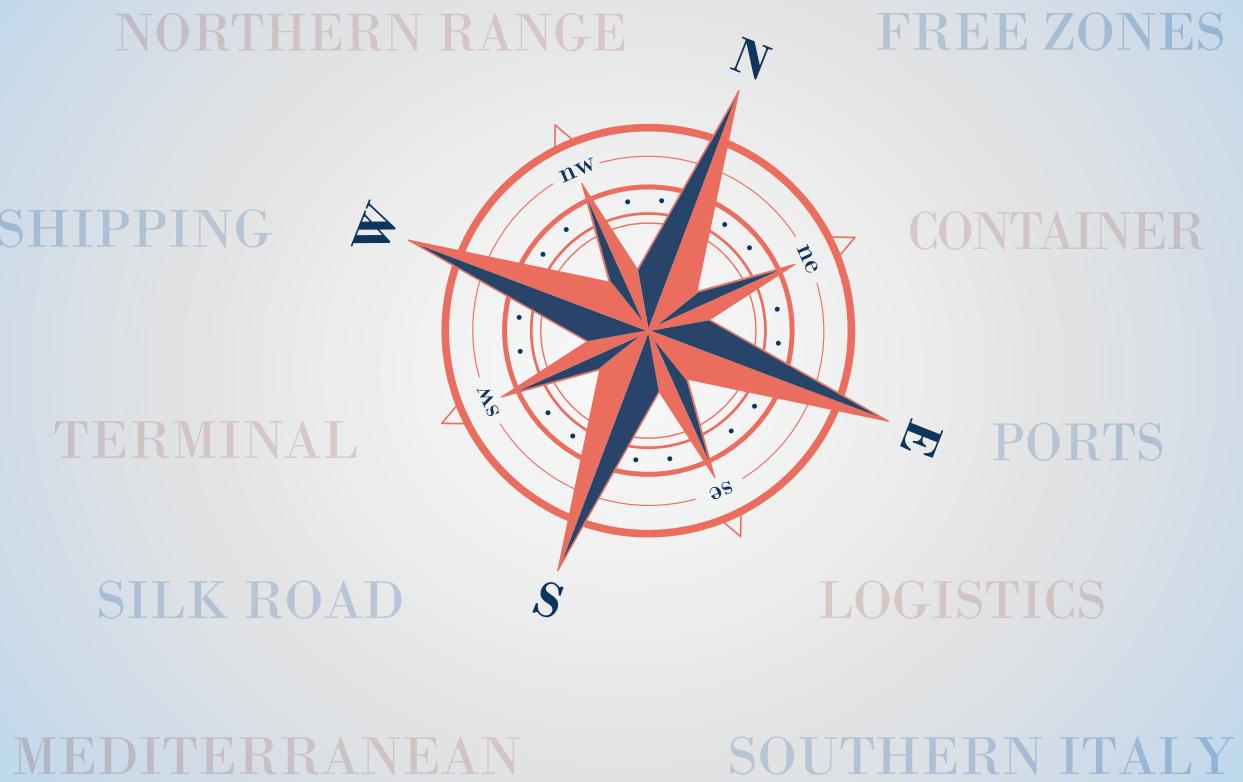


Italian Maritime Economy

Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia

6° Rapporto Annuale

2019



Consulta
l'Osservatorio Permanente
sui Trasporti Marittimi e la Logistica

Il sito web offre contenuti costantemente aggiornati

www.srm-maritimeconomy.com



ITALIAN MARITIME ECONOMY

**NUOVI SCENARI NEL MEDITERRANEO: SUEZ E LA CINA, LE STRATEGIE DEI
GRANDI CARRIER, LE NUOVE TECNOLOGIE E LE ROTTE DELL'ENERGIA**

Rapporto Annuale 2019

GIANNINI EDITORE

Le analisi contenute nel Rapporto rappresentano i risultati di uno specifico progetto di SRM e non hanno la pretesa di essere esaustivi, inoltre non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei nostri Soci fondatori ed ordinari.

La ricerca 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. SRM non è in alcun modo responsabile dei fatti, delle opinioni, delle notizie e dei dati menzionati, nel caso dei capitoli non elaborati direttamente.

La riproduzione fedele del testo, anche parziale, non può essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. È consentito l'uso della ricerca e delle informazioni in essa contenute ai fini di studio ed approfondimento di settore, citando regolarmente la fonte.

Le illustrazioni e le infografiche presenti nello studio sono da intendersi come immagini e non come mappe, per cui l'equivalenza delle aree e dei confini potrebbe non essere rispettata.

Si segnala che i dati presenti in tabelle e grafici sono tutti espressi con numerazione inglese.

Pubblicazione aggiornata con dati e informazioni disponibili a maggio 2019.

Cover Design: Marina RIPOLI

Editorial & Graphic Design: Raffaela QUAGLIETTA

ISBN: 978-88-7431-979-4

© 2019 Giannini Editore

Napoli - via Cisterna dell'Olio, 6/b

www.gianninispa.it

“Il mare unisce i paesi che separa”

Alexander Pope

Ricerca realizzata da



GLI AUTORI

(cfr. pag. 191, Notizie sugli autori)

Direttore della ricerca:
Massimo DEANDREIS

Responsabile dell'Area di Ricerca
Maritime & Energy:
Alessandro PANARO

Team della ricerca:

Olimpia FERRARA (Coordinatore), Dario BAZARGAN, Anna Arianna BUONFANTI,
Achille COPPOLA, Tommaso DI NARDO, Fei SHAO, Meifeng LUO, Olaf MERK,
Pino MUSOLINO, Dario RUGGIERO, Pietro SPIRITO.

