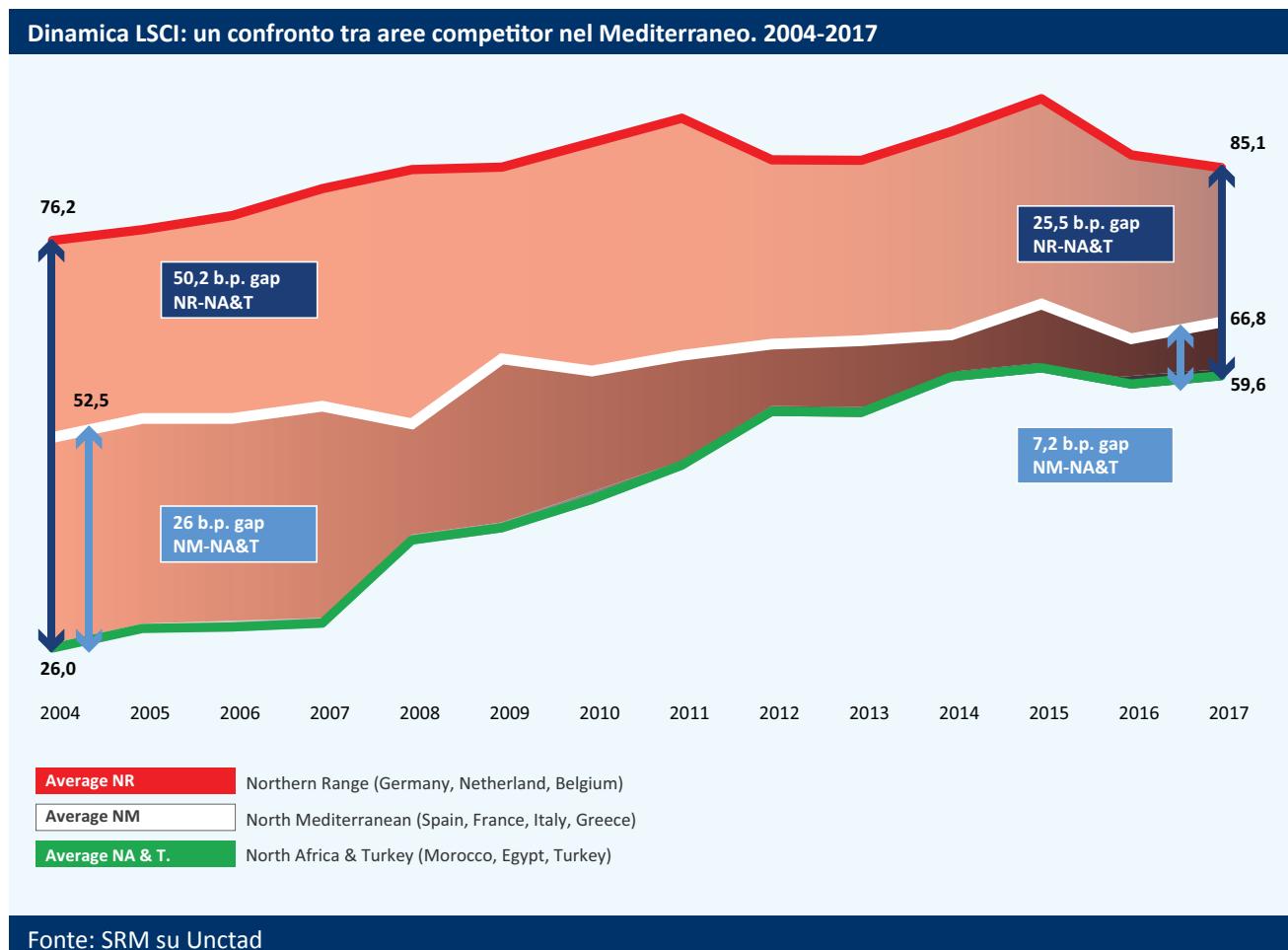
Andando ad analizzare il posizionamento del nostro Paese nel contesto internazionale, nel 2017 l'Italia si è collocata al 19° posto in termini di connettività marittima. Il **Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)** dell'Unctad è stato pari a 62,5, in leggero calo rispetto al 2016 quando il nostro paese occupava la sedicesima posizione. Il LSCI dell'Italia resta al di sotto di quello registrato dai partner europei, con particolare riferimento a quello dell'Olanda e della Germania, e anche del Marocco, primo Paese della Sponda Sud per connettività (16° nel ranking).

La Cina è leader mondiale, ma va segnalata la riduzione del LSCI nell'ultimo anno di oltre 10 punti. Dall'analisi dei trend del LSCI raggruppato per aree geografiche competitor nell'area mediterranea (Northern Range, North Mediterranean e North Africa+Turkey) si evidenzia una tendenziale convergenza tra i porti dell'area del Nord Africa+Turchia con i porti del Nord del Mediterraneo e del Nord Europa.

