

[Le relazioni marittime internazionali:
analisi dell'interscambio commerciale italiano
e focus sull'area Med]

maritime
economy
2014

**Con questa ricerca SRM ha partecipato alla XVI Riunione Scientifica
della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica (SIET)
tenutasi a Firenze dall'8 al 10 ottobre 2014**

Lo studio è stato realizzato da Alessandro PANARO e Agnese CASOLARO,
Area Infrastrutture, Finanza Pubblica e Public Utilities, SRM

Maggiori informazioni su www.sr-m.it | www.srm-maritimeconomy.com

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.

Non può essere copiato, riprodotto, trasferito, distribuito, noleggiato o utilizzato in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo, così come l'alterazione delle informazioni elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell'autore.

Non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso di consenso, lo studio non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo.

La riproduzione del testo anche parziale, non può quindi essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM.

È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Cover design e progetto grafico: Marina RIPOLI

INDICE

Introduzione 4

Il commercio marittimo italiano nel contesto internazionale 5

Analisi dell'interscambio per settori merceologici 13

Le relazioni commerciali con l'Area Med 16

Le regioni italiane: l'importanza del trasporto via mare per l'export 19

Considerazioni conclusive 21

Introduzione

Questo paper si propone di realizzare un'analisi relativa al contesto competitivo nel quale si colloca il sistema portuale italiano, con riferimento ai grandi scali del Nord Europa, dell'Europa mediterranea e ai mercati del Nord Africa e dell'East Med.

L'indagine naturalmente tiene conto che il confronto riguarda strutture anche molto diverse tra loro, in termini di dimensioni, di ampiezza del mercato di riferimento, di vocazione commerciale, solo per citare alcuni parametri.

È evidente che allo stato attuale i porti si trovino ad operare in un contesto economico e logistico in continua evoluzione, ormai non più soltanto per adeguarsi alle esigenze dettate dalla globalizzazione ma anche per far fronte agli effetti di una crisi economica e finanziaria che coinvolge, anche se in misura diversa, sia le economie mature sia quelle emergenti.

Partendo dall'approfondimento dei traffici e dei trend, che consentirà di avere un'immediata fotografia della struttura del mercato del trasporto marittimo nei Paesi considerati, il paper analizzerà, oltre alle caratteristiche infrastrutturali e logistiche dei nostri competitor, anche le strategie che le istituzioni hanno posto in essere per aumentare la loro "attrattività e competenza" logistica, in termini di programmazione infrastrutturale e di normativa di riferimento.

Il commercio marittimo italiano nel contesto internazionale

Il commercio marittimo dell'Italia verso il resto del mondo, in termini di interscambio, ammonta per i primi 9 mesi del 2013 a circa 172 miliardi di euro. I dati dell'ultimo decennio mostrano come, dopo la flessione legata alla crisi del 2009, per il 2013 si registra una nuova diminuzione del commercio via mare ma nonostante un calo di 4,9 punti percentuali rispetto all'analogo periodo del 2012, esso fa comunque registrare una crescita del 53,8% rispetto ai valori di dieci anni fa.

L'interscambio marittimo dell'Italia (gen-set 2004/gen-set 2013)

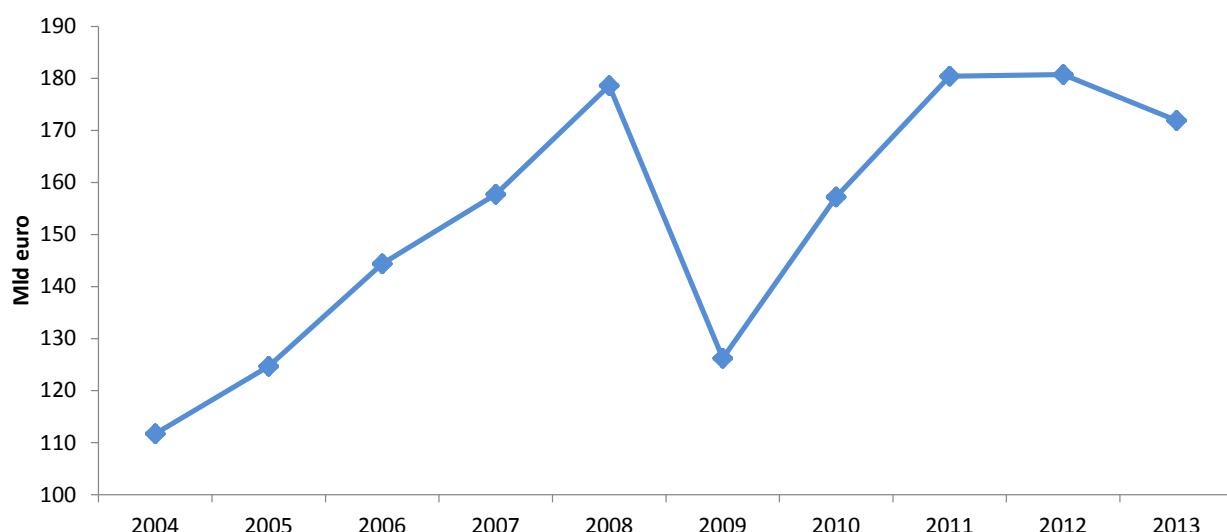


Grafico 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Nell'ambito degli scambi nazionali complessivi, il trasporto marittimo ricopre un ruolo di primaria importanza e ciò è evidente se si osservano i flussi commerciali che l'Italia ha in considerazione delle diverse modalità di trasporto. Il mare, infatti, è insieme alla strada una delle principali voci con il 30,7% del totale.

Va, comunque, specificato che il dato nazionale rispecchia solo in parte la situazione dei singoli territori; se, infatti, si considera il solo Mezzogiorno, il peso del trasporto via mare sul totale dei traffici sale al 63%, a fronte di un peso del 20,9% per quello su strada.

Il commercio estero per modalità di trasporto – III trimestre 2013

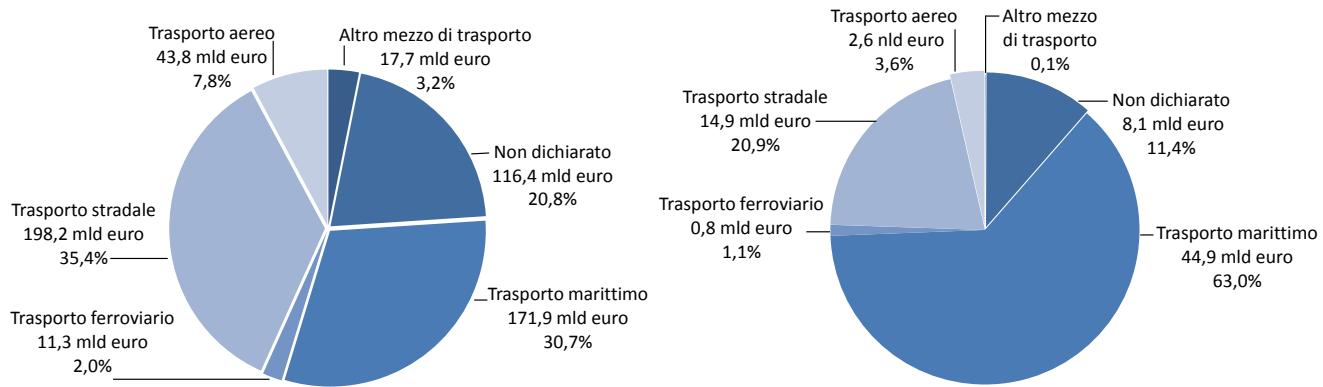


Grafico 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Passando all'analisi di quelle che sono le principali Aree di origine/destinazione dei traffici in esame, il continente asiatico è quello che pesa maggiormente (complessivamente il 39,1%); seguono Europa ed America con, rispettivamente, il 20,9% e il 19,8% e, quindi, l'Africa (16,9%) e l'Oceania (3,2%).

