

[maritime
indicators]

maritime
economy

**I Maritime Indicators sono realizzati da SRM
e sono disponibili su www.srm-maritimeconomy.com
l'Osservatorio sull'economia dei trasporti marittimi e la logistica**

Direttore di ricerca:

Massimo DEANDREIS

Responsabile Maritime & Mediterranean Economy Dept.:

Alessandro PANARO

Team:

Olimpia FERRARA (coordinamento)

Anna Arianna BUONFANTI

Clementina PERSICO

Marina RIPOLI (progetto grafico e editing)

La pubblicazione rientra nell'ambito dell'**Osservatorio sull'economia dei trasporti marittimi e la logistica** di SRM realizzato grazie al sostegno dei partner di ricerca:

Assoporti, Autorità Portuale di Taranto, Contship Italia Group, Federagenti, Federpesca, Grimaldi Group, Unione Industriali di Napoli che qui si ringraziano in modo particolare.

Un ringraziamento alle Autorità Portuali per i dati sul traffico marittimo.

Si ringrazia, inoltre, la Dr.ssa Loredana Affinito di Unioncamere Campania per aver fornito i dati sulle imprese.

I dati della pubblicazione hanno vari livelli di aggiornamento.

La consultazione delle fonti è aggiornata a novembre 2015.

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.

Sono consentiti l'uso e la riproduzione della pubblicazione ai fini scientifici e di analisi, solo citando espressamente la fonte: **SRM - Maritime Indicators**

Riferimenti redazionali | Ufficio Comunicazione SRM | m.ripoli@sr-m.it

Il Quadro Congiunturale della Maritime Economy

L'andamento dei commerci marittimi segue e accentua le dinamiche complessive dell'economia mondiale che nel corso del 2015 è stata interessata dalla ripresa economica nei Paesi più industrializzati. Tuttavia l'OCSE ha recentemente visto al ribasso le previsioni di crescita economica mondiale, fissando al +3,1% la crescita del PIL nel 2015 e al +3,8% per il 2016. Il peggioramento delle previsioni è dovuto alla frenata degli Stati Uniti nel primo trimestre 2015 (calo della spesa pubblica, spesa per investimenti stazionaria, riduzione delle esportazioni), alle incertezze riguardanti l'economia europea (crisi greca e nuove dinamiche migratorie) e al rallentamento dei Paesi esportatori di materie prime, in particolare dei BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), considerati fino a qualche anno fa le nuove potenze dell'economia globale.

Tra questi ultimi è la Cina a destare le maggiori incertezze. La flessione del colosso asiatico come motore delle esportazioni globali è stato momentaneamente tamponato dalle svalutazioni competitive governative dell'estate del 2015, ma resta scetticismo in relazione alle traiettorie di crescita del Paese nei prossimi anni. La Cina si ritrova a dover gestire la riconversione della propria struttura produttiva, a forte vocazione all'export, muovendosi nella direzione di una crescita guidata dall'aumento della domanda interna. Si sta soprattutto rivelando complessa la transizione da una crescita fondata su fattori di competitività di costo, e quindi bassi salari, verso un modello guidato anche da maggiori consumi. L'indebolimento dell'economia cinese

si riflette sull'organizzazione della rete del commercio globale.

A questi fattori si sommano il calo del prezzo del petrolio e quello di altre materie prime oltre al rischio di una nuova ondata di instabilità commerciale che potrebbe essere prodotta dalle decisioni di politica monetarie della Fed attese per la fine del 2015 (aumento dei tassi di interesse e rafforzamento del dollaro).

Guardando al lungo periodo, un altro elemento di particolare interesse è rappresentato dal "Trattato transatlantico sul commercio e gli investimenti", che vede Stati Uniti e Unione Europea impegnati nella negoziazione di misure per l'abbattimento delle barriere commerciali e doganali tra le due sponde dell'Oceano. L'entrata in vigore di questo Trattato, attualmente ancora in fase negoziale, potrebbe produrre un'ulteriore spinta al commercio internazionale, rafforzando le relazioni tra Europa e Nord America e bilanciando i traffici rispetto alla rotta Asia-Europa che è attualmente l'asse principale del commercio internazionale.