Top 10 paesi in termini di LSCI e posizionamento dell'Italia. Cina 2004 = 100



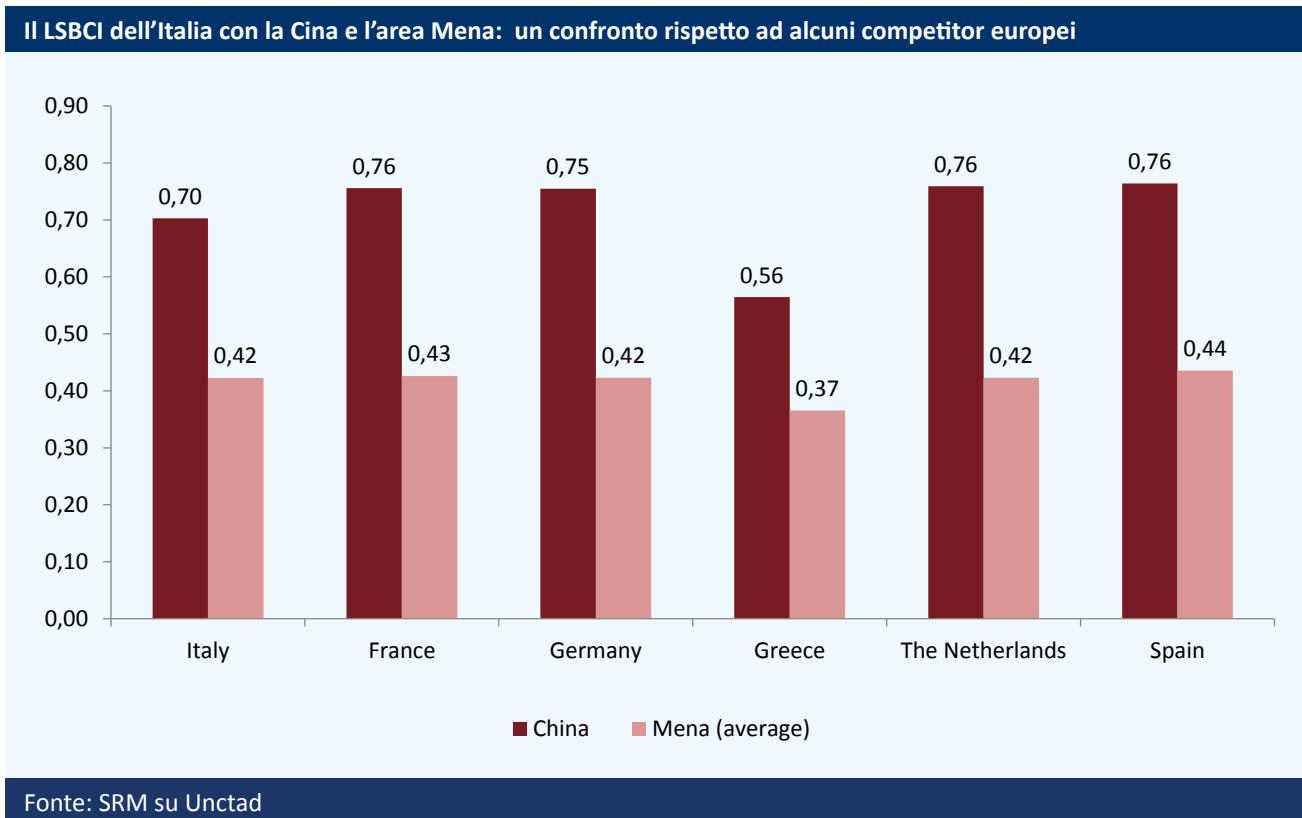
Fonte: SRM su Unctad



Il Liner Shipping Bilateral Connectivity Index (LSBCI) tra paesi europei con la Cina e l'area Mena

Andando ad analizzare il grado di connettività marittima dell'Italia con i paesi Mena e con la Cina, nel 2016 (ultimo anno disponibile) il nostro Paese ha un **Liner Shipping Bilateral Connectivity Index (LSBCI)** pari a 0,70 con la Cina e a 0,42 in media con l'area Mena (l'indicatore può assumere valori compresi tra 0 e 1).

La dinamica degli ultimi dieci anni segna un miglioramento nell'indice bilaterale sia rispetto alla Cina che rispetto all'area Mena. In questo caso, i miglioramenti più consistenti sono stati riscontrati rispetto al Marocco, all'Oman, agli Emirati Arabi Uniti e all'Arabia Saudita.



Il LSBCI dell'Italia con la Cina e l'area Mena

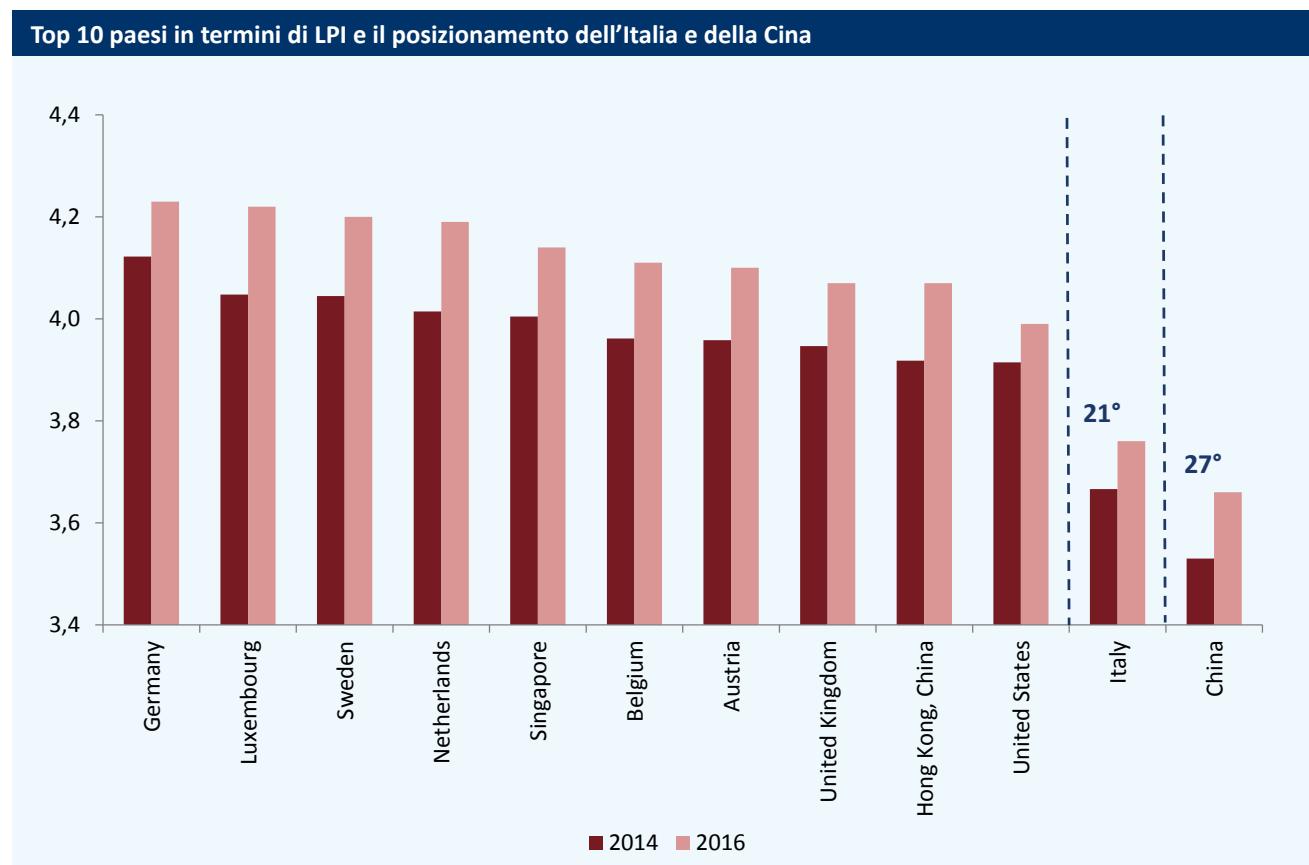
	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Difference 2016-2006
China	0,63	0,65	0,65	0,67	0,72	0,72	0,71	0,72	0,72	0,70	0,07
Egypt	0,63	0,61	0,61	0,61	0,61	0,68	0,64	0,65	0,67	0,70	0,07
United Arab Emirates	0,53	0,53	0,57	0,55	0,59	0,61	0,62	0,64	0,67	0,64	0,11
Saudi Arabia	0,54	0,58	0,56	0,56	0,59	0,63	0,62	0,63	0,66	0,64	0,10
Morocco	0,35	0,42	0,47	0,49	0,59	0,52	0,58	0,61	0,68	0,59	0,24
Israel	0,46	0,43	0,45	0,51	0,50	0,51	0,52	0,52	0,55	0,55	0,09
Oman	0,41	0,43	0,47	0,47	0,52	0,53	0,54	0,56	0,59	0,54	0,14
Turkey	0,47	0,48	0,54	0,55	0,56	0,51	0,51	0,54	0,56	0,53	0,05
Lebanon	0,41	0,43	0,47	0,45	0,48	0,45	0,47	0,51	0,50	0,44	0,03
Djibouti	0,36	0,41	0,43	0,46	0,46	0,39	0,40	0,36	0,42	0,38	0,02
Jordan	0,34	0,34	0,43	0,36	0,35	0,37	0,38	0,34	0,41	0,37	0,03
Bahrain	0,20	0,20	0,23	0,23	0,23	0,28	0,30	0,37	0,37	0,36	0,15
Algeria	0,37	0,39	0,38	0,35	0,38	0,35	0,34	0,36	0,39	0,35	-0,02
Syrian Arab Republic	0,39	0,40	0,36	0,36	0,39	0,39	0,38	0,39	0,41	0,34	-0,05
Libya	0,32	0,37	0,39	0,35	0,36	0,36	0,37	0,34	0,35	0,33	0,01
Tunisia	0,34	0,34	0,33	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,34	0,32	-0,02