Dai dati si osserva, inoltre, come tra il 2010 ed il 2013 i rapporti via mare tra l'Italia e la maggior parte delle aree di riferimento si sono, seppur in misura lieve, intensificati a scapito di quelli con i paesi asiatici la cui quota ha perso 3,6 p.p. L'aumento principale ha coinvolto i paesi americani, il cui interscambio da e per l'Italia è passato da un peso sul totale Italia-mondo del 17,7% del 2010 ad uno del 19,8% del 2013.

Il commercio marittimo dell'Italia per Area di destinazione (gen-set 2010/gen-set 2013)

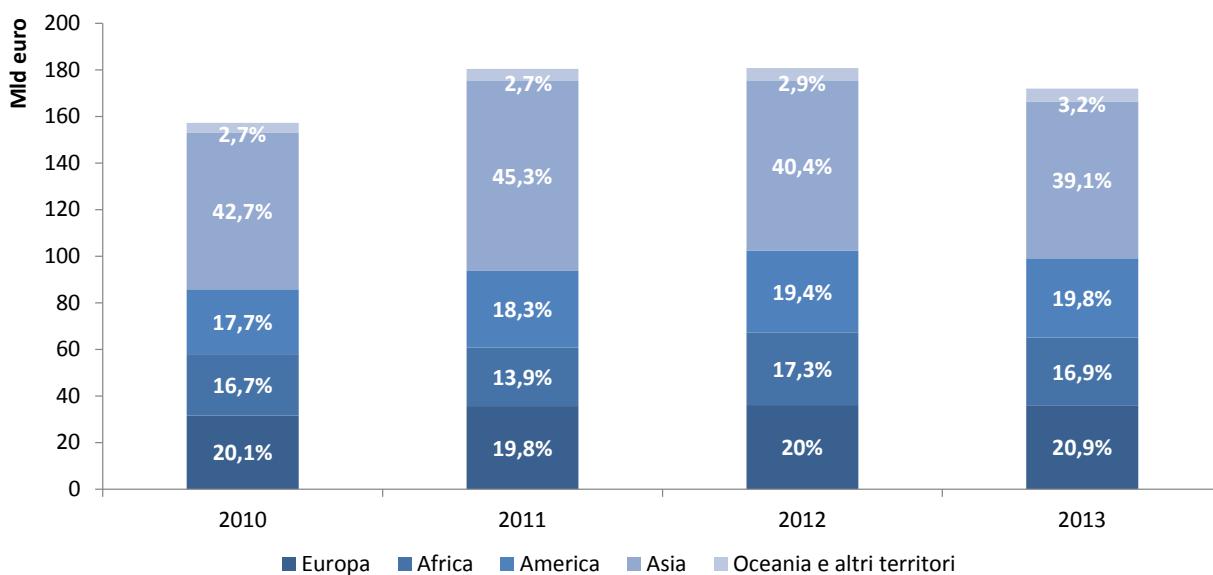


Grafico 3 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Scomponendo ulteriormente il dato al 2013, si osserva come il primato dei paesi asiatici sia dovuto principalmente alle importazioni dall'Asia orientale e dal Medio Oriente; mentre la quota dei paesi europei sia per lo più relativa a quelli non Ue.

Si osserva, inoltre, come, fatta eccezione per l'America settentrionale e centro-meridionale e per l'Oceania, prevalgono i flussi in entrata nel nostro paese.

Nell'ambito delle aree considerate, la Cina, gli Stati Uniti e la Russia sono i tre principali Paesi partner dell'Italia per lo scambio di merce via mare.

Il traffico con la Cina, in particolare, supera i 18 miliardi di euro ed è ascrivibile per il 73,5% a nostre importazioni. Situazione inversa si nota, invece, in merito al rapporto con gli Stati Uniti che, con un traffico complessivo di oltre 16,5 miliardi di euro, sono per lo più destinatari di flussi commerciali di provenienza italiana (circa il 74% del totale).

Il commercio marittimo dell'Italia per aree di destinazione in import ed export - III trimestre 2013

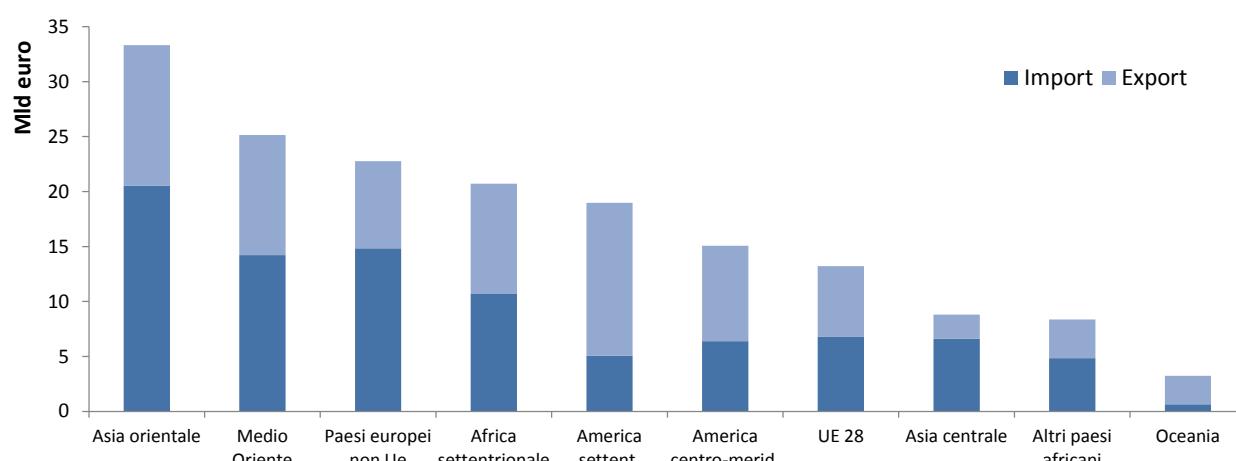


Grafico 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Il commercio marittimo dell'Italia: i primi 10 partner mondiali – III trimestre 2013

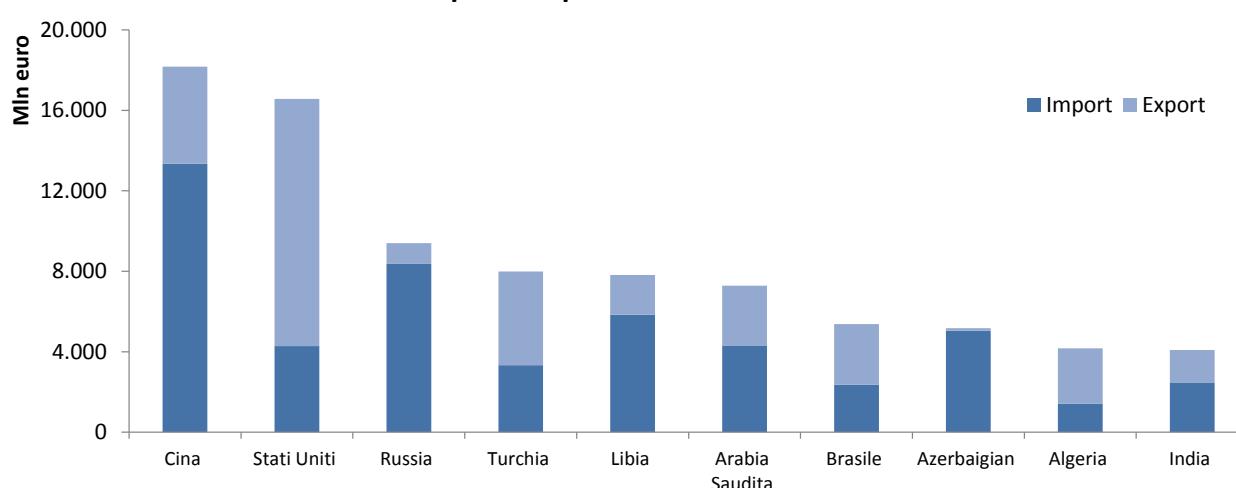


Grafico 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

La graduatoria dei principali partner cambia se si considerano separatamente i flussi di import e di export. Nel primo caso, in particolare, si osserva come, dopo la conferma della Cina al primo posto con un volume quantificabile in circa 13,4 miliardi di euro, vi sono Russia e Libia dai quali l'Italia importa merce per, rispettivamente, 8,4 e 5,8 miliardi di euro. Si nota, inoltre, come tra le prime 10 posizioni non compare più l'Algeria (che occupa ora il 16° posto), mentre vi rientra il Kazakistan che esporta merce (di natura per lo più energetica) verso l'Italia per un volume pari a 2,8 miliardi di euro.