La domanda complessiva globale nel settore marittimo nel 2014 è stata pari a 9,84 miliardi di tonnellate, segnando un +3,4% sull'anno precedente. Il 32% di questi traffici fanno riferimento a cinque maggiori categorie di prodotti, cioè minerali ferrosi, acciaio, grano, alluminio o bauxite e rocce fosfatiche. Segue il comparto "Oil and gas", che rappresenta il 29% del totale movimentato, con 2,8 miliardi di tonnellate. Più indietro, in termini di volumi, il comparto container, le cui movimentazioni hanno rag-

giunto 1,6 miliardi di tonnellate nel 2014, per altro in netta ripresa rispetto al 2013 (+6%). Secondo i dati di Confitarma (2015) si stima che il 65% dell'incremento su base annuale del traffico marittimo mondiale nel 2014 e nel 2015 sia attribuibile alla crescita dei traffici di minerali di ferro e delle merci in container.

L'offerta complessiva del settore marittimo ha visto la crescita della flotta mondiale del 3,5%, il tasso più basso dell'ultimo decennio: un segnale chiaro di reazione all'over-supply.

Procedendo con l'analisi dettagliata dei diversi segmenti del trasporto marittimo, nel **settore dei container** si confermano le dinamiche di lungo periodo che hanno caratterizzato gli ultimi dieci anni, con un progressivo aumento della "scala della competizione" tra le compagnie, i noti fenomeni del gigantismo navale, delle alleanze e delle M&A. Questo è confermato guardando ai dati UNCTAD 2015, secondo i quali le prime 10 compagnie controllano il 61% della flotta, le prime 20 l'83%.

Da notare che soltanto la metà del naviglio attualmente in uso su servizi di linea è di proprietà dei grandi carrier, mentre la restante parte è posseduta da società greche, tedesche e giapponesi. A questo fenomeno si lega anche il tema della finanziarizzazione dello shipping contemporaneo, per cui la capacità di stiva diventa sempre più un prodotto finanziario, con il conseguente intreccio di interessi tra economia reale e finanza internazionale.

In questo contesto le prime tre compagnie di settore, cioè Maersk, MSC e CMA CGM controllano circa il 35% dell'offerta, denotando la concentrazione dei volumi su alcuni principali players con la conseguente capacità di influenzare le principali dinamiche di mercato. Vanno quindi menzionate le recenti fusioni delle attività di trasporto di linea delle compagnie Compañía SudAmericana de Vapores (CSAV) e Hapag-Lloyd, e delle compagnie Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) e Hamburg Süd.

La creazione delle due grandi alleanze globali 2M, tra MSC e Maersk, e Three Ocean Alliance, tra CMA CGM, UASC e CSCL, si inquadra in questo contesto di progressiva concentrazione. Le alleanze si concretizzano in "vessel sharing agreement", che permettono ai carriers di ottimizzare l'offerta di stiva vendendo slot a bordo delle navi di altri carriers, coordinando in questo modo i network operativi ed evitando sovrapposizioni.

La tendenza alla concentrazione è accentuata dal fenomeno del gigantismo, con un progressivo divario delle dinamiche riguardanti la capacità di stiva della flotta mondiale di portacontainer, triplicata tra il 2004 e il 2015, e quelle del numero medio di compagnie armatoriali, che è diminuito del 29%. Nel 2015 sono entrate in esercizio nuove navi per 1,6 milioni di TEU, pari ad una crescita del 7,7% su base annua. Nel 2016 si attende la consegna di ulteriori 1,3 milioni di TEU. La capacità aggiuntiva è impiegata soprattutto sulla rotta Far East- Nord Europa, dove la dimensione media delle unità impiegate è cresciuta del 139% tra il 2005 e il 2015, fino a quasi 14.000 TEU.