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Difference 2016-2006
Qatar	0,25	0,18	0,20	0,20	0,18	0,19	0,18	0,28	0,29	0,28	0,03
Kuwait	0,20	0,21	0,22	0,24	0,19	0,24	0,21	0,28	0,32	0,28	0,08
Yemen	0,28	0,33	0,30	0,30	0,29	0,29	0,31	0,30	0,36	0,22	-0,06
Iraq	0,20	0,17	0,19	0,19	0,19	0,20	0,20	0,20	0,27	0,19	-0,01
MENA area	0,37	0,38	0,40	0,40	0,41	0,41	0,42	0,43	0,46	0,42	0,05

Fonte: SRM su Unctad

Il Logistics Performance Index (LPI)

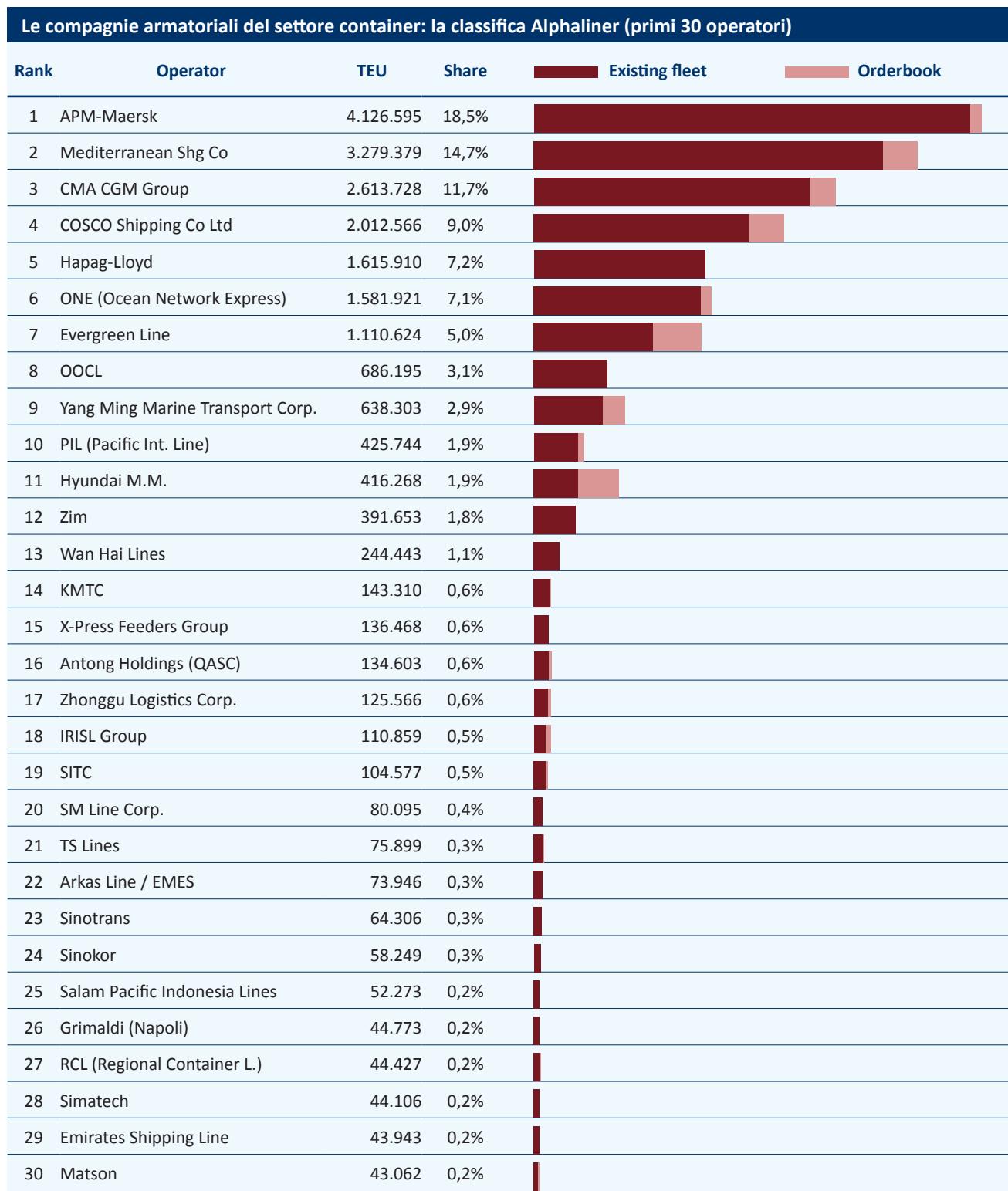
Sulla base del **Logistics Performance Index** (LPI) della World Bank che mira ad evidenziare la competitività logistica, la Germania risulta il Paese che registra la migliore performance al mondo. Non distante è il posizionamento dell'Olanda. Nel complesso, si comprende dai dati come i paesi del Nord Europa abbiano fatto della logistica il loro punto di forza. In questo contesto l'Italia si posiziona al 21° posto. Il LPI dell'Italia è stato pari a 3,76, in aumento rispetto a quanto registrato nel 2014, quando l'indice valeva 3,69.