L'import marittimo dell'Italia: i primi 10 partner mondiali – III trim. 2013

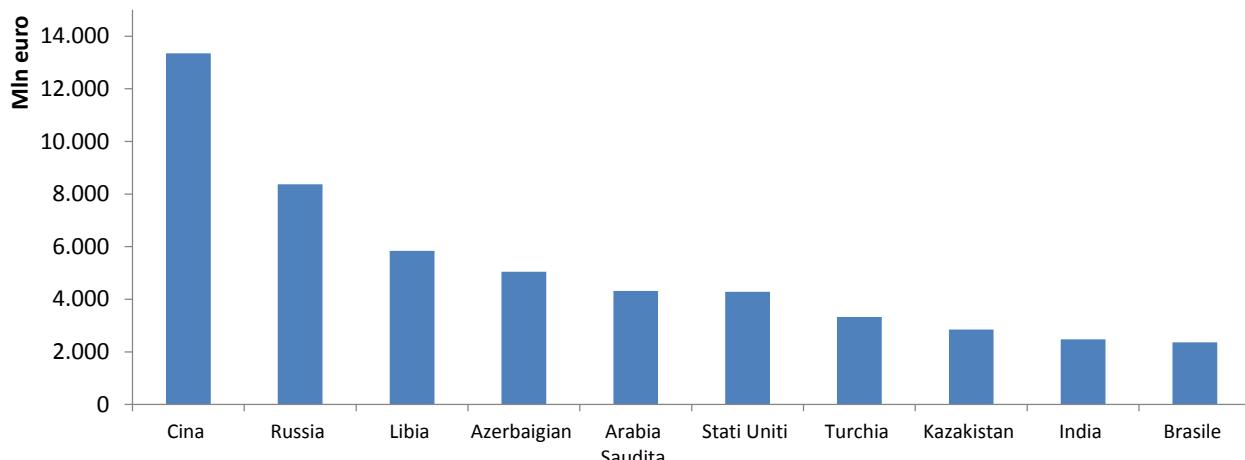


Grafico 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Per quanto riguarda i soli flussi di export, invece, nelle prime tre posizioni si ritrovano Stati Uniti, Cina e Turchia, destinatarie di merce di provenienza italiana per un volume complessivo pari a quasi 21,8 miliardi di euro. Nella configurazione complessiva, inoltre, non figurano più India, Russia e Azerbaigian (che occupano, ora la 15°, la 23° e la 70° posizione), sostituiti da Emirati Arabi Uniti, Tunisia e Australia.

L'export marittimo dell'Italia: i primi 10 partner mondiali – III trimestre 2013

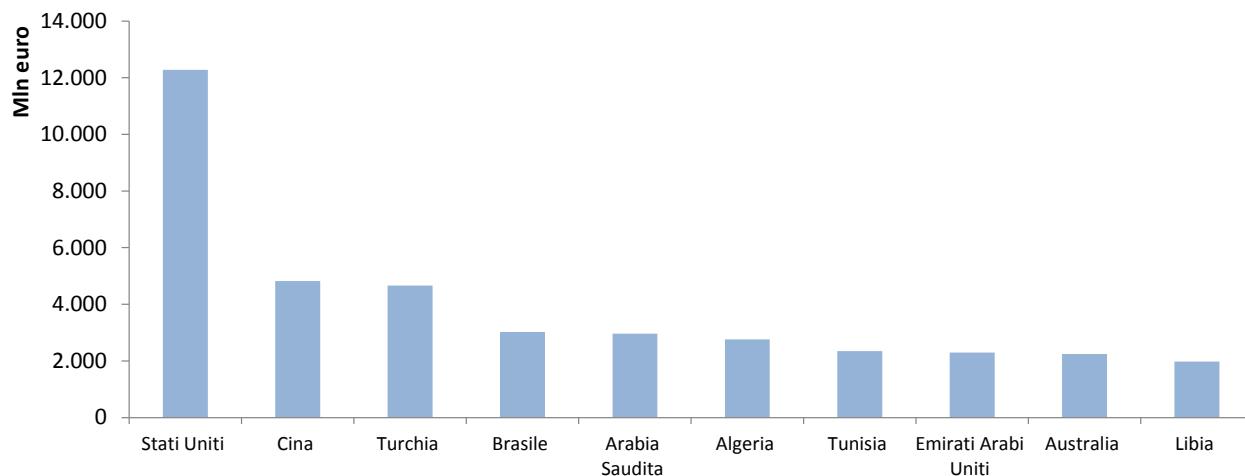


Grafico 7 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Passando all'analisi della sola Europa, sono Russia e Turchia i paesi con il maggior interscambio con un flusso commerciale quantificabile in circa 9,4 miliardi di euro per il primo e in 8 miliardi di euro per il secondo. Si nota, inoltre, come mentre i rapporti con la Turchia sono abbastanza equilibrati in termini di flussi in entrata e in uscita (il 41,7% del totale è import italiano contro il 58,3% dell'export), quelli con la Russia si caratterizzano per la predominante presenza (circa il 90%) dei flussi in entrata nel nostro paese.

Se, inoltre, si riduce il campo di analisi ai soli Paesi dell'UE 28, si osserva come le tre principali controparti dei traffici marittimi italiani sono Spagna, Francia e Regno Unito con un volume d'affari complessivo di oltre 7 miliardi di euro. Di tale importo, circa il 45% (3,1 miliardi) è relativa alle relazioni commerciali con la Spagna.

Il commercio marittimo dell'Italia: i primi 5 partner europei – III trimestre 2013