RINGRAZIAMENTI E NOTE

Il Rapporto Annuale *Italian Maritime Economy* 2019 rientra in un ampio progetto di ricerca realizzato da SRM denominato “Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica” che ha generato il portale web specializzato (www.srm-maritimeconomy.com). Esso ha l’obiettivo di monitorare e analizzare le dinamiche e l’impatto economico del settore sull’economia del Paese in una visione europea e mediterranea.

Si ringraziano tutti i partner sostenitori del progetto: Assoporti, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centro-settentrionale, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Confetra, Contship Italia, Federagenti, Grimaldi Group, Idal Group, Lotras, Morandi Group, Unione Industriali Napoli.

Un ringraziamento particolare ad INTESA SANPAOLO per aver collaborato in sede di presentazione e diffusione dei risultati della ricerca. Si ringrazia al riguardo il Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia Francesco GUIDO. Si ringrazia inoltre il *Desk Shipping* di Mediocredito Italiano per la partecipazione attiva al progetto di ricerca.

Si ringraziano, inoltre, le banche e le divisioni del Gruppo INTESA SANPAOLO per la collaborazione nella fase di acquisizione delle informazioni e di diffusione dei risultati della ricerca.

Un ringraziamento particolare ad ALEXBANK.

Un particolare ringraziamento a: Gian Enzo DUCI, Marco PAIFELMAN, e Michele PAPPALARDO (Presidente, Segretario Generale e Consigliere Federagenti), Vito GRASSI (Presidente, Unione Industriali di Napoli), Michele LIGNOLA (Direttore Generale, Unione Industriali di Napoli), Francesco TAVASSI (Presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti dell’Unione Industriali di Napoli), Anna DEL SORBO (Direttore Generale, IDAL Group), Emanuele GRIMALDI (CEO, Grimaldi Group), Paul KYPRIANOU (Direttore, Relazioni Esterne Grimaldi Group), Nereo MARCUCCI e Ivano RUSSO (Presidente e Direttore Generale Confetra), Daniele TESTI (Marketing & Corporate Director, Contship Italia), Daniele ROSSI (Presidente ASSOPORTI e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale), Armando DE GIROLAMO (Amministratore Unico Lotras), Pietro SPIRITO (Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale), Massimo DEIANA e Natale DITEL (Presidente e Segretario Generale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna), Andrea MORANDI (CEO, Morandi Group).

Un sentito e particolare ringraziamento a Sergio PRETE e Fulvio Lino DI BLASIO (Presidente e Segretario Generale, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio) per il grande sostegno e supporto fornito alle attività dell’Osservatorio,

Un ringraziamento al Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili, in particolare al Segretario Achille COPPOLA per il contributo scientifico e tecnico alla redazione della ricerca.

Un ringraziamento particolare a SEA EUROPE per il contributo scientifico e tecnico alla redazione della ricerca.

La realizzazione della parte MONOGRAFICA del lavoro è stata resa possibile grazie ad una serie di importanti missioni scientifiche svolte da SRM che hanno consentito, oltre che di stipulare accordi con prestigiose entità di ricerca, di reperire dati, informazioni e documenti che hanno fornito considerevole valore aggiunto alla pubblicazione.

Durante le missioni si è avuto modo di comprendere, attraverso le visite agli scali locali e l'intensa attività di networking, i modelli portuali e i fenomeni marittimi più interessanti che stanno interessando gli scenari globali.

La prima missione si è tenuta in EGITTO ad Alessandria nel mese di Settembre 2018, sotto l'egida del Ministero degli Affari Esteri, dell'Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport e la cooperazione della League of Arab States. Un particolare ringraziamento per tutto il supporto fornito ai ricercatori di SRM va all'Ambasciatore Italiano in Egitto Giampaolo CANTINI.

La seconda missione si è svolta a SINGAPORE nel Novembre 2018 ed al riguardo un particolare ringraziamento va al International Propeller Club con particolare riferimento al Presidente nazionale Umberto MASUCCI per il supporto fondamentale fornito alla totale riuscita della Missione nel corso della quale si è effettuata visita al porto ed al global player PSA Singapore. Un particolare ringraziamento per tutto il supporto fornito va all'Ambasciatore Italiano a Singapore Raffaele LANGELLA.

La terza missione si è tenuta a COPENAGHEN in Danimarca nel mese di Gennaio 2019 ed al riguardo un particolare ringraziamento va a Michele ACCIARO, Professore della KLU-Kuhne Logistics University di Amburgo per tutto il supporto fornito ai ricercatori di SRM.

La quarta missione si è svolta ad ANVERSA e ROTTERDAM nell'Aprile 2019 ed al riguardo un particolare ringraziamento va all'International Propeller Club con particolare riferimento al Presidente nazionale Umberto MASUCCI per il supporto fondamentale fornito alla totale riuscita della missione nel corso della quale si sono effettuate visite ai porti ed a operatori di primario standing del mondo marittimo e logistico.