La ricerca di economie di scala si riflette sugli ordinativi, pari ad 1,04 milioni di TEU nel 2015, circa il 60% in più del 2014. La nuova ondata di ordini è stata principalmente caratterizzata dalla richiesta di unità di capacità superiore a 18.000 TEU, con 39 contratti firmati nei primi 6 mesi del 2015, che hanno portato il numero totale di ordinativi per navi di capacità compresa tra 18.000 e 21.000 TEU ad un totale di 88.

L'orderbook complessivo mostra come la dimensione minima delle navi ordinate dalle prime dieci compagnie sia di 10.120 TEU.

Se queste sono le principali dinamiche che hanno interessato il settore dei container dal lato dell'offerta, dal lato della domanda il 2015 ha mostrato un generale rallentamento. La Drewry ha rivisto al ribasso le proprie previsioni di crescita del segmento dei container portandole al 2,2% rispetto al 4,3% e le stime al 2016 sono state ridimensionate al 3,3% dal 4,9%.

Lo squilibrio tra la domanda – soggetta a cambiamenti rapidi e comunque in rallentamento – e l'offerta – caratterizzata da una crescita più veloce e declinata verso le grandi o grandissime dimensioni più difficili da adattare – ha prodotto nel recente passato un eccesso di capacità sul lato dell'offerta. Negli anni 2009-2014 l'overcapacity è stata assorbita prevalentemente dal fenomeno dello slow steaming. Il crollo del prezzo del carburante (fino al -50% su base annuale tra la fine del 2014 e i primi mesi del 2015) ha limitato il ricorso allo slow steaming ed ha prodotto un incremento dei profitti delle compagnie, i cui margini operativi sono passati da una media dello 0,1% nel 2013 al 2,7% nel 2014. Alphaliner rileva come per 13 dei principali vettori marittimi i risultati industriali del primo trimestre del 2015 siano stati determinati soprattutto dal calo dei prezzi del carburante e dai guadagni inerenti agli scambi con l'estero derivanti dall'apprezzamento del dollaro statunitense.

Tutto ciò si è tradotto in una spinta competitiva al ribasso sul lato dei noli. L'anno appena trascorso è infatti stato caratterizzato da una significativa "guerra delle tariffe" sulla rotta più profittevole, cioè tra Asia e Nord Europa, dove è stato toccato il valore minimo storico dei noli su base spot, scesi fino a \$243/TEU nel mese di giugno, oltre il 70% in meno rispetto ai \$1.003/TEU di febbraio, a fronte di una stima del breakeven del servizio di \$800/TEU (Alphaliner). Secondo le stime di Drewry, l'eccesso di capacità e le conseguenti spinte competitive sui noli saranno destinate a durare almeno per i prossimi tre

anni. Per arginare tale fenomeno, le compagnie hanno ridotto la frequenza e l'offerta delle linee. A tal riguardo si segnala come l'alleanza Ocean Three abbia recentemente rimosso circa il 4% della propria capacità sulla rotta tra Asia ed Europa.

In tale contesto si inserisce il recente annuncio da parte della compagnia danese Maersk, la prima società di navigazione al mondo nel campo dei container, di ridurre il proprio organico, di rimodellare il network di servizi e di posticipare gli ordinativi di nuove navi riconducendo tale scelta alle seguenti motivazioni: notevole riduzione della dinamicità della crescita delle economie, in primo luogo della Cina, il progressivo abbattimento del costo dei noli e l'eccesso di capacità di stiva della flotta mondiale di portacontainer. Le rotte che verranno tagliate riguarderanno principalmente l'Europa (Mediterraneo occidentale-Medio Oriente-subcontinente indiano, Far East-Mediterraneo-Nord Europa, Far East- Mar Nero e Nord Europa-Nord America).