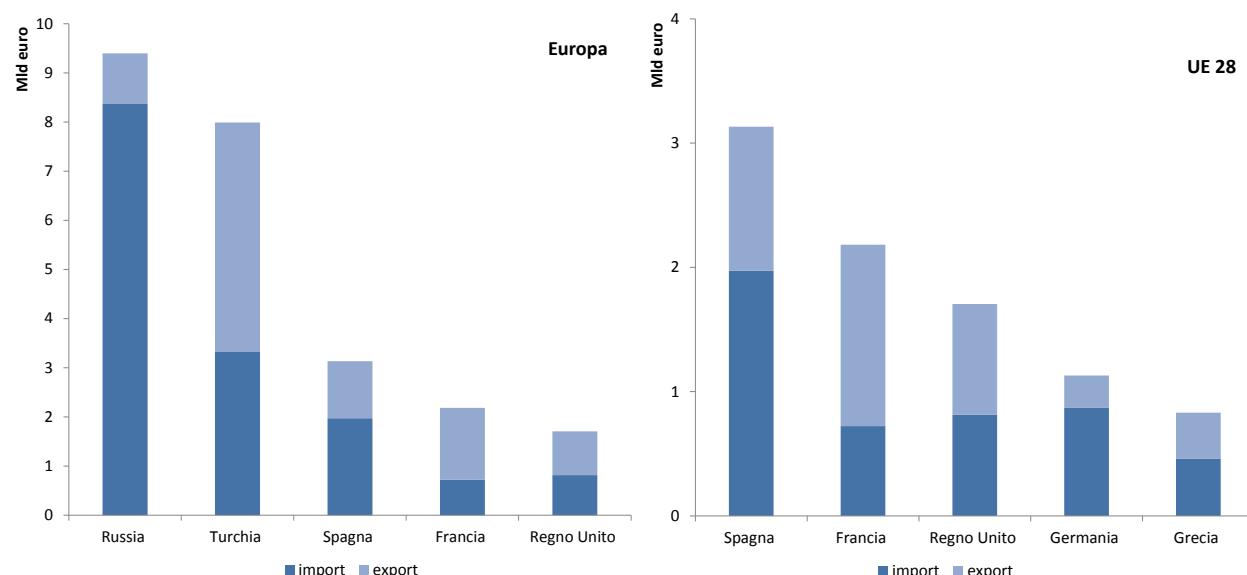


Grafico 8 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Anche in questo caso sono state approfondite le relazioni in termini di solo import e solo export.

I primi 3 partner europei dell'Italia in riferimento ai flussi in entrata sono gli stessi visti per l'interscambio complessivo; a seguire, al posto di Francia e Regno Unito vi sono Ucraina e Germania. Per l'export, invece, seppur con pesi differenti, i partner sono gli stessi visti per i flussi complessivi.

In riferimento all'import dai soli Paesi dell'UE 28, invece, alle prime 4 posizioni si ritrovano gli stessi Paesi visti per l'interscambio totale e, a seguire, la Bulgaria prende il posto della Grecia. Per i flussi in uscita dal nostro Paese, invece, accanto a Francia, Spagna e Regno Unito, figurano la Slovenia e Malta.

L'import e l'export marittimo dell'Italia: i primi 5 partner europei – III trimestre 2013

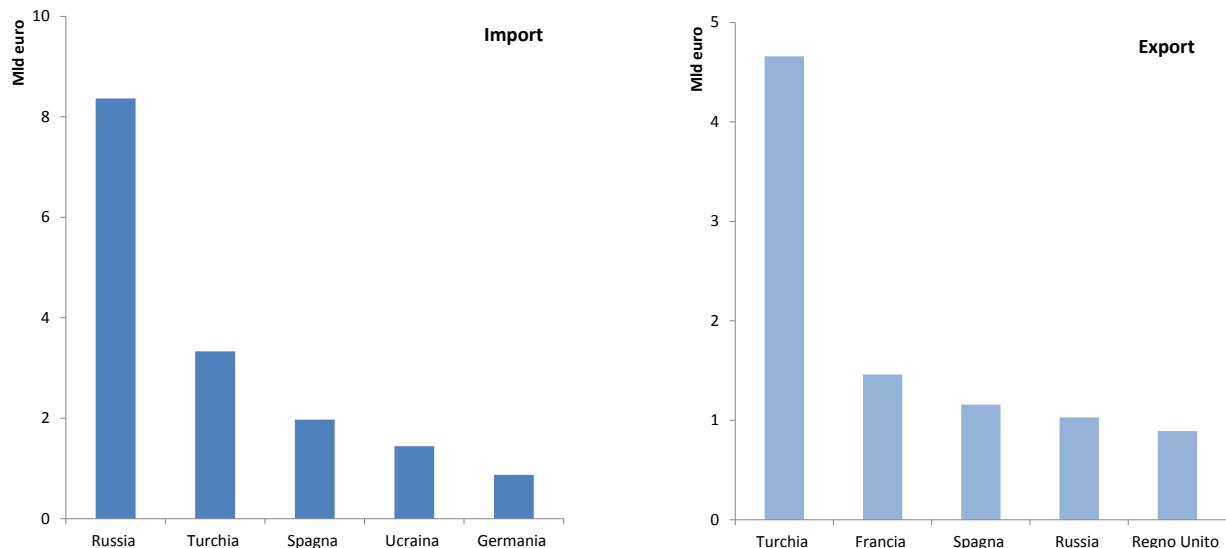


Grafico 9 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

L'import e l'export marittimo dell'Italia: i primi 5 partner dell'UE28 – III trimestre 2013

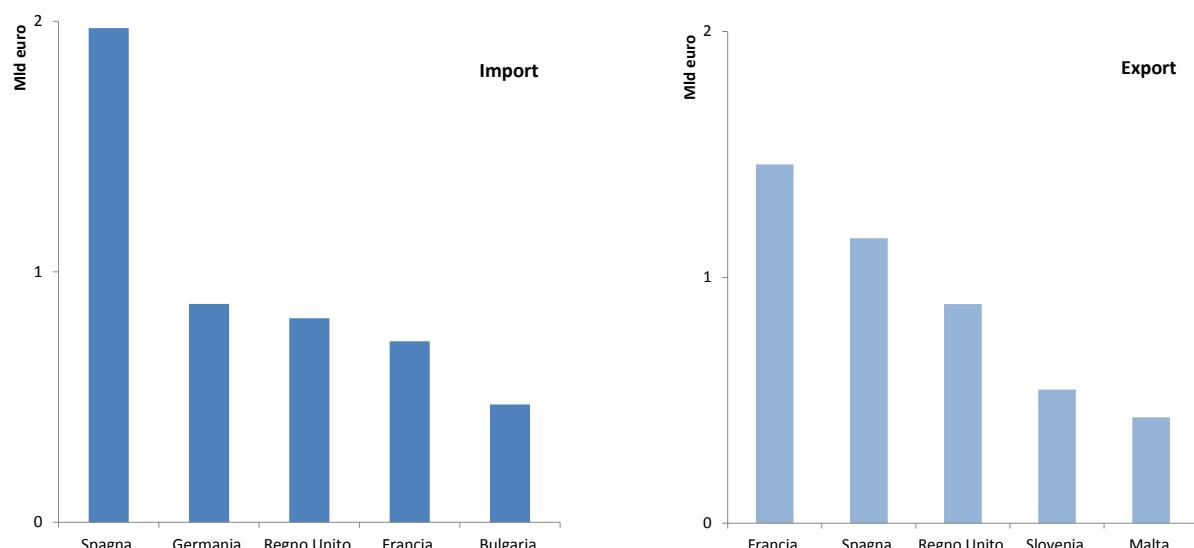


Grafico 10 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

I cinque principali partner dell'Italia nell'ambito dell'UE 28 (Spagna, Francia, Regno Unito, Germania e Grecia) rappresentano quasi il 70% dell'interscambio via mare complessivo del nostro Paese verso tale aerea. I flussi di questi 5 Paesi sono in calo rispetto ai valori del 2010 (-6,4%), ma pressoché stabili rispetto a quanto registrato nei primi nove mesi del 2012; ciononostante, la quota di traffico ad essi ascrivibile è aumentata di 3,6 p.p. Il paese che ha maggiormente consolidato il suo interscambio marittimo con l'Italia è il Regno Unito passando da un peso del 10% del 2010 ad uno del 12,9% del 2013; incrementi minori si riscontrano per Germania e Grecia, mentre hanno perso quota gli scambi con Francia e Spagna.