La quinta missione si è svolta ad HONG KONG a Maggio 2019 ed è stata la quarta riunione plenaria della **GLOBAL SHIPPING THINK TANK ALLIANCE** di cui SRM è membro. Al riguardo un particolare ringraziamento va al Prof. Meifeng LUO per l'ospitalità e il supporto fornito ed al SISI-Shanghai International Shipping Institute che sono anche autori di due dei capitoli del Rapporto.

Si segnala la partecipazione di SRM al progetto europeo **DOCKS THE FUTURE** (www.docksthefuture.eu) rivolto a individuare i driver futuri che potranno trainare lo sviluppo della portualità europea; al riguardo SRM è parte attiva, in un panel di esperti europei, dei FOCUS GROUP tecnici che si sono tenuti ad OPORTO in Portogallo ad Ottobre 2018 ed a TRIESTE ad Aprile 2019.

Si ringraziano, infine, tutte le Autorità di Sistema Portuale italiane ed estere che hanno fornito i dati di traffico aggiornati.

Si ringraziano, inoltre, per la collaborazione: Fiorinda CORRADINO (Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale), Tiziana MURGIA (Assoporti), Teresa PUGLIESE (Mediocredito Italiano), Paola RUSSO (Unione Industriali di Napoli), Felicetta STANCO (Unione Industriali di Napoli), Michele VINCIGUERRA (IDAL Group).

NOTE

Pur restando ferma la cura e la responsabilità di SRM nella progettazione complessiva del lavoro e nel suo coordinamento, si specificano di seguito le assegnazioni dei Capitoli:

Cap. I di Anna Arianna BUONFANTI e Olimpia FERRARA;
Cap. II di Anna Arianna BUONFANTI e Olimpia FERRARA;
Cap. III di Meifeng LUO e Dario RUGGIERO;
Cap. IV di Olaf MERK;
Cap. V Dario BAZARGAN;
Cap. VI di Pino MUSOLINO;
Cap. VII di Pietro SPIRITO;
Cap. VIII di Fei SHAO;
Cap. IX di Achille COPPOLA e Tommaso DI NARDO.

Cfr. pag. 191 per eventuali specifiche.

PREFAZIONE	13
INTRODUZIONE	15

PRIMA PARTE

GLI SCENARI ECONOMICI E COMPETITIVI DEI TRASPORTI MARITTIMI

CAPITOLO I – SCENARIO E DINAMICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO GLOBALE

1. Premessa	21
2. Le dinamiche evolutive del trasporto marittimo internazionale	22
3. Le infrastrutture a servizio dello shipping: i porti	27
4. L'organizzazione del commercio marittimo mondiale. I servizi di linea del trasporto container	30
5. Fattori che stanno contribuendo a ridisegnare lo scenario del trasporto marittimo: l'impatto della digitalizzazione e della tecnologia	36
6. Il peso crescente del Mediterraneo nelle rotte globali e il ruolo del Nuovo Canale di Suez	38
7. I porti italiani a supporto dell'economia del Paese ed analisi dei flussi internazionali	41
8. Conclusioni	48
Appendice statistica	51

CAPITOLO II – TRASPORTO MARITTIMO DI VEICOLI E IL RUOLO DEI TERMINAL NELLA FILIERA AUTOMOTIVE. STRATEGIE E INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO IN EUROPA E IN ITALIA

1. Premessa	69
2. Scenario del trasporto globale di veicoli per via marittima	69
3. I flussi di commercio marittimo dell'automotive. L'evoluzione delle rotte globali	72

4. Il ruolo dei terminal portuali Ro-Ro nella Automotive Supply Chain Management	79
5. L'import-export di veicoli nuovi attraverso i principali porti mondiali, europei ed italiani. I volumi di traffico e i nuovi equilibri	81
6. Le strategie di espansione e gli investimenti per la competitività dei terminal	86
7. Alcune considerazioni emerse dall'analisi	89

CAPITOLO III – CURRENT AND FUTURE SCENARIO FOR SHIPPING COMPANIES

1. Global active and idle fleet	93
2. Top 10 Carriers: fleets and financials	98
3. IMO 2020: effects on shipping strategies	105
4. Shipping sector future scenario	109

CAPITOLO IV – ALLIANCES AND CONTAINER SHIPPING

1. Analysis of the phenomenon	117
2. Recommendations	121

CAPITOLO V – L'INDUSTRIA DELLE TECNOLOGIE MARITTIME IN EUROPA: STATO ATTUALE E PROSPETTIVE FUTURE

1. Definire il “settore delle tecnologie marittime” e i suoi attori principali	123
2. Il ruolo della tecnologia marittima in Europa	126
3. Gli sviluppi di mercato a livello globale e macro-regionale	127
4. Sfide ed opportunità future: preservare la leadership nei segmenti e nelle tecnologie marittime ad alto valore aggiunto, realizzare il trasporto marittimo del futuro e sviluppare i mercati emergenti	131

SECONDA PARTE

NUOVI TREND E NUOVI FENOMENI

CAPITOLO VI – LA BELT AND ROAD INITIATIVE: ANALISI DI UN FENOMENO GEO-STRATEGICO E RIFLESSIONI SUL RUOLO DELL’ITALIA E DEL SUO SISTEMA PORTUALE