Il **settore delle rinfuse solide** è strettamente connesso all'andamento economico dei Paesi in via di sviluppo, interessati alle lavorazioni ad alta intensità di capitale, come l'energetico, il cantieristico e l'edilizia. Il rallentamento della Cina, che è stato il principale importatore globale di materie prime durante l'ultimo decennio, ha fortemente compromesso tale tipologia di traffico. Si stima che il 2015 sarà il primo anno caratterizzato da un raffreddamento negli scambi di minerali ferrosi, dovuto ad una progressiva frenata del comparto edilizio cinese. Se infatti tra il 2004 e il 2014 i traffici marittimi di minerali ferrosi erano cresciuti ad una media del 9% annuale, per il 2015 è attesa una variazione positiva del 2,5%.

Inoltre, la transizione economica della Cina verso un'economia industriale a minor impatto ambientale si riflette sui traffici mondiali di carbone: si registra appena il +2,8% tra 2014 e 2013 nei traffici marittimi di carbone, dato molto modesto se confrontato con il +12% del 2012.

Secondo stime Drewry, il mercato delle rinfuse solide è destinato a vivere una fase di flessione che si protrarrà almeno fino al 2017. L'eccesso di capacità (la flotta di navi dry bulk, escluse le porta container, è passata da rappresentare il 35% del tonnellaggio totale nel 2010 al 43% nel 2015) unitamente alla bassa domanda, avrà un impatto sul prezzo dei beni sui mercati internazionali. A questo proposito si segnala come nel 2015 il Baltic Dry Index abbia mostrato valori molto bassi: chiude i primi 11 mesi con una media di 730, in netto calo rispetto alla media di 1.119 dell'analogo periodo del 2014; in particolare nel novembre 2015 per la prima volta nella storia ha sfondato al ribasso la soglia dei 500 punti. Il calo di questo indicatore, considerato un "leading indicator" sullo stato di salute del commercio internazionale, può rappresentare un segnale di preoccupazione per le prospettive di crescita futura dei traffici marittimi globali. D'altro canto, occorre considerare anche le previsioni di alcuni economisti i quali ritengono che avendo quest'indice raggiunto quote così basse, e considerata la natura ciclica del settore, lo shipping sia pronto a invertire la rotta.

Per quanto riguarda le **rinfuse liquide**, il mercato delle petroliere è dominato da 630 Very Large Crude Carriers che garantiscono una capacità di stiva pari a 195 milioni di tonnellate di portata lorda, a cui si aggiungono 870 Aframax (94 milioni tpl) e 445 Suezmax (70 milioni tpl). Come evidenzia Banchemo Costa, a differenza del segmento dei container, nel comparto delle rinfuse petrolifere l'ondata di nuove consegne è stata osservata negli anni 2009 (+34,1 milioni di tpl) e 2011 (+32,8 milioni), permettendo oggi un maggiore equilibrio nelle dinamiche che guidano la domanda e l'offerta.

I driver principali di settore fanno riferimento alla rivoluzione dello shale gas, che sta progressivamente modificando la geografia degli scambi energetici globali, con una minore domanda di prodotti petroliferi proveniente dagli Stati Uniti, principale Paese consumatore, con circa il 20% della domanda. Nel 2014 le importazioni di greg-

gio di questo Paese sono calate di circa il 12% fino a 4,5 milioni di barili al giorno, riportando la domanda sui livelli del 2005 (Clarksons Research, 2015). Allo stesso tempo crescono i flussi verso Cina e India, la cui capacità di raffinazione sta progressivamente aumentando, determinando uno spostamento dei traffici di crude oil dalla rotta Africa Occidentale-Nord America alla rotta Africa Occidentale-Far East, dato peraltro confermato dalle maggiori percorrenze, con un aumento del 4,1% delle distanze in termini di tonnellate-miglia (UNCTAD 2015). Oltre a questo fenomeno, anche il calo del prezzo del petrolio che si è verificato tra il 2014 e il 2015 ha contribuito a sostenere la domanda, spingendo le rate di nolo al rialzo. Nel 2014 sulla rotta di riferimento, dal Golfo Persico all'Estremo Oriente, si registrava una tariffa per le VLCC superiore del 50% rispetto all'anno precedente, pari ad un nolo medio giornaliero di circa \$ 25.500 (Confitarma 2015).