Fonte: SRM su World Bank

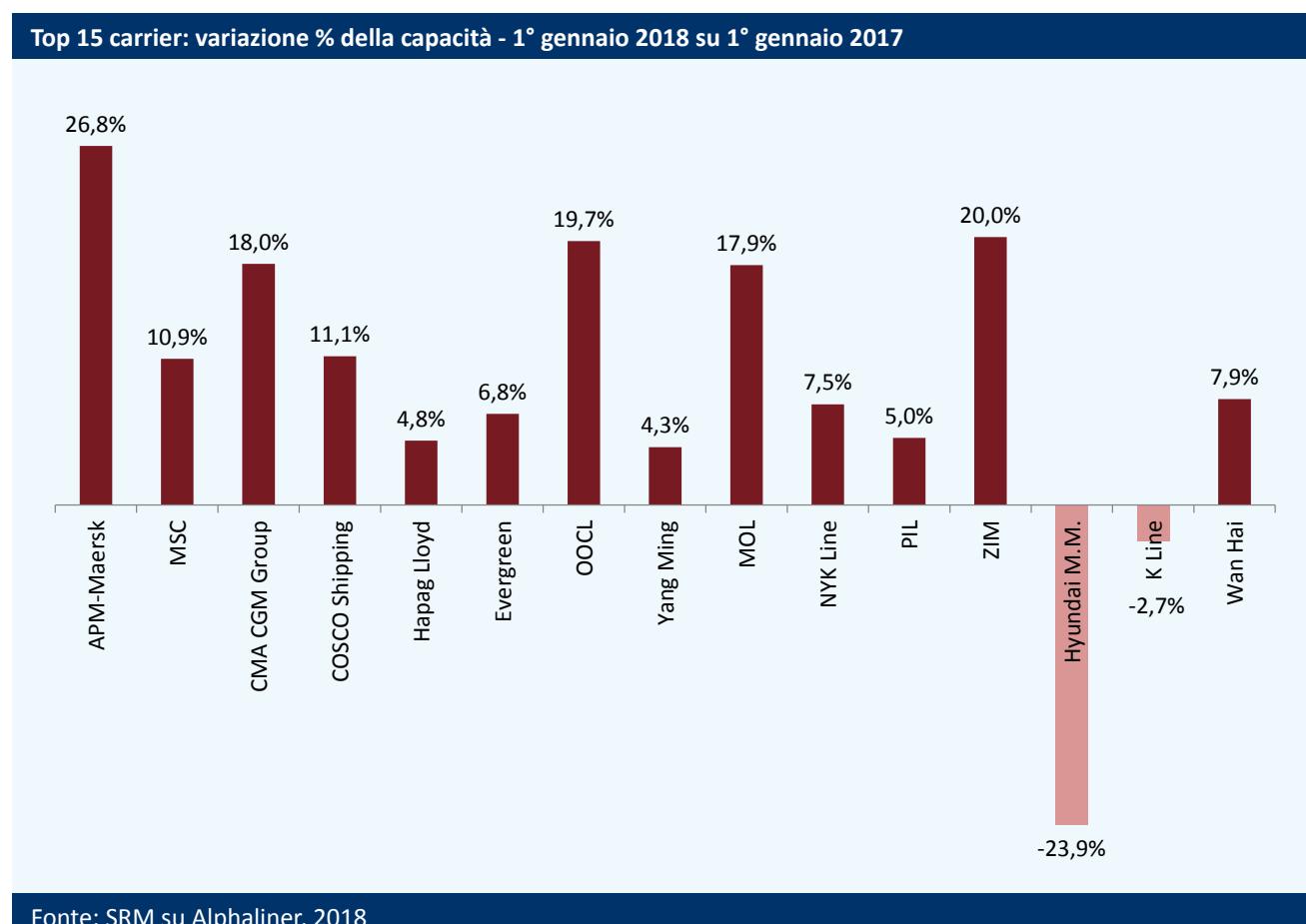
La dimensione della flotta container

Il grafico che segue riporta i primi 30 carrier della classifica elaborata da Alphaliner. A giugno 2018 quasi 6.100 navi sono impiegate in servizi di linea in tutto il mondo, per una capacità complessiva di circa 22 milioni di TEU (+3,9% sul 2017). Tra i top 30 anche l'italiana Grimaldi.



Fonte: SRM su Alphaliner, 2018

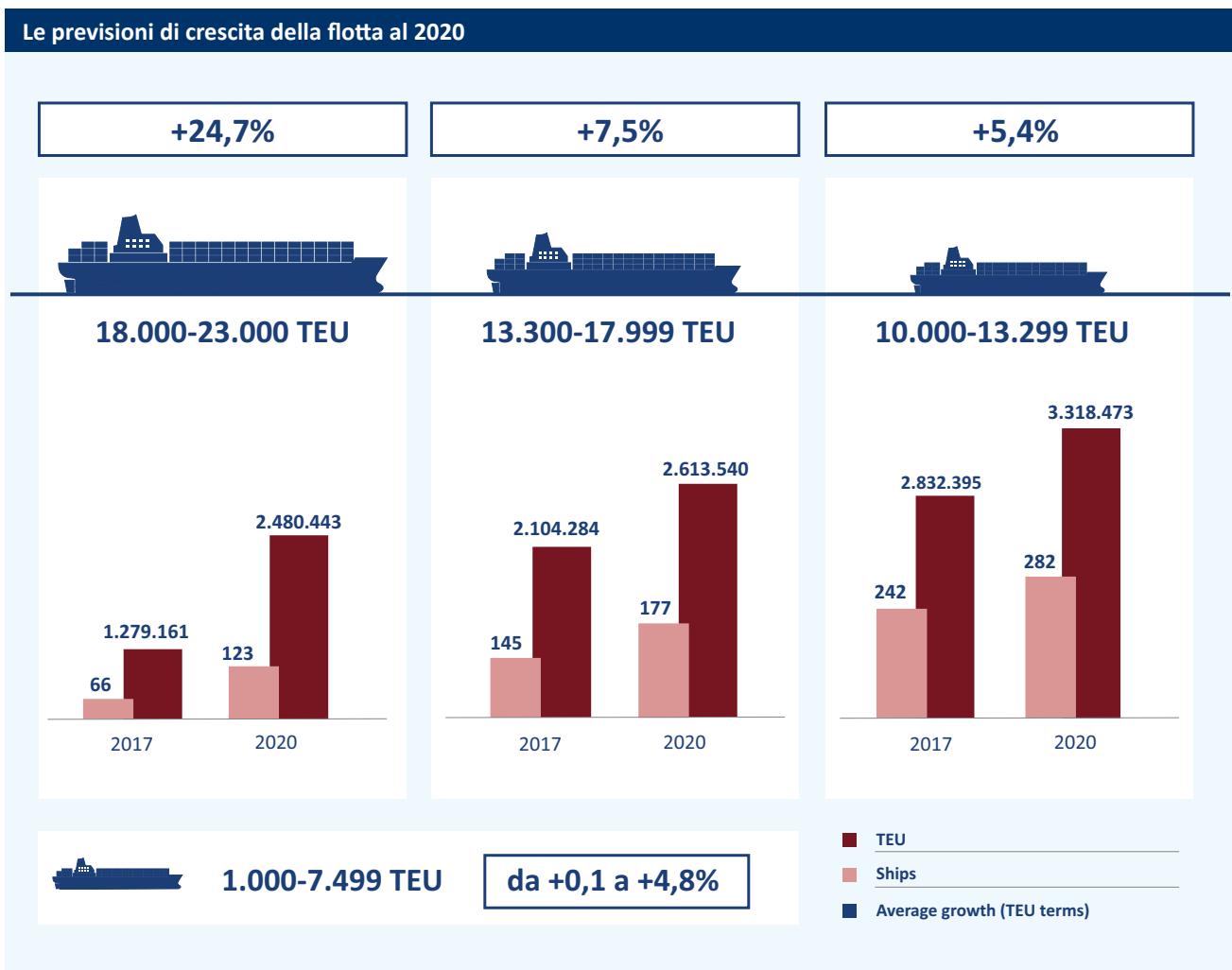
Tra il 2017 e il 2018 la capacità della flotta dei top 15 carrier è cresciuta del 12,6%, passando da 16,27 a 18,32 milioni di TEU. Essi ora controllano l'85,1% del settore dei container, l'anno scorso la quota era del 78,6%. La figura che segue indica le variazioni della capacità della flotta per singolo carrier.



Gli ordinativi

Sulla base dei dati sugli ordinativi di Alphaliner al 1° gennaio 2018, la flotta mondiale nel 2020 crescerà mediamente del 2,4%. Entrando nel dettaglio delle dimensioni, l'incremento sarà pari al 24,7% se si considerano le mega-carrier (tra 18 e 23mila TEU), al 7,5% per le navi da 13-18mila TEU e al 5,4% 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.