1. Premessa	137
2. Le ragioni di politica interna	137
3. Le motivazioni geopolitiche	139
4. Il Mediterraneo nel contesto BRI	142
5. Il ruolo dell’Italia	144
6. Conclusioni	147

CAPITOLO VII – IL FUTURO ENERGETICO DEI PORTI E DELLE ROTTE MARITTIME

1. Il ruolo della logistica energetica nell’economia del mare	149
2. La difficile transizione energetica	150
3. Lo sviluppo industriale cinese ed i riflessi sulle politiche energetiche	150
4. La riconversione dei consumi energetici	151
5. Lo scacchiere energetico Mediterraneo	152
6. Il ruolo trainante del gas naturale liquefatto	155
7. Gli altri interventi per l’efficientamento energetico nei porti	157

CAPITOLO VIII – INTERNATIONAL DRY BULK SHIPPING TREND IN CHINA’S PERSPECTIVE

1. Foreword	159
2. Supply and demand of steel industrial chain and dry bulk trade	160
3. Supply and demand of coal industrial chain and coal imports	165
4. Grain and minor bulks imports and exports	167

CAPITOLO IX – OSSERVATORIO SUI BILANCI DELLE SOCIETÀ DI CAPITALI DEL CLUSTER MARITTIMO	
1. Premessa	171
2. L'economia del mare e il ruolo dei commercialisti	172
3. Le società di capitali del cluster marittimo	173
4. Il grado di concentrazione delle società di capitali del cluster marittimo	178
5. Il trend del cluster marittimo nel 2017 rispetto al 2016 e al 2008	179
6. Principali indicatori di bilancio	181
BIBLIOGRAFIA	187
NOTIZIE SUGLI AUTORI	191

Il Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” è giunto alla sua sesta edizione; la pubblicazione prosegue nel suo percorso di crescita nazionale ed internazionale, arricchita sempre più da contributi di prestigiosi centri di ricerca nazionali ed esteri; è il caso questa volta del Politecnico di Hong Kong, specializzato sui porti e sullo shipping, dello Shanghai International Shipping Institute e dell’ITF-OECD.

Questo è motivo di orgoglio per SRM che ha saputo istituire e consolidare un network di primo livello che ha portato il volume ad avere saggi con diverse correnti di pensiero, interpretazioni e elaborazioni originali e variegate con il coinvolgimento di autori, non solo del mondo della ricerca, ma anche del panorama degli operatori marittimi ed intermodali.

È significativo anche il fatto che nella ricerca siano ospitati lavori dei Presidenti dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (che coinvolge i porti di Napoli, Salerno, Castellammare) e dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia, Chioggia), nonché del Direttore di Seaeurope, associazione che raggruppa, tra gli altri, le imprese della cantieristica navale.

Questi player, insieme ai partner dell’Osservatorio sempre presenti ed attivi, ci accompagnano nel nostro percorso di crescita, offrendo spunti, riflessioni ed analisi e permettendo ai nostri ricercatori di realizzare importanti missioni scientifiche durante le quali apprendere modelli portuali, rotte di traffico, problematiche e fenomeni marittimi nascenti e prospettici.

Ormai è questo un prodotto che offre agli operatori del settore - siano essi accademici, associazioni di categoria, imprese, infrastrutture – spunti di lavoro, dati, statistiche ed analisi sempre attuali ed aggiornate, cosa di non poco conto nel panorama marittimo internazionale che ha sempre “fame” di buona conoscenza.

L’Osservatorio di SRM, dunque, prosegue nelle sue attività sempre monitorando con attenzione le dinamiche e i fenomeni che vanno caratterizzando il Mediterraneo nello scenario marittimo globale.

Si intensificano gli investimenti infrastrutturali lungo la Belt & Road Initiative da parte della Cina che si è ormai posizionata in molti dei principali porti del Mediterraneo dalla sponda nord a quella sud, nonché nei grandi scali del Nord Europa; il nostro Paese dovrà essere bravo a cogliere le opportunità che scaturiranno dalla presenza di questo colosso commerciale, senza trascurare i mercati emergenti del Middle East e dello stesso Far East.

Giova sottolineare che questo del 2019 è anche l’Annual Report che cade nel compimento dei 150 anni del Canale di Suez che sta segnando mese dopo mese nuovi record in termini di navi e merci transitate. Questo snodo rappresenta ormai il 10% del traffico mondiale di merci ed è il vero è proprio barometro dell’economia marittima dell’area MED. SRM analizza con frequenza le dinamiche del Canale ed i suoi impatti sull’economia.

Altro fenomeno che potrà portare a nuovi scenari competitivi per l'Italia è quello della nascita delle ZES-Zone Economiche Speciali. Queste ultime rappresentano per i porti Italiani una grande opportunità di sviluppo, consentendo di avere a disposizione uno strumento in più per attirare imprese e rendere più appetibile le aree portuali e retroportuali, attraverso la concessione di incentivi finanziari e burocratici. Molti porti del Mediterraneo, Marocchini, Turchi, Egiziani, hanno disegnato il loro sviluppo su Free Trade Zone strutturate che hanno favorito insediamenti manifatturieri di multinazionali che hanno dato agli scali nuovo e più intenso traffico, in import ed in export. Dobbiamo al più presto mettere a regime questo strumento che può darci un importante valore aggiunto per stimolare il territorio.