Per quanto riguarda gli altri prodotti petroliferi e derivanti dal petrolio, Banchemo Costa sottolinea che le dinamiche di mercato sono progressivamente migliorate negli ultimi due anni, grazie principalmente alla crescita della domanda di trasporto, sostenuta dall'export statunitense (con l'immissione nel mercato dello shale oil) e dall'apertura di nuovi centri di raffinazione in Medio Oriente e in Estremo Oriente.

In questo senso è particolarmente significativo lo stimolo che proviene dall'apertura del nuovo Canale di Suez, avvenuto in Agosto 2015, e che consente una diminuzione del tempo di transito da 18 ad 11 ore di navigazione, dovuto ai minori tempi di attesa, permettendo una riduzione dei costi di esercizio sulle rotte tra Asia e Europa e creando pressioni sul Canale di Panama, dal momento che parte dei traffici tra il Far East e la costa Est degli Stati Uniti si sono adesso trasferiti lungo la rotta via Suez. Proprio il 2016 dovrebbe essere caratterizzato dall'apertura del nuovo Canale di Panama. Il progetto di espansione di questo Canale è volto a raddoppiare la capacità del flusso di navi, permettendo il passaggio di unità

più grandi (Post-Panamax). Oltre un terzo delle navi oggi in circolazione eccedono infatti la portata delle vecchie chiuse: 294,1 metri di lunghezza, 32,3 di larghezza, 12 di pescaggio e 57,91 dal livello dell'acqua al punto più alto, per un dislocamento medio di 65 mila tonnellate. C'è tuttavia da sottolineare che il nuovo Canale di Panama conserverà dei limiti strutturali al passaggio delle grandi navi porta-container di capacità superiore ai 13.200 teu che, dunque, non potranno attraversarlo.

Venendo all'Italia, secondo i dati presentati da Confitarma la flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2014 di 1.503 navi per un totale di 17.154.904 tonnellate di stazza lorda, in flessione dell'8% rispetto all'anno precedente. Nella graduatoria delle flotte per controllo armatoriale, la Grecia, con 158 milioni di tonnellate di stazza lorda è in prima posizione, seguita da Giappone, Cina, Germania e Stati Uniti. L'Italia si classifica al 14° posto, ma mantiene la quinta posizione tra i Paesi dell'Unione Europea per controllo armatoriale.

A questo proposito il V Rapporto dell'Economia del Mare, realizzato dalla Federazione del Mare assieme al Censis, rileva come il cluster marittimo italiano contribuisca al Prodotto Interno Lordo nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03%), con un'occupazione pari a circa il 2% della forza lavoro del Paese (471 mila persone fra addetti diretti ed indotto). Di particolare interesse il moltiplicatore del reddito calcolato nel rapporto, pari a 2,63, a cui si aggiunge il moltiplicatore per l'occupazione pari a 2,77. In pratica secondo il Censis e la Federazione del Mare, ogni 100 euro di incremento del reddito nell'ambito del cluster marittimo vengono attivati circa 263 euro di reddito nazionale. A 100 nuove unità di lavoro del settore marittimo corrispondono invece 277 unità a livello nazionale.