Il commercio marittimo dell'Italia con i primi 5 Paesi Partner dell'UE 28 (gen-set 2010/gen-set 2013)

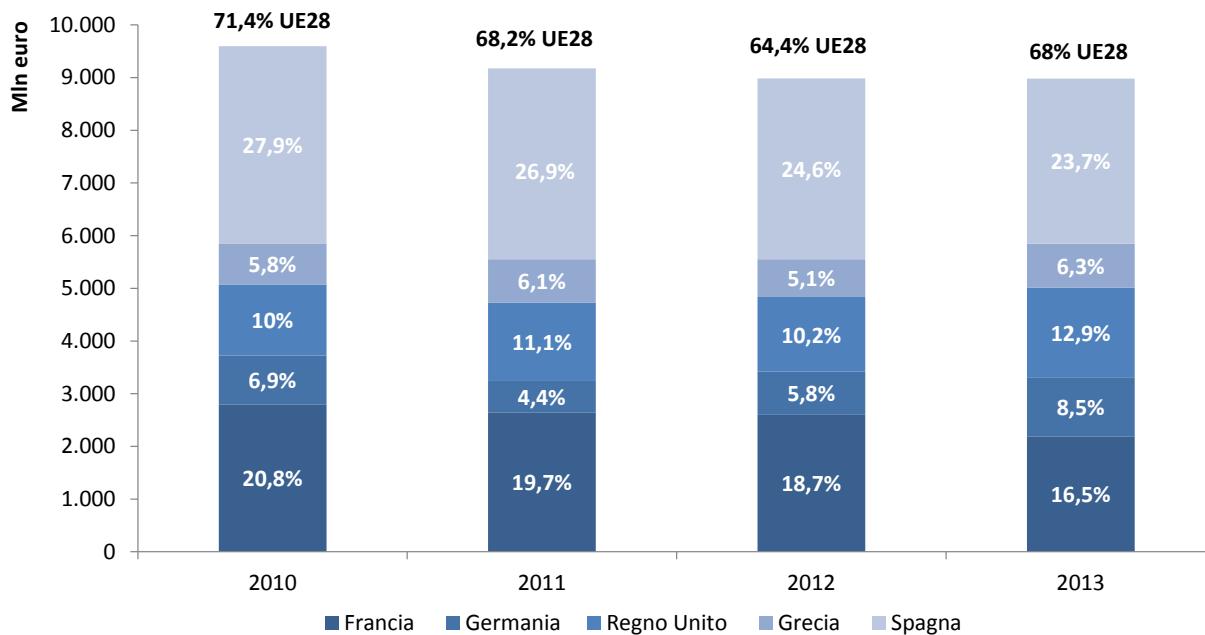


Grafico 11 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Sempre in riferimento all'area dell'UE 28, infine, si nota come, a differenza di quanto visto per il contesto mondiale, la modalità marittima influisce sul totale dei traffici solo per il 4,3%; percentuale corrispondente ad un volume commerciale di 13,2 miliardi di euro ascrivibili per il 51,6% a flussi in ingresso nel nostro Paese e per la restante quota a flussi in uscita. Pur considerando che circa il 40% dei traffici totali che interessano l'area in esame non riporta la modalità di trasporto utilizzata, anche in tal caso la maggior parte delle merci viaggia su strada con un peso del 50,9% sul totale. Se si analizzano i soli primi 5 Paesi partner, invece, il peso del trasporto marittimo sale al 5% corrispondente a 9 miliardi di euro su un totale di circa 181 miliardi.

Il commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto nell'UE 28 – III trimestre 2013

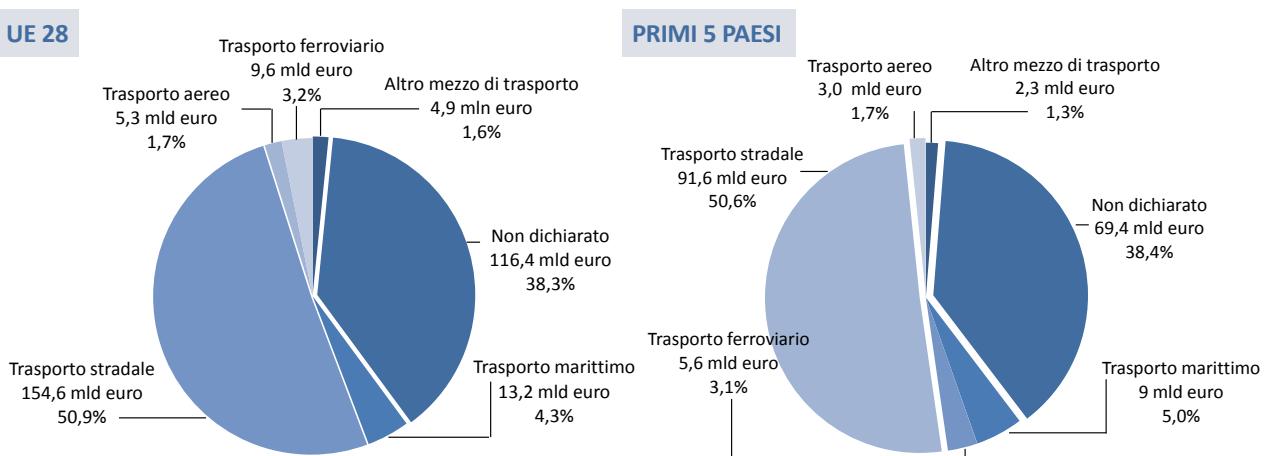


Grafico 12 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

**Analisi
dell'interscambio per
settori merceologici**

In riferimento all'aspetto qualitativo delle merci trasportate via mare da e per l'Italia, si osserva come le prime 5 categorie merceologiche pesano per oltre il 65% sul valore complessivo e riguardano, in primis, macchine ed apparecchi meccanici. Lo scambio di tali beni coinvolge, in particolare, i paesi del Medio Oriente, dell'America settentrionale e dell'Africa settentrionale e riguarda per lo più flussi in uscita dal nostro territorio. Seguono le categorie dei carboni fossili, petrolio e gas naturale, del coke e prodotti petroliferi raffinati, dei metalli e manufatti in metallo e, infine, dei prodotti chimici e le fibre sintetiche. Si nota, inoltre, come tra queste è rilevante la presenza dei prodotti petroliferi che, da soli, pesano per quasi il 30% del totale.

L'interscambio marittimo Italia-Mondo: i principali capitoli merceologici – III trimestre 2013

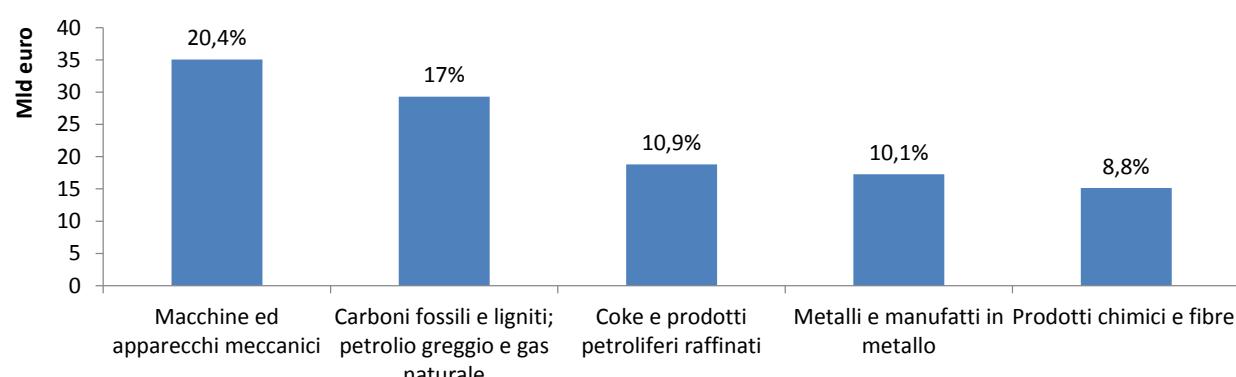


Grafico 13 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Scendendo nel dettaglio è possibile notare come ogni singola area geografica del mondo sia il punto di riferimento per determinate categorie merceologiche.

Considerando l'area europea (sia nel suo insieme sia come UE 28), è la categoria dei prodotti petroliferi raffinati e del coke ad avere il maggior peso sull'interscambio complessivo; seguono quelle dei mezzi di trasporto e dei metalli e manufatti in metallo.