Fonte: SRM su Alphaliner

Le grandi alleanze

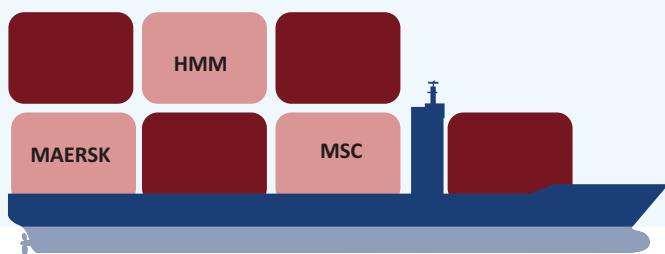
Parallelamente all'ingente immissione di capacità e crescita dimensionale si è registrata una notevole concentrazione dell'offerta: se nel 2000 le prime 20 compagnie controllavano meno del 50% della capacità di stiva disponibile, nel 2008 questa percentuale era salita a quasi il 70%, mentre a fine 2017 è arrivata al 90%. Guardando alle prime 10 la percentuale è del 79%.

Continua inoltre ad essere perseguita la strategia delle grandi alleanze – 2M, THE Alliance, Ocean Alliance – che coprono ormai l'81% della capacità globale. In particolare, sulle rotte East-West controllano il 99% del traffico totale.

Il 2017 si è caratterizzato per l'acquisizione di Hamburg Sud da parte di Maersk Group e per la fusione delle attività di container di Hapag Lloyd e UASC in un'unica entità.

Questa attività di concentrazione proseguirà anche nel 2018 a seguito del perfezionamento dell'acquisto di OOCL da parte di COSCO Shipping e Shanghai International Port Group, e con l'inizio delle attività di ONE, l'alleanza formata dai 3 carrier giapponesi (K Line, MOL e NYK).

Le 3 grandi alleanze: i numeri chiave



Key points:

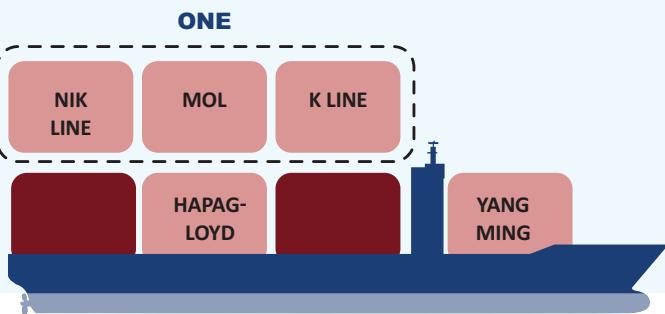
- 7,7 mln TEU capacity
- Total*: 1.347 vessels
- 36% of the global capacity
- 24% Far East – North America
- 40% Asia-Europe/Mediterranean



Key points:

- 6,2 mln TEU capacity
- Total*: 1.140 vessels
- 28% of the global capacity
- 41% Far East – North America
- 35% Asia-Europe/Mediterranean

OCEAN ALLIANCE



Key points:

- 3,6 mln TEU capacity
- Total*: 543 vessels
- 17% of the global capacity
- 27% Far East – North America
- 24% Asia-Europe/Mediterranean

THE ALLIANCE

* Si considera l'intera flotta dei carrier che partecipano all'alleanza.

Fonte: SRM u fonti varie

Sono state queste le reazioni di un mercato che si sta adattando ad una fase “new normal” in cui i flussi commerciali rispetto al PIL crescono più lentamente che in passato, e alla debolezza della domanda fa da contraltare una situazione di oversupply caratterizzata dalla presenza di mega navi (oltre i 18.000 TEU). In effetti lo squilibrio tra domanda e offerta ha avuto ripercussioni sui noli, per cui la strategia del gigantismo, del consolidamento e delle alleanze contribuisce all'ottimizzazione della capacità e alla riduzione dei costi.

Scendendo nel dettaglio del nostro Paese 8 porti italiani sono serviti dalle 3 grandi alleanze per complessivi 29 servizi settimanali. La 2M presenta il maggior numero di servizi. 3 porti italiani sono toccati da tutte e tre le alleanze.

I porti italiani toccati dalle grandi alleanze



Fonte: SRM

Questi indicatori evidenziano che è ancora il Northern Range a concentrare la connettività marittima europea, sebbene grossi passi in avanti siano stati fatti dalla Sponda Sud. Le strategie intraprese dai grandi carrier, per effetto del gigantismo e delle alleanze, prevedono un adattamento dei liner services indirizzando verso il Mediterraneo prevalentemente servizi dedicati. Le grandi navi contemplano poche toccate, in particolare nei grandi hub che accanto ad infrastrutture importanti, offrono altri vantaggi in termini di competitività logistica e/o ZES.

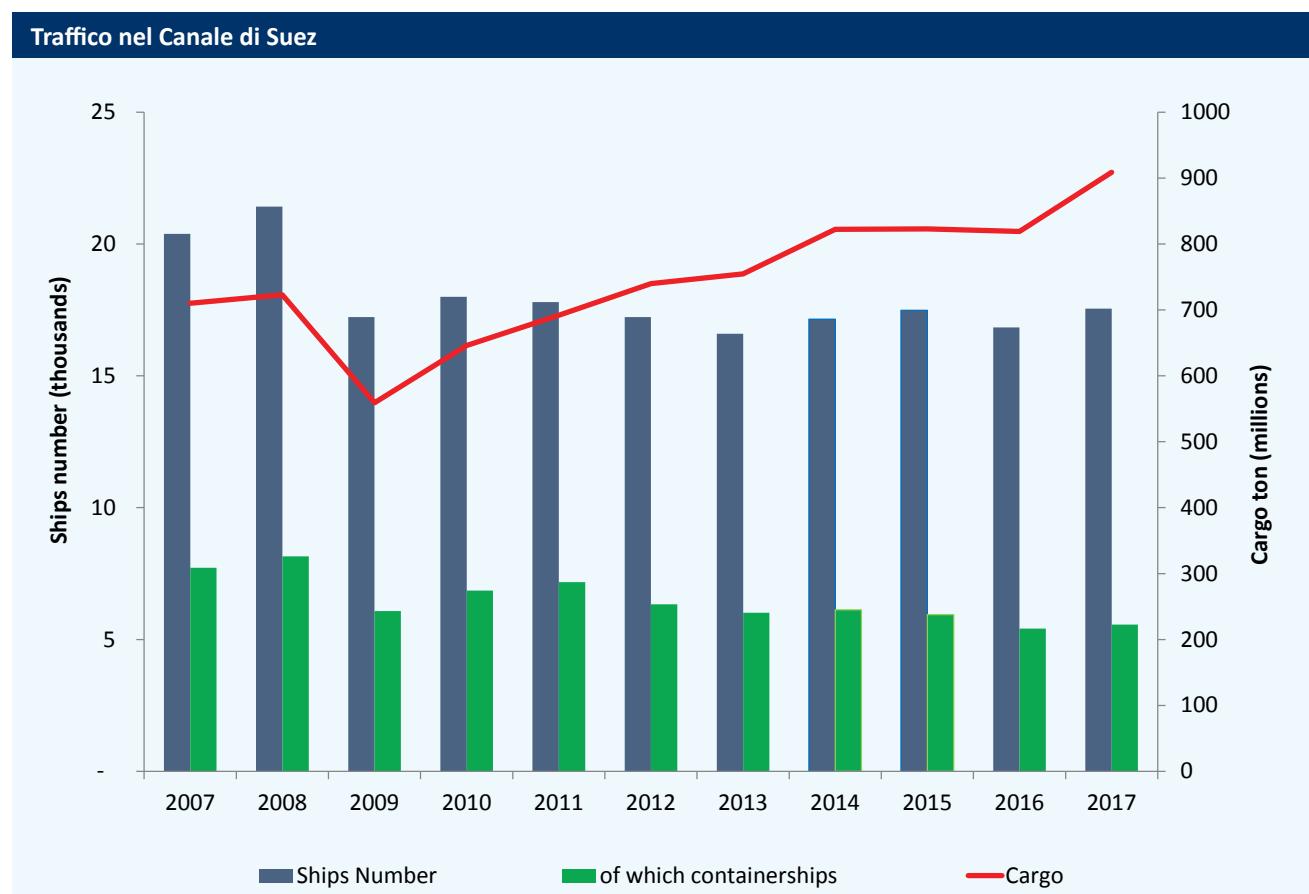
Canale di Suez e Canale di Panama

Il Nuovo 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 per tutti i tipi di navi, sostanzialmente non ponendo limiti alle dimensioni.