Guardando alla performance della portualità italiana, segnali non particolarmente positivi arrivano dai porti di transhipment, dove oltre alla crisi di Taranto, si rileva per il primo semestre 2015 un -13,2% a Gioia Tauro e un +1%

del terminal di transhipment CICT di Cagliari. Crescono invece i porti gateway, che segnano una crescita del 9,7% su base semestrale. In particolare, Genova segna la miglior performance della sua storia, raggiungendo 1,13 milioni di TEU (+6,9% su base annuale), La Spezia sale del 4,1% (da 639mila a 665mila TEU), Livorno cresce del 39,5% (da 276mila a 385mila TEU). Da segnalare anche la performance di Napoli che, nonostante la crisi in cui versa e lo spostamento di parte del traffico a Salerno, ha totalizzato +10,9% (passando da 209mila a 232mila TEU). Sul versante Adriatico, Ravenna segna +12% (con 116mila TEU). Trieste perde il 9,6%, scendendo da 237mila TEU del 2014 a 215mila, mentre Venezia sale del 21,2% fino a 272mila.

Importanti sono gli interventi in campo normativo che si attendono

per la portualità italiana. Ad ottobre 2015 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il comunicato della Presidenza del Consiglio dei Ministri con il quale viene ufficialmente approvato il **Piano strategico nazionale della portualità e della logistica**.

Il Piano disegna una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico da perseguire attraverso il valore aggiunto che il "Sistema Mare" può garantire in termini quantitativi di aumento dei traffici, ed individua azioni di policy a carattere nazionale - sia settoriali che trasversali ai diversi ambiti produttivi, logistici, amministrativi ed infrastrutturali coinvolti - che contribuiranno a far recuperare competitività all'economia del sistema mare in termini di produttività ed efficienza. Tra le misure imposte rientra anche la nuova gover-

nance del mondo dei porti, con il rafforzamento del ruolo di coordinamento nazionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nuova Direzione generale unica dei Porti e Logistica) unito al passaggio da Autorità Portuali ad Autorità di sistemi portuali.

In prospettiva, il Piano costituirà uno dei piani di settore che andranno a confluire in un documento programmatico più ampio, plurisettoriale e plurimodale: il Documento di Programmazione Pluriennale che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende redigere ed approvare al più presto.