Nel dettaglio dell'UE 28 si osserva come i prodotti petroliferi raffinati assorbono oltre un terzo dei traffici totali, seguiti dai mezzi di trasporto (25,4%) e dai metalli (12,9%).

L'interscambio marittimo Italia-Europa: i principali capitoli merceologici – III trimestre 2013

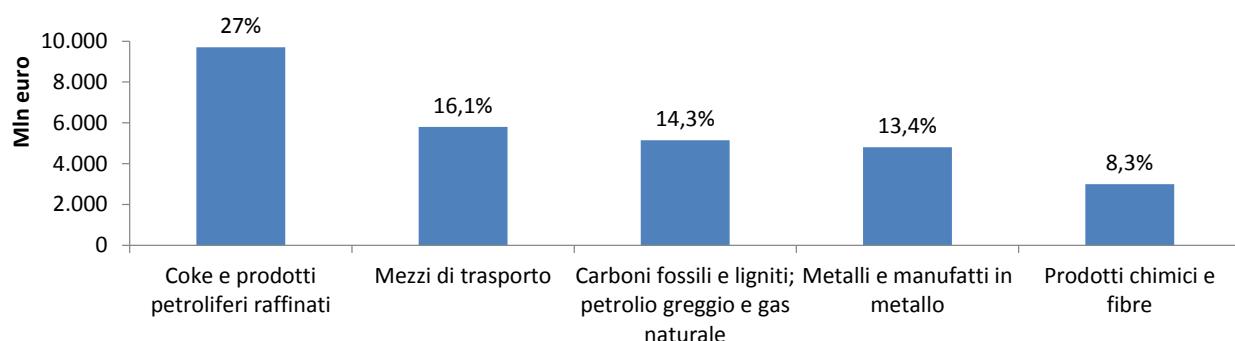


Grafico 14 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

L'interscambio marittimo Italia-Paesi UE: i principali capitoli merceologici – III trimestre 2013

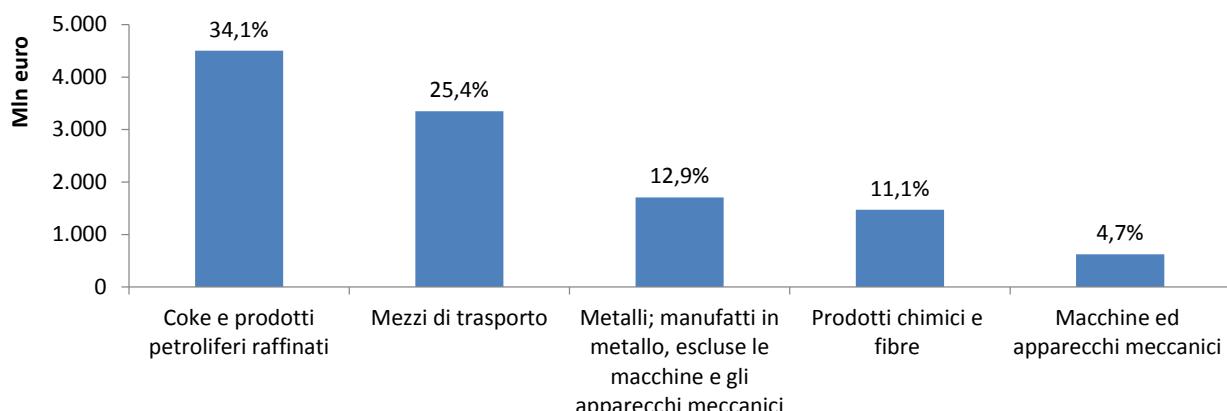


Grafico 15 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Per i rapporti con il Medio Oriente, invece, emerge come circa il 60% del valore complessivo della merce scambiata sia attribuibile a tre sole categorie, ossia i prodotti dell'industria tessile (per lo più importati), quelli chimici (anch'essi maggiormente in entrata) ed i macchinari. Un'analogia concentrazione si ha con i Paesi europei non UE: i nostri rapporti con essi sono basati per circa il 60% sullo scambio di prodotti petroliferi (raffinati e non) e di metalli.

Una maggior intensità si registra, invece, per i paesi dell'Africa settentrionale e per il Medio Oriente. Nel primo caso, in particolare, le prime 3 categorie merceologiche interessate (prodotti petroliferi raffinati e non e macchinari) raggiungono il 65% del commercio complessivo in essere con l'Italia. Nel secondo caso, invece, quasi il 70% del totale è legato a due sole categorie, ossia quella dei macchinari (quasi esclusivamente esportati) e quella del carbone e del petrolio greggio (quasi esclusivamente importati).



**Le relazioni
commerciali
con l'Area Med**

Il mare rappresenta il principale canale su cui viaggiano le merci italiane da e per il bacino del Mediterraneo. Per il periodo considerato, infatti, l'interscambio complessivo con i Paesi di tale area è pari a 41,3 miliardi di euro e di questi, oltre il 76% (pari a 31,4 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo con una leggera predominanza dei flussi di export (53,6% contro il 46,4% dell'import).

Il commercio estero dell'Italia con l'Area Med per modalità di trasporto – III trimestre 2013

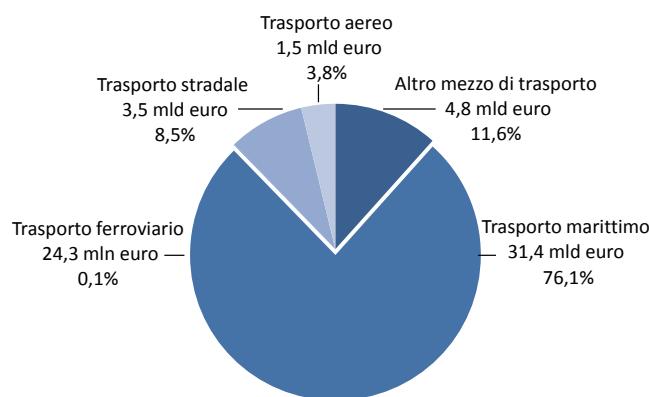


Grafico 16 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Il commercio marittimo verso l'Area Med rappresenta il 18,3% del valore del trasporto complessivo che l'Italia ha via mare con il resto del mondo e, rispetto all'analogo periodo del 2012, fa registrare un calo del 5,6%.

Oltre il 40% del traffico complessivo è ascrivibile a due paesi; si tratta di Turchia e Libia che assorbono, rispettivamente, il 20,3% ed il 19,8%. Seguono Algeria (10,6%) e Tunisia (10,3%).

Se si osservano i dati degli ultimi 4 anni per i primi 5 partner, inoltre, si nota l'aumento dei rapporti commerciali con Turchia e Algeria che sono cresciuti, rispettivamente, del 16,6% e del 30,7%; sono, invece, in calo quelli con le restanti zone.