Ultimo ma non meno importante è il fenomeno del gigantismo navale, dovremo saper dotare i nostri porti di una normativa più snella e più rapida per poter adeguare i fondali per accogliere navi grandi e sempre più bisognose di terminal efficienti per un rapido imbarco e sbarco delle merci.

SRM, come è nel suo stile di ricerca, ha verificato sul campo cosa si nasconde dietro le statistiche, ai dati che spesso leggiamo su questo grande tema; solo andando "nel" territorio si riesce ad avere piena contezza della dimensione di un fenomeno. Non dobbiamo mai dimenticare che siamo un Paese marittimo da sempre, che siamo al centro del Mediterraneo con un posizionamento geografico invidiabile e che i nostri Porti e il settore armatoriale rappresentano ancora uno dei simboli economici dell'Italia.

Abbiamo un import-export marittimo che è di oltre 250 miliardi di euro, movimentiamo quasi mezzo miliardo di tonnellate di merci l'anno e siamo ancora primi nel settore dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo, e potremmo elencare altri numeri. E quello che vale per l'Italia, vale ancora di più per il Mezzogiorno che in questi numeri ha ampia rappresentatività.

SRM porta da sempre l'assunto che investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale umano, puntando sul mare, sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno proprio la sua posizione geografica e le sue capacità intellettuali.

Il nostro Osservatorio è cresciuto ancora e ne sono dimostrazione i numerosi partner che partecipano al progetto di ricerca. L'ambizione è che possa sempre più diventare un punto di riferimento per gli operatori, per le istituzioni, per le associazioni di categoria e naturalmente per il mondo bancario – di cui SRM è espressione - fornendo spunti, analisi e riflessioni che contribuiscano a far capire quanto è grande ed importante questo settore per l'Italia. Sempre con un Mezzogiorno protagonista.

Paolo SCUDIERI

OBIETTIVI E STRUTTURA DEL RAPPORTO ANNUALE

Il volume *Italian Maritime Economy*, uno dei prodotti di ricerca di punta dell’Osservatorio sui Trasporti e la Logistica di SRM, è giunto alla sua VI edizione.

Ricco di dati, spunti di analisi e riflessioni, il numero di quest’anno si fonda sui fenomeni più significativi che stanno caratterizzando la competitività marittima nel Mediterraneo.

Nel 2019 il Canale di Suez ha festeggiato i 150 anni di attività. L’espansione dell’agosto 2015 ha definito nuovi equilibri portuali nel Mediterraneo: i due record in termini di navi e merci transitate (18.000 mezzi navali e quasi 1 miliardo di tonnellate) hanno significati più profondi di una semplice statistica; l’analisi per aree marittime mostra un accresciuto ruolo dei porti dell’East Med (+40% e +7% del traffico rispettivamente in direzione sud e nord in 5 anni) ed un incremento dei traffici container e tanker che sono forieri di un aumento di centralità del Mare Nostrum in termini di flussi commerciali manifatturieri ed energetici.

Il fenomeno del gigantismo navale non si ferma e le previsioni più autorevoli non annunciano battute di arresto. Gli orderbook mostrano che 133 nuove portacontainer nella fascia 10-23.000 TEU saranno lanciate entro il 2022, 45 delle quali nella fascia 18-23.000 TEU. Appare inoltre vicino il raggiungimento delle navi da 25.000 TEU, rumors danno la COSCO vicina ad un ordinativo di Mega-Megaportacontainer di questa dimensione. Sempre più accentuato diventerà il processo di selezione dei porti dell’area MED. Al momento analisi di SRM mostrano solo 4 porti in grado di accogliere questo tipo di navi. Si rafforza dunque l’assunto che uno dei “business” per i porti meno dimensionati diventerà il traffico *feeder* e quello delle navi medio/grandi ferma restando la necessità comunque di semplificare la realizzazione dei dragaggi per poter accrescere la potenzialità di accoglienza.

Gli scenari delineati dal Rapporto mostrano anche lo stato di attuazione della *Belt & Road Initiative* da parte della Cina; è diminuita già dalla fine del 2018 la politica cinese “aggressiva” nei confronti delle acquisizioni dei terminal nell’area del Mediterraneo e del Nord-Europa. Pare ormai delineato il posizionamento del Dragone con una presenza forte nell’East Med (Pireo) e nel West Med (Valencia), una presenza nei canali di accesso al Mar Nero (Istanbul) e Mar Mediterraneo (Suez), ed una acquisizione di gate nel Nordeuropa (Rotterdam) con capacità intermodale per raggiungere i mercati centroeuropei. Ulteriori importanti presenze sono state Abu Dhabi, Marsiglia, Malta e va evidenziato il *Memorandum* sottoscritto con l’Italia a fine marzo che è foriero di investimenti anche in porti italiani come Genova e Trieste nonché in altri settori come il trasporto su ferro, l’intermodalità, la logistica. Il dibattito sulle linee ferroviarie da/per la Cina è ancora un grande tema per il nostro Paese che sembra non voler far sfuggire questa opportunità.