L'8-10% dell'intero traffico globale passa attraverso il canale di Suez: il 52% del cargo viaggia su navi container.

Nel 2017 sono transitate oltre 17.500 navi (+4,3%) ed è stato raggiunto il record del volume complessivo di tonnellaggio netto delle navi passate nel canale che ha superato per la prima volta la soglia del miliardo totalizzando 1,04 miliardi di tonnellate nette, con una crescita del 6,9% sul 2016. Attraverso il Canale sono quindi passate più navi e più grandi.

Nel 2017 è stato conseguito anche il nuovo record storico annuale di merci imbarcate sulle navi che hanno attraversato Suez, pari a 908,6 milioni di tonnellate (+11%). Il record è tale sia per le merci imbarcate sulle navi che sono transitate nella direzione nord-sud che si sono attestate a 477,9 milioni di tonnellate, con una progressione del +19,3% sul 2016; sia per le merci imbarcate sulle unità navali che lo hanno attraversato nella direzione sud-nord, che sono state pari a 430,6 milioni di tonnellate, in crescita del 2,9% sul 2016.



Fonte: SRM su Suez Canal Authority

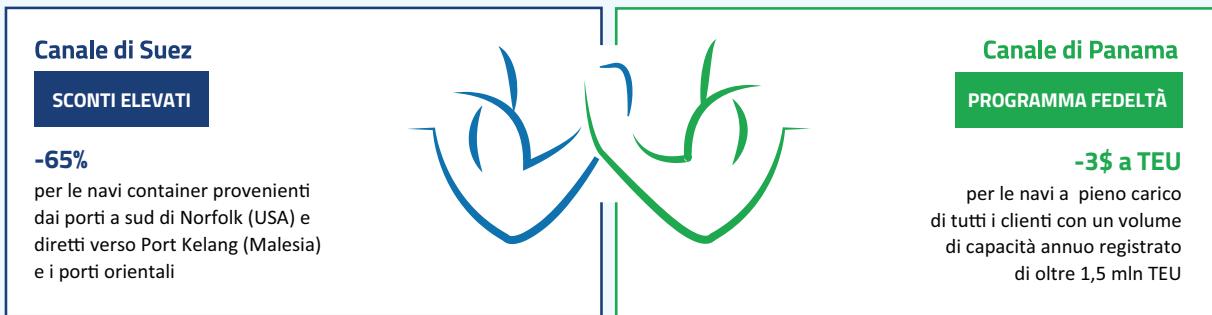
Nel giugno del 2016 è diventato operativo l'ampliamento del canale di Panama, realizzato tramite l'attivazione di una terza nuova serie di chiuse, costruite a partire dal 2007, grazie ad un investimento di 5,25 miliardi di dollari. I lavori hanno consentito di istituire un terzo percorso di transito 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 al 2017 ha beneficiato di tale ampliamento registrando nell'ultimo anno un aumento delle merci in transito del 18% pari a 241 milioni di tonnellate e del numero delle navi del 3%, oltre 13.500.