Il commercio marittimo dell'Italia con l'Area Med: i partner – III trimestre 2013

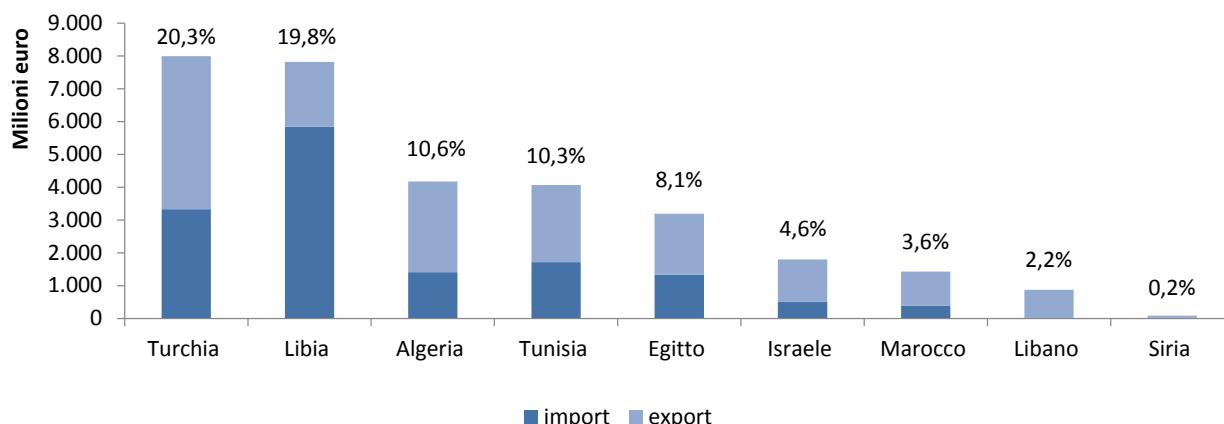


Grafico 17 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Il commercio marittimo dell'Italia con i principali partner dell'Area Med: il trend 2010-2013

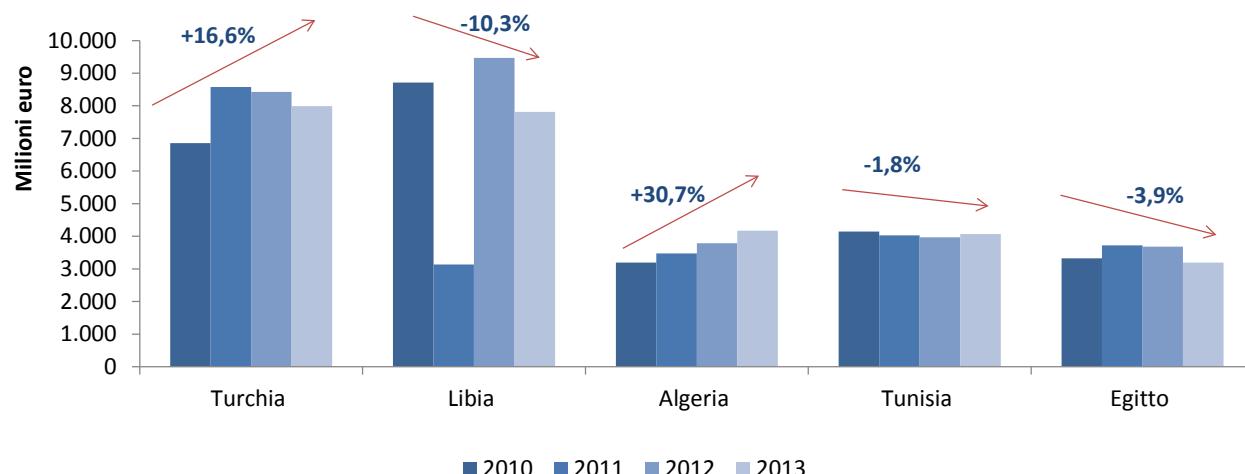


Grafico 18 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Per quanto riguarda, infine, l'aspetto qualitativo dei traffici, si rileva la prevalenza dei prodotti petroliferi che, tra raffinati e non, assorbono oltre il 40% del valore totale e sono per lo più relativi a nostre importazioni (65% di import a fronte di 35% export). Seguono i macchinari con il 16,4% e, quindi, metalli e prodotti chimici.

Il commercio marittimo dell'Italia con i paesi dell'Area Med: i capitoli merceologici – III trimestre 2013

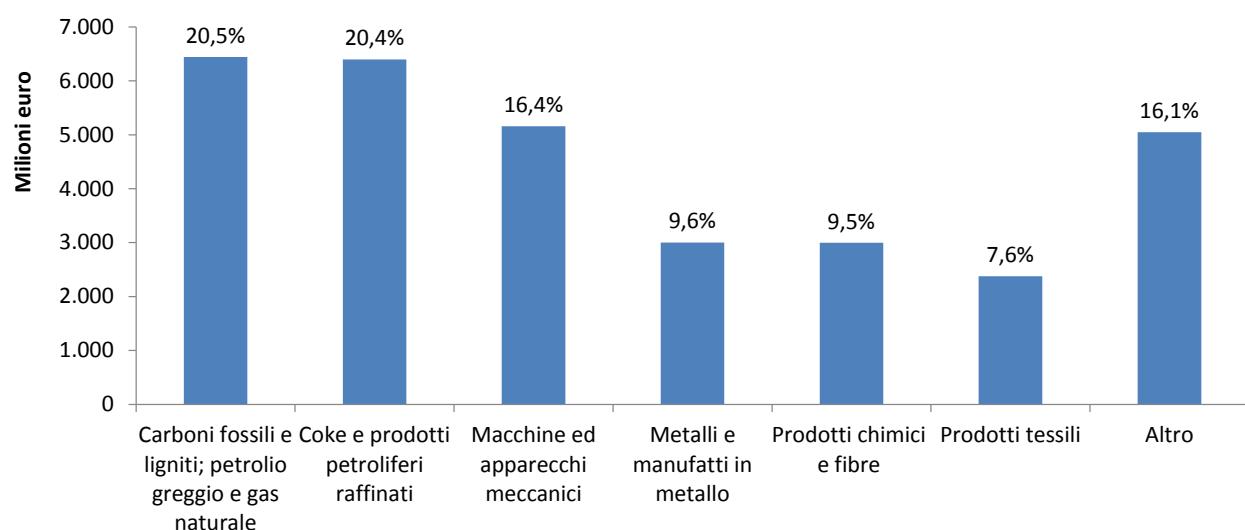


Grafico 19 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

**Le regioni italiane:
l'importanza del trasporto
via mare per l'export**

Il trasporto via mare, come già in precedenza visto, ha un ruolo di primaria importanza per il nostro commercio con il resto del Mondo. Esso, infatti, assorbe il 30,7% del valore degli scambi complessivi e l'export influisce su di essi nel 47% dei casi. Concentrando l'analisi sui soli flussi in uscita è possibile notare come, anche in relazione ai singoli contesti geografici di riferimento, le esportazioni delle diverse aree italiane puntano in modo differente sul trasporto marittimo.

Con un dato medio nazionale del 27,7%, nel Mezzogiorno si raggiunge il valore del 53,4% dovuto per lo più alle performance commerciali delle due isole che, considerate separatamente, raggiungono la quota massima dell'85,7%.

Si nota, inoltre, come, a differenza di quanto registrato nel resto del territorio, dove prevale il trasporto su strada, per il Mezzogiorno (e soprattutto per le due isole) il mare è il canale maggiormente scelto per veicolare i flussi di merce in uscita.