Il Rapporto guarda con attenzione anche al traffico *Shortsea* che rappresenta una delle nostre eccellenze assolute; l'Italia ha una quota di mercato in questo traffico del 36% nel Mediterraneo. Il Ro-Ro in Italia che muove oltre 100 milioni di tonnellate (circa il 50% del traffico è realizzato nel Mezzogiorno), rimane un patrimonio del Paese che ha in questo comparto armatori di eccellenza con terminal in tutto il mondo e va sostenuto e stimolato proprio per non perdere quote di mercato anche in comparti dove abbiamo ormai un *know-how* solido e riconosciuto.

Rimane fermo dunque, secondo le analisi di SRM, il concetto che la “Portualità 5.0” è la nuova chiave interpretativa da perseguiere; un porto moderno che vuole stare negli scenari competitivi deve essere un passo avanti all’industria poiché deve servirla adeguatamente e con efficienza e deve anche saper dare un contributo alla crescita del territorio attraendo investimenti che creino occupazione ed economia.

Lo scalo deve favorire in primo luogo la crescita delle imprese; attraverso l’efficienza infatti esso deve saper garantire rapidità ai processi di internazionalizzazione; permettere alle navi di raggiungere destinazioni in tempi brevi fornendo servizi di prim’ordine (possibilmente diretti) e quindi diventare il motore dell’import-export di un Paese.

Il porto deve, inoltre, accrescere la capacità di stimolare la generazione e lo *start-up* delle imprese; i modelli portuali, specie quelli nord-europei, vanno sempre più disegnando scali che possano favorire non solo la crescita delle imprese in termini di business ma anche la vera e propria creazione di aziende.

Altro driver deve essere l’intermodalità; questo potrebbe dirsi un concetto datato e da tempo auspicato ma che invece rimane sempre attuale in quanto in Italia, salvo casi di eccellenza, non abbiamo mai saputo generare, per una serie di motivazioni, un sistema intermodale che riesca a far sì che vi possa essere un’integrazione completa porto-interporto-strada-ferrovia. Dall’indagine condotta da SRM in collaborazione con Contship Italia (*Corridoi ed efficienza logistica dei territori*) emerge che solo il 19% delle aziende manifatturiere in tre delle principali regioni italiane utilizza un meccanismo misto (strada-ferrovia) per trasportare la merce dal porto ai propri magazzini e viceversa. Insistere su questo punto può rappresentare la chiave di volta della nostra logistica.

Va curata inoltre la collaborazione tra porto e mondo della ricerca economica; uno scalo moderno deve conoscere le dinamiche del traffico ed i fenomeni che lo circondano, non isolarsi e non cercare di attuare strategie slegate da quelle del sistema Paese. Da tempo SRM supporta con l’aiuto dei propri partner tutto il sistema marittimo nella realizzazione di lavori e di ricerche che possono aumentare la comprensione e la scoperta di nuove frontiere di sviluppo e di come sta cambiando il Mediterraneo in termini di flussi commerciali.

Last but not least, è la capacità che ora deve avere il porto di assumere il ruolo di *driver* del territorio; l’introduzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) nel nostro sistema normativo ha richiesto alla portualità lo sforzo di essere la colonna portante della connessione fondamentale che deve esservi tra industria e logistica. In questo modo lo scalo diviene catalizzatore dell’import-export del territorio e quindi uno dei principali motori dello sviluppo economico.

I porti italiani, dopo la difficile stagione derivante da una complessa riforma da definire, stanno cercando di trovare un nuovo impeto competitivo, le nuove presidenze stanno lavorando intensamente per poter disegnare e realizzare le nuove strategie cui

direzionarsi, soprattutto individuando il ruolo che le nuove Autorità di Sistema Portuale vorranno giocare in tutto questo scenario. Occorre nuova linfa per i nostri porti, nuove coscenze che vadano nella direzione della logistica, nell'intermodalità, nella logica di essere uno strumento al servizio dell'industria e del turismo su cui gli operatori marittimi possano puntare per svilupparsi ulteriormente.

In questo contesto il Mezzogiorno, che attiva il 50% circa del traffico portuale del Paese e che ha il suo commercio internazionale realizzato via mare per i 2/3 del totale, deve essere posto in una posizione di rilievo con investimenti e strategie adeguate. Il Sud dell'Italia ha una posizione che lo vede in prossimità del Canale di Suez e in linea con le principali rotte mondiali verso i mercati del Nord Europa e verso il Medio ed Estremo Oriente. Questo lascia ben riflettere circa il ruolo che può rivestire questo territorio in termini di crescita economica del Paese.

Ed è con tale *vision* che SRM vuole contribuire alla comprensione di questi fenomeni dalla natura complessa ed articolata ed in continua evoluzione. Il mondo del mare viaggia veloce; gli aspetti marittimo-economici vanno continuamente monitorati e con essi i grandi cambiamenti che possono comportare.

Il Rapporto, infatti, è solo una parte dei numerosi approfondimenti, paper, interviste che l'Osservatorio sui Trasporti Marittimi e la Logistica realizza e che continuerà ad effettuare per mantenere sempre viva l'attenzione verso il nostro settore Marittimo.