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

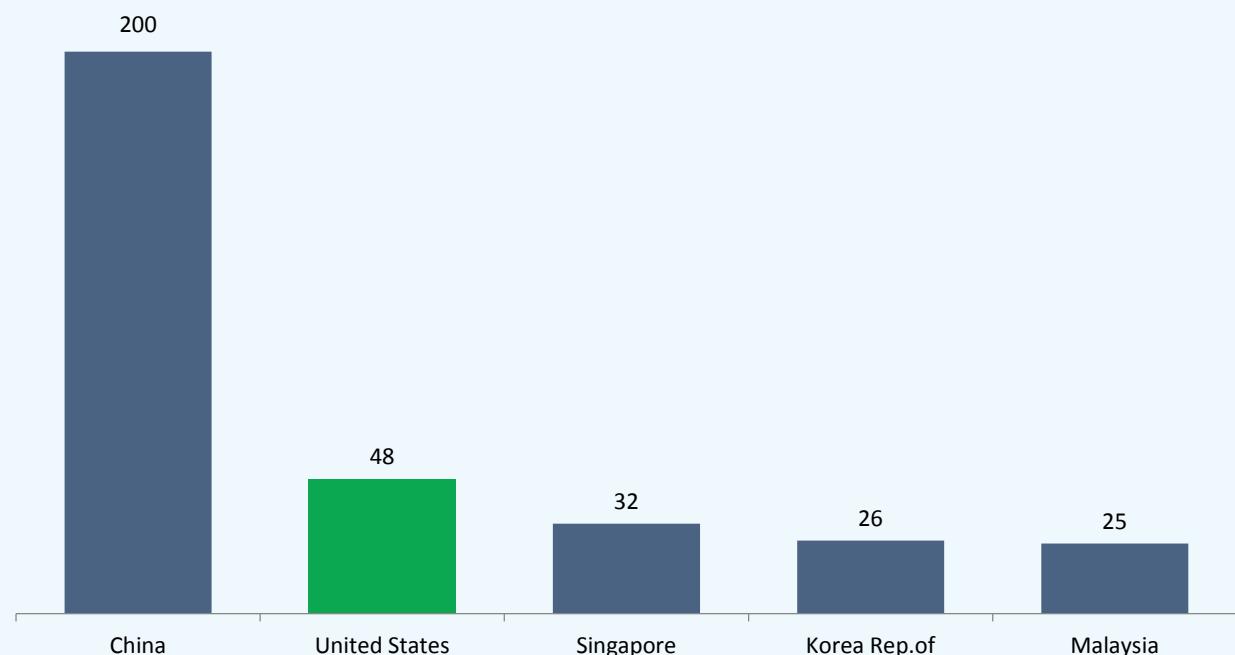


Fonte: SRM su Suez Canal Authority

Traffico dei Porti Top mondiali

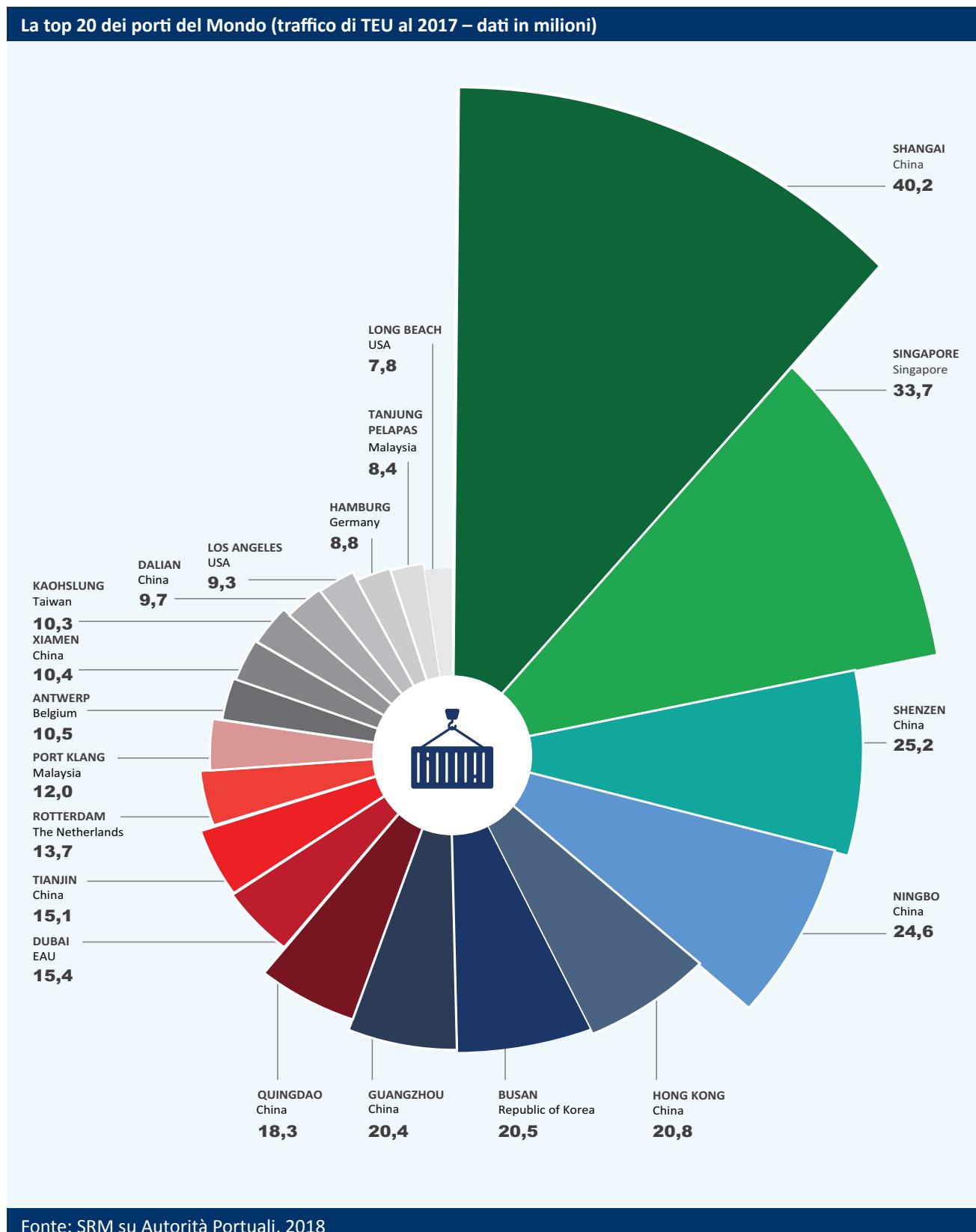
Dal grafico sottostante emerge chiaramente come l'Asia continui a dominare il segmento del trasporto containerizzato. In particolare, 4 dei primi 5 paesi al mondo per traffico container sono in Asia. Il leader globale, la Cina, nel 2016 ha registrato un volume di oltre 200 milioni di TEU, 4 volte quello degli Stati Uniti.

I top 5 per traffico portuale (milioni di TEU)



Fonte: SRM su Unctad

Di riflesso i porti più importanti al mondo per volume di traffico gestito sono in Asia. Sul podio mondiale si conferma Shanghai. Dopo la Cina e altri Paesi del Far East, seguono, ma con notevole distacco, i porti del Golfo e del Northern Range; a seguire gli USA 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-Mediterraneo che si è affermata con notevole intensità durante gli ultimi anni.

I top 20 porti container del mondo hanno movimentato 335 milioni di TEU nel 2017, segnando un incremento del 5,4%. Si registra, quindi, un'accelerazione della crescita rispetto all'anno precedente quando l'aumento era stato pari all'1,7%.

I dati mostrano una concentrazione del traffico globale dei container sempre più spinta: i porti top 20 concentrano il 45% del totale, i top 10 il 31%. Ancora più evidente la leadership dei porti cinesi nei top 20; essi coprono il 55% del traffico dei top 20 e sono cresciuti ad un tasso di velocità maggiore (+6,6%).

Traffico dei Porti Top del Mediterraneo e del Northern Range

La dinamica della crescita si riflette nell'andamento delle quote del traffico container nel Mediterraneo. Ad aumentare di quota sono soprattutto il Pireo che è passato dal 2% nel 2008 al 12% nel 2017 e Tanger Med dal 4% al 10%. Cresce anche il porto di Genova che passa dal 7% all'8% di quota di mercato dei top 10 del Mediterraneo; terzo porto per migliore performance di incremento.

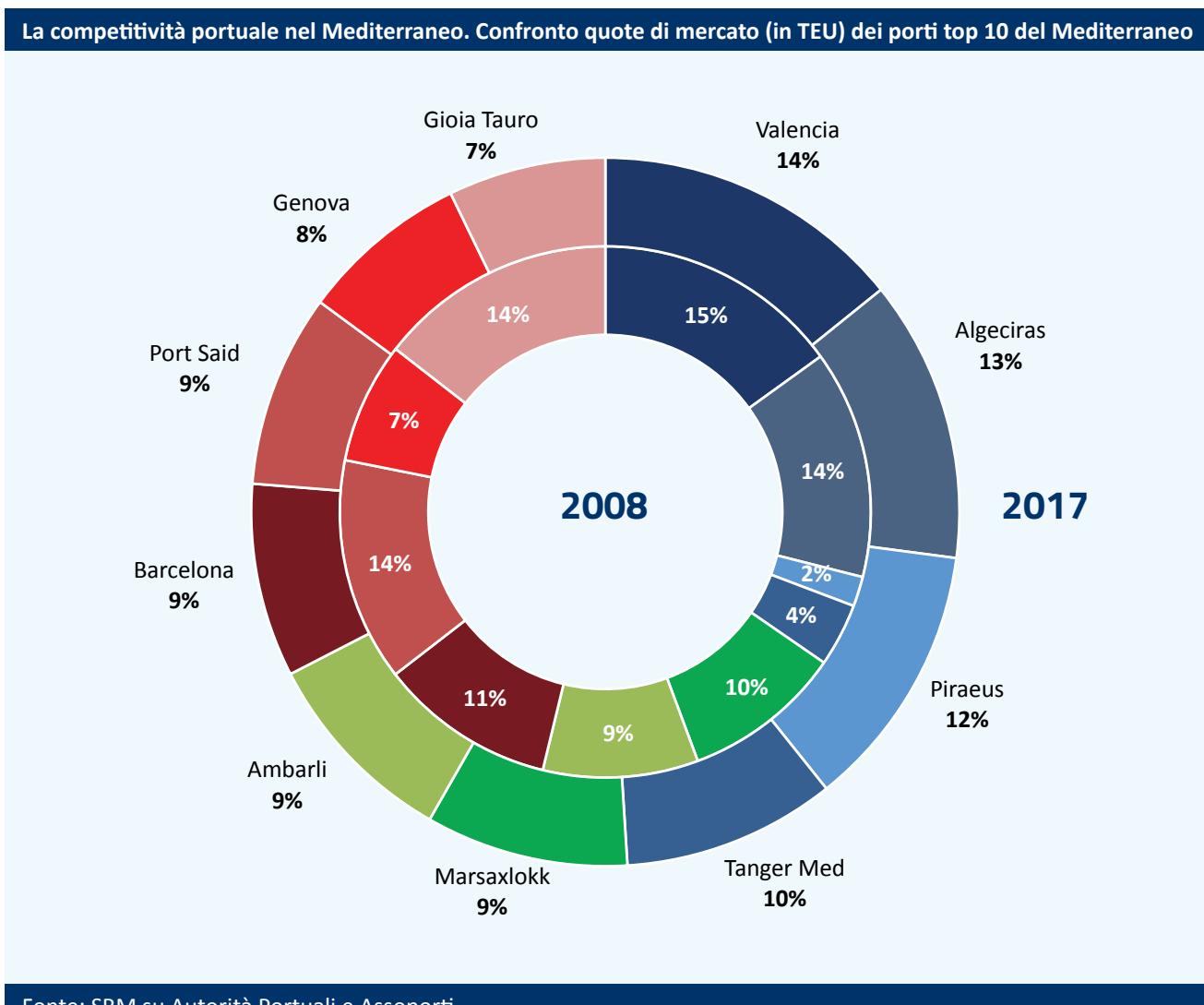
I dati riflettono un fenomeno che si è affermato con decisione: la crescente presenza della Cina nel Mediterraneo area di grande interesse della *Maritime Silk Road*.