L'export in Italia per modalità di trasporto – III trimestre 2013

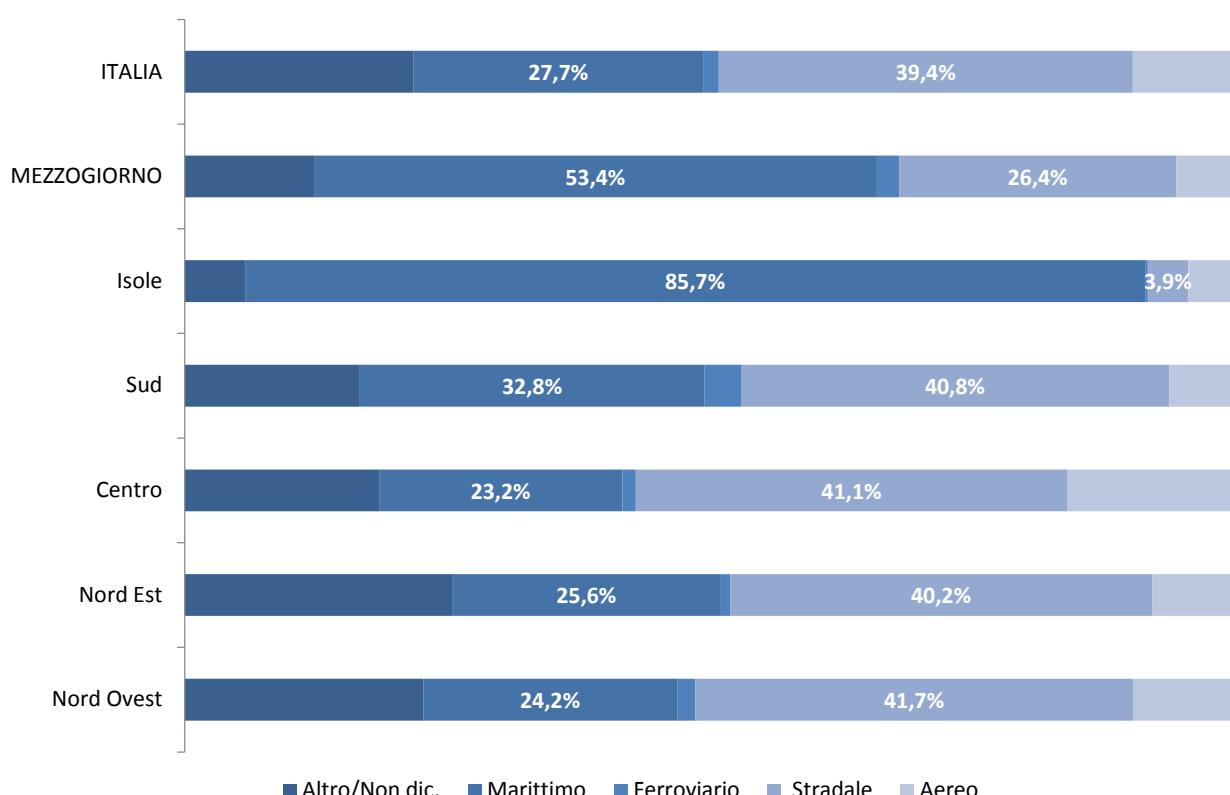


Grafico 20 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Tale scenario riflette quanto registrato per le singole regioni. Primeggiano i dati di Sardegna e Sicilia con un peso dell'export marittimo sul totale dei flussi in uscita pari, rispettivamente, al 93,9% ed all'81,6%.

Seguono, Liguria e Campania – sedi di alcuni dei principali porti nazionali – e, quindi, con un peso tra il 20% ed il 40%, la maggior parte del restante territorio nazionale.

L'export marittimo nelle regioni italiane: il peso % sul totale – III trimestre 2013

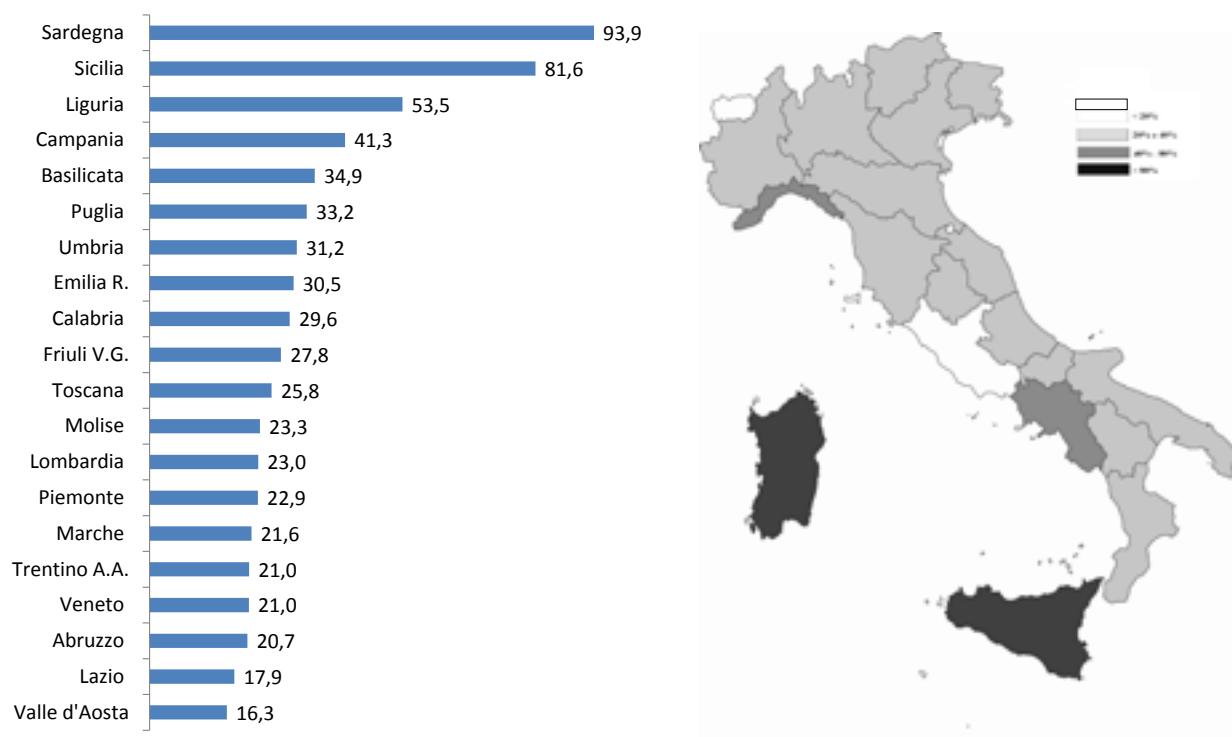


Grafico 21 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2014

Considerazioni conclusive

Dall'analisi effettuata emerge tutta l'importanza che il trasporto marittimo riveste per l'economia italiana. Si tratta, infatti, non sono di una delle principali modalità di trasporto utilizzate per l'ingresso e l'uscita delle merci dal nostro territorio, ma anche di un comparto in crescita rispetto al passato.

Cina e Stati Uniti sono i due partner più rilevanti con un interscambio complessivo quantificabile in quasi 35 miliardi di euro. Con il primo, in particolare, l'Italia ha in essere per lo più rapporti d'importazione legati a macchine ed apparecchi meccanici e a prodotti derivanti dall'industria tessile e dell'abbigliamento. Nei confronti degli Stati Uniti, invece, l'Italia si configura principalmente come paese esportatore di macchine ed apparecchi meccanici, prodotti alimentari e mezzi di trasporto. Restringendo il campo d'osservazione all'area europea (UE 28) si vede, invece, come i principali rapporti commerciali sono con Spagna e Francia e, in entrambi i casi, riguardano per lo più il coke ed i prodotti petroliferi raffinati ed i mezzi di trasporto.

Il dato sull'interscambio è, comunque, solo uno dei possibili parametri da considerare per valutare l'impatto del settore marittimo sull'economia nazionale. Non va, infatti, tralasciato che lo stesso conta oltre 2 mila imprese e che le principali aziende del comparto (un panel di circa 1.000 unità) fanno registrare un fatturato complessivo che sfiora i 50 miliardi di euro.

Il settore, quindi, pur se sotto ottiche differenti, è di particolare importanza per molte aree del nostro Paese. In particolare, se per alcune è centrale per la movimentazioni delle merci, per altre è rilevante sia per gli introiti commerciali delle imprese lì dislocate sia come elemento caratterizzante nell'ambito del più generale armamento logistico del territorio.

Anche da un punto di vista programmatico il settore marittimo risalta con la presenza di numerose Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo. In particolare, gli interventi ad esso destinati (relativi, cioè, a porti ed interporti) vedono un costo di quasi 7,4 miliardi di euro e interessano quasi tutte le regioni d'Italia.

maritime
economy