I Maritime Indicators

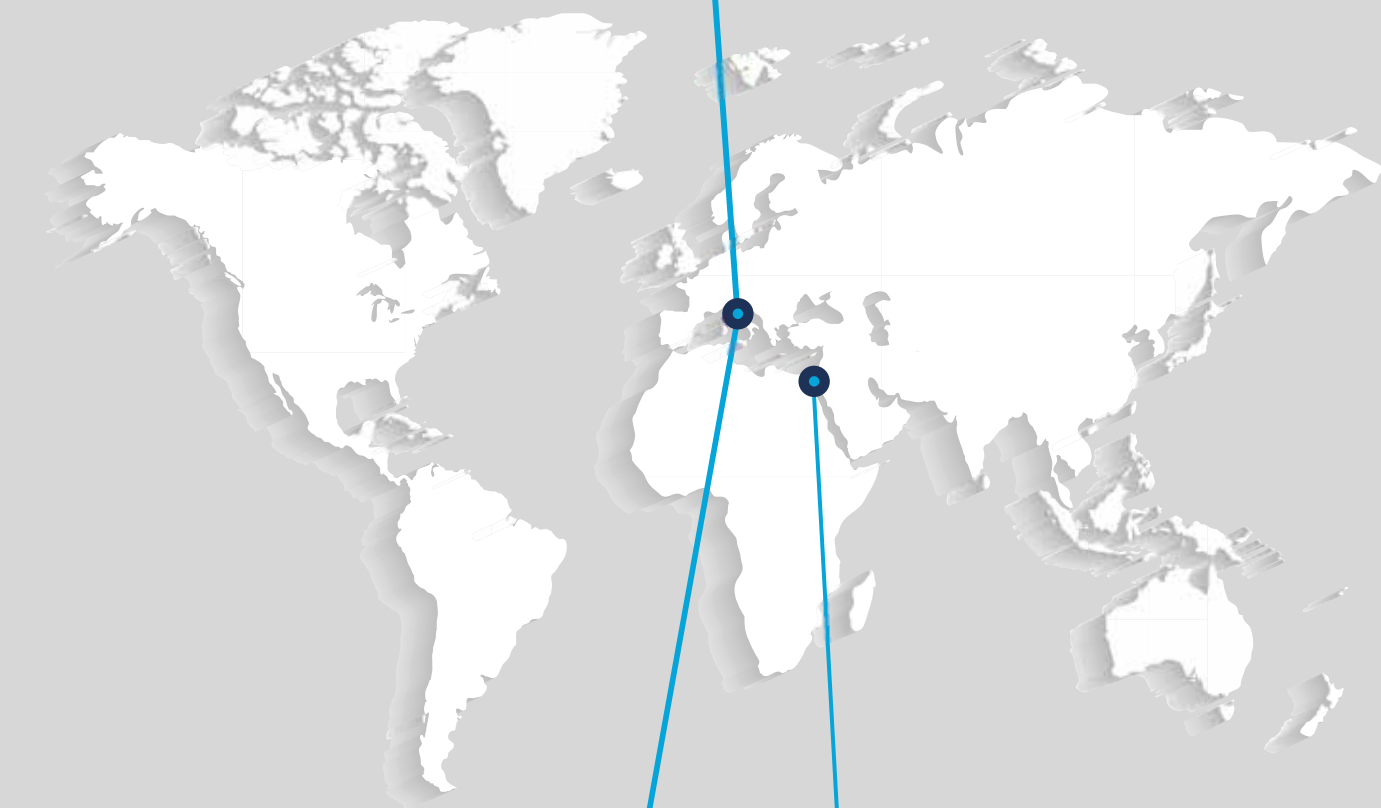
1. Andamento Economico Congiunturale	11
Baltic Dry Index	12
Trasporto marittimo di merci nell'UE 28	13
Nuovo Canale di Suez	14
Dimensione della flotta portacontainer	15
2. Relazioni commerciali internazionali	17
Interscambio commerciale Italia	18
Short Sea Shipping	21
3. Competitività	23
Traffico portuale	24
Focus sul traffico portuale italiano	24
Misure di impatto dell'Economia del Mare	29
4. Imprese	30
Imprese del cluster marittimo	31
Fatturato delle top 100 imprese della filiera marittima e della cantieristica	33
5. Focus sul Mezzogiorno	35
Peso del Mezzogiorno sull'interscambio marittimo Italia	36
Traffico portuale del Mezzogiorno	37
Peso delle imprese del cluster marittimo del Mezzogiorno	39
Una visione d'insieme	40

[Le BIG news del semestre]

RIFORMA DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

Il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) ad agosto 2015, che disegna una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico italiano ed individua le azioni di policy a carattere nazionale finalizzate a rilanciare la competitività del sistema mare in termini di produttività ed efficienza.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



IL PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

Il 6 novembre 2015 a Napoli la Commissione Europea ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno presentato il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture 2014-2020 dell'Italia. La dotazione del PON Infrastrutture e Reti ammonta a 1,843 miliardi di euro.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

IL RADDOPPIO DEL CANALE DI SUEZ

Il Nuovo canale di Suez inaugurato il 6 agosto 2015, consente una riduzione dei tempi di attesa a 3 ore e di percorrenza stimata di 6-7 ore; esso porta la capacità media di traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente media di 49).

Il raddoppio del canale è parte di un progetto più ampio, **Suez Canal Zone**, che prevede la realizzazione di un'area logistica e industriale da completare entro il 2023.

Fonte: SRM

[Good and Bad]



+2,6%

tonnellate
di merci
movimentate
nei principali
porti Eu-28
nel 2014



+4,9%

interscambio
dell'Italia
nel primo
semestre
2015



+6%

export
marittimo
nel primo
semestre
2015



+2,4%

tonnellate
movimentate
in container
in Italia
nel 2014



+8%

tonnellate
movimentate