Essa si è concretizzata in:

- l'acquisizione del 67% dell'Autorità Portuale del Pireo (gennaio 2016);
- la *joint venture* tra aziende cinesi e imprese turche, Euro-Asia Oceangate (in cui rientra anche Cosco), che ha acquistato il 64,5% del Kumport Terminal ad Ambarli in Turchia (settembre 2015);
- la partecipazione del 20% nel Suez Container Terminal a Port Said in Egitto (nel giugno 2017 Cosco ha infatti acquisito il 51% di Noatum Port Holdings tra i cui maggiori *asset* rientrano i terminal di Bilbao e Valencia);
- l'acquisizione in Spagna da parte di Cosco del 51% di Noatum Port Holdings tra i cui maggiori *asset* rientrano i terminal di Valencia e Bilbao (giugno 2017);
- la nuova *joint venture* presso Vado Ligure che ha coinvolto APM Terminals e Cosco Shipping per la gestione di un futuro terminal container che sarà operativo a partire dal 2019.

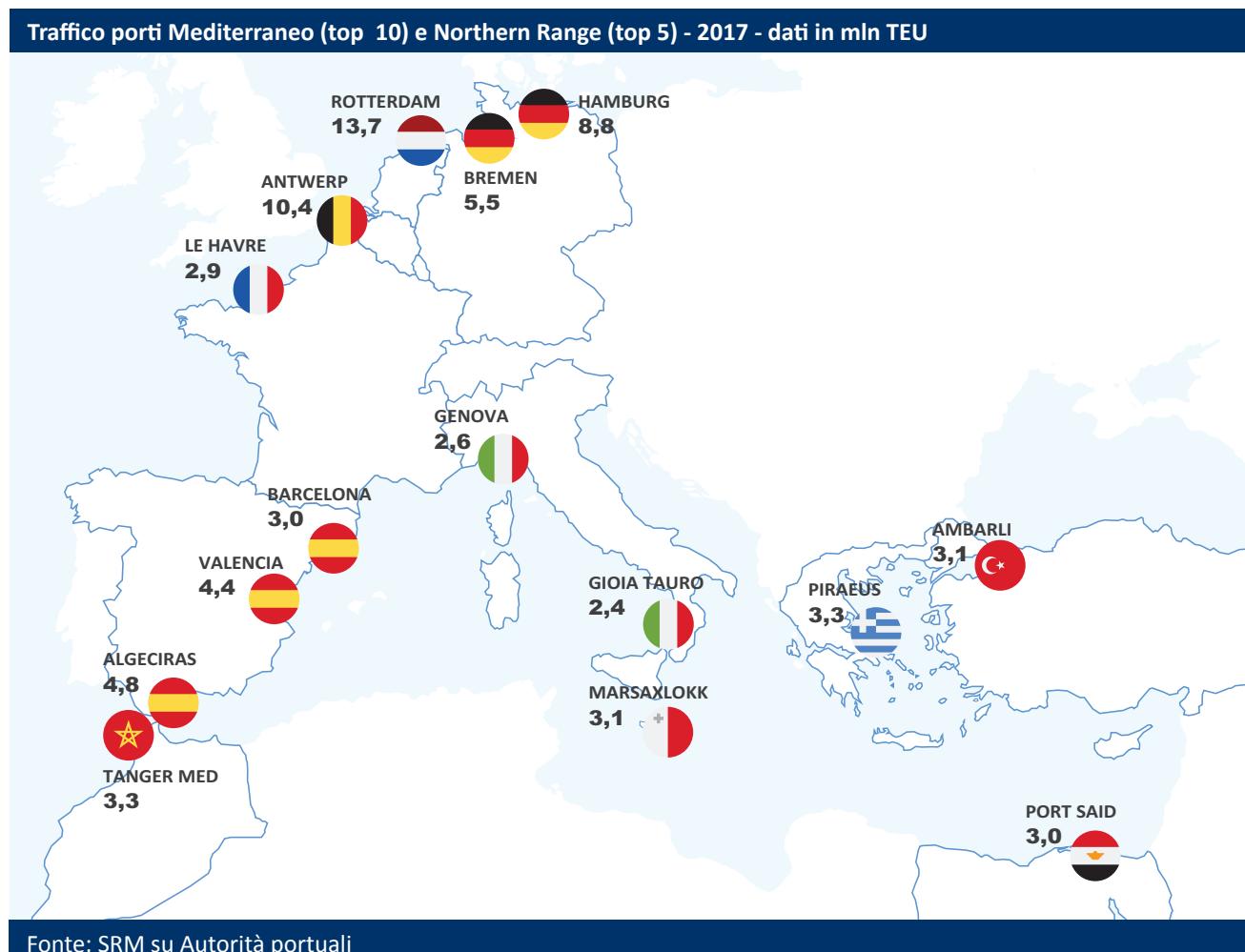
Tali accordi e acquisizioni sono volti ad aumentare gli investimenti cinesi nel Mediterraneo¹.

¹ Sull'argomento vedasi SRM (2018), *Italian Maritime Economy. Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cresce. 5° Rapporto Annuale*, Giannini Editore, Napoli.



Fonte: SRM su Autorità Portuali e Assoporti

In termini di movimentazione container, l'Italia nel contesto europeo, si colloca dietro i principali competitor (nell'ordine, Germania, Spagna e Olanda).



Gli indicatori considerati mostrano la vitalità dei trasporti marittimi che hanno superato la soglia dei 10,3 miliardi di tonnellate, segnando un incremento del 2,6%.

Le previsioni 2017-2022 ipotizzano una crescita annua del 3,2%.

In generale nel 2017 si è assistito a una ripresa e a una minore volatilità dei noli sulle principali rotte a livello globale, alla quale è correlato un progressivo rafforzamento della domanda di trasporto.

La Maritime Economy resta comunque caratterizzata da una situazione di overcapacity.

Si consolida il peso dell'Asia, e in particolare della Cina, nel panorama dello shipping mondiale.

maritime
economy