Anche per questa edizione del Rapporto, SRM ha operato in sinergia con centri studi nazionali ed internazionali che hanno messo in campo il loro specifico know-how per arricchire e qualificare ulteriormente i contenuti dei saggi.

SRM è parte della *Global Shipping Think Tank Alliance* insieme ad altri 16 centri di ricerca di Europa, Stati Uniti e dell'Estremo Oriente. È l'unico centro di ricerca marittima italiano nell'*Alliance* dei quattro europei. Ha sviluppato, inoltre, collaborazioni con la KLU-Kuhne Logistics University di Amburgo, con le Università di Rotterdam e Anversa e con l'OECD. Va citato un altro accordo di grande importanza che SRM ha definito con il Dipartimento Energia del Politecnico di Torino con cui si sta iniziando ad analizzare le nuove rotte energetiche mondiali.

Quest'anno, segno di ulteriore gratificazione del Rapporto, hanno partecipato al Gruppo di Lavoro con due autorevoli saggi, anche le Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e del Mar Adriatico Settentrionale che hanno condiviso con noi il senso ed i grandi messaggi che abbiamo voluto lanciare e che sono insiti nel titolo del volume, sempre rivolti a mostrare un Mediterraneo centrale e in crescita.

Altro motivo di gratificazione del Rapporto è la sinergia con Sea Europe che ha nei suoi membri i principali player europei del settore della cantieristica, altra grande branca della filiera marittima. È fondamentale, in conclusione, per la nostra policy di ricerca, rimanere agganciati e fare sistema con centri di ricerca italiani e esteri ma anche con gli operatori stessi che possano completare con esperienze e testimonianze il Rapporto, rendendolo così sempre più un punto di riferimento del settore dei porti e dello shipping.

Per quanto riguarda la struttura del Rapporto, in sintesi:

Il primo capitolo è l'analisi di scenario con i più importanti dati economici, il traffico portuale internazionale e nazionale con il dettaglio dei porti, i transiti dei canali, lo short-sea, il focus sul Canale di Suez ed un approfondimento sull'import-export del nostro Paese.

Il secondo approfondisce uno dei settori di punta della portualità e dell’armamento italiano quale è il Ro-Ro, andando nello specifico delle Car Carrier vale a dire le navi che trasportano auto nuove.

A seguire, il terzo capitolo elaborato in “pool” dal Politecnico di Hong Kong e da SRM analizza gli scenari che si stanno delineando per i *Global Container Carrier* studiandone da un lato la flotta, gli ordinativi, e le performance finanziarie e dall’altro la flotta, gli ordinativi, e gli effetti della direttiva IMO 2020 sulla riduzione delle emissioni di zolfo per le navi; fenomeno che impatterà in modo significativo sugli investimenti marittimi. Il capitolo fa il paio con il quarto curato dall’OECD sulle *Big alliances* navali; da tempo quest’argomento è sotto la lente di SRM poiché è uno dei topic che sta impattando in modo significativo sugli assetti delle rotte e sugli scenari logistici globali.

Sea Europe, che ha curato in modo specifico il quinto capitolo sull’industria europea delle tecnologie marittime; questo comparto è attualmente leader mondiale in termini di valore di produzione aggregata con un valore stimato di 112,5 miliardi di Euro, e rappresenta attualmente oltre il 23% del valore di produzione globale, generando in totale oltre 900.000 posti di lavoro (diretti e indiretti).

Pino Musolino, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia) analizza con dovizia di particolari il fenomeno della Belt & Road Initiative della Cina soffermandosi sulle strategie e sugli impatti futuri nel Mediterraneo e in Italia con considerazioni ed analisi molto interessanti.

Pietro Spirito, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno, Castellammare) si sofferma nel settimo capitolo nel futuro energetico dei porti; la dimensione energetica costituisce una delle variabili cruciali per la competitività dei sistemi economici e per la struttura del commercio internazionale.

Il settore marittimo ne rappresenta un’articolazione rilevante, per effetto dei flussi di interscambio che si determinano tra Paesi produttori e consumatori.

L’ottavo capitolo curato dal SISI (Shanghai International Shipping Institute), uno dei partner di SRM, si sofferma su un settore particolare che determina i trend dell’economia marittima quale il Dry Bulk (i carichi secchi) analizzandone le rotte e le dinamiche prospettiche del Far East.

Il capitolo nove è curato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e riporta i risultati dell’Osservatorio sui Bilanci delle Imprese Marittime evidenziando un ritmo di crescita sostenuto che si esprime in un aumento dell’occupazione pari all’1,3% e dei ricavi pari al 12,6%. Si tratta di una andamento molto positivo, soprattutto se confrontato con la crescita del fatturato complessivo delle PMI italiane pari, nello stesso periodo, al +5,3%.

Concludiamo la presentazione del volume con un ringraziamento ai ricercatori di SRM e ai partner del progetto che credono in noi, in quest’avventura che abbiamo intrapreso ed a tutti gli autori dei saggi che hanno contribuito a dare valore aggiunto alla ricerca.

Augurandoci di aver dato un fattivo supporto a quanti sono convinti che lo sviluppo dell’economia dei trasporti marittimi e della logistica sia una priorità per il nostro sistema Paese. La sfida è ancora aperta.

Massimo DEANDREIS

NOTIZIE SUGLI AUTORI

Dario BAZARGAN, Director International and Economic Affairs, SEAEUROPE

Anna Arianna BUONFANTI, Ricercatrice Area Maritime & Energy, SRM

Achille COPPOLA, Segretario Consiglio Nazionale Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili

Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM

Tommaso DI NARDO, Coordinatore Area Ricerca Statistica, Fondazione Nazionale dei Commercialisti

Fei SHAO, Market analyst, International Shipping Research Department, Shanghai International Shipping Institute; & College of Transport and Communications, Shanghai Maritime University

Olimpia FERRARA, Responsabile dell'Osservatorio Maritime Economy, SRM

Meifeng LUO, Director, PolyU Maritime Library and R&D Center (PMLC), Hong Kong

Olaf MERK, Administrator Ports and Shipping, International Transport Forum (ITF), OECD

Pino MUSOLINO, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

Alessandro PANARO, Responsabile dell'Area di ricerca Maritime & Energy, SRM

Dario RUGGIERO, Ricercatore Area Maritime & Energy, SRM

Pietro SPIRITO, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e Professore incaricato di Economia dei Trasporti presso l'Università degli Studi di Napoli, Federico II



Via Toledo, 177 | 80134 Napoli, Italia
Tel. +39 081 7913758-61 | Fax +39 081 7913817
comunicazione@sr-m.it | www.sr-m.it

Presidente: Paolo Scudieri

Direttore Generale: Massimo Deandreas

Consiglio Direttivo: Gregorio De Felice, Elena Flor, Piero Gastaldo, Francesco Guido, Stefano Lucchini, Pierluigi Monceri, Marco Musella

SRM si avvale di un Comitato Scientifico composto da docenti universitari ed esperti in materia. La composizione del Comitato Scientifico è pubblicata sul sito web www.sr-m.it

Collegio dei Revisori: Danilo Intreccialagli (presidente), Giovanni Maria Dal Negro, Lucio Palopoli

Organismo di Vigilanza (art.6 D.Lgs. 231/01): Giovanni Maria Dal Negro
Comitato Etico (art.6 D.Lgs. 231/01): Lucio Palopoli

AZIENDA CON SISTEMA
DI GESTIONE QUALITÀ
CERTIFICATO DA DNV GL
= ISO 9001 =

SRM adotta un Sistema di Gestione per la Qualità in conformità alle Normative UNI EN ISO 9001 in Progettazione e realizzazione di studi, ricerche convegni e seminari in ambito economico/finanziario del Mezzogiorno, del Mediterraneo e Marittime; sviluppo editoriale e gestione della produzione di periodici in ambito economico/finanziario del Mezzogiorno, del Mediterraneo e Marittime.

Soci Fondatori e Ordinari

INTESA  **SANPAOLO**

 Compagnia
di San Paolo

 **ALEXBANK**

*Il progetto scientifico
dell'Osservatorio Maritime Economy
si avvale anche del sostegno e del contributo tecnico ed operativo
di player nazionali e internazionali
del comparto logistico-marittimo:*



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica



**Unione Industriali
Napoli**



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale
Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia

contship
italia group

LOTROS

GRIMALDI GROUP

IDAL GROUP

MORANDI GROUP



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

Copertina: Acquarello bianco 300 gr.
Interni: Fedrigoni Arcoprint Milk100 gr.



Finito di stampare a Napoli
presso Officine Grafiche Giannini & Figli SpA
nel mese di giugno 2019

Il Rapporto analizza le nuove sfide che vanno profilandosi nel Mediterraneo per la portualità e lo Shipping. Vanno definendosi nuovi scenari economici e marittimi che impatteranno sulla competitività del nostro sistema Paese ma più in generale anche sugli assetti delle rotte globali e sulle infrastrutture: i transiti del canale di Suez, che festeggia i suoi 150 anni, mariano a ritmi record da ormai un anno; il gigantismo navale che prosegue in maniera sostenuta accelerando il processo di selezione dei porti; la Cina che ha ormai definito il suo posizionamento strategico nel Mediterraneo in alcuni dei più importanti terminal portuali; le free zone portuali che continuano ad attrarre investimenti industriali sulla sponda africana.

Ma non solo; non vanno trascurate le sfide imposte dalle nuove tecnologie e dagli scenari energetici. Spremo vincerle e trasformarle in opportunità?

Il Rapporto di SRM, arricchito di analisi tratte da esperienze svolte direttamente su Paesi esteri, cerca di fornire spunti di analisi e riflessioni su questi grandi temi. Come di consueto la ricerca contiene saggi di autorevoli centri studi internazionali come lo Shanghai International Shipping Institute, il Politecnico di Hong Kong e l'OECD che hanno fornito grande valore aggiunto ed accresciuto lo standing del Rapporto.

SRM

Centro Studi con sede a Napoli, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, nato come presidio intellettuale e scientifico, ha come obiettivo il miglioramento della conoscenza del territorio sotto il profilo infrastrutturale, produttivo e sociale in una visione europea e mediterranea. Specializzato nell'analisi delle dinamiche regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno, ha dato vita a due osservatori permanenti che monitorano i Trasporti marittimi, la Logistica e l'Energia.

www.sr-m.it

ISBN: 978-88-7431-979-4



€ 30,00

9 788874 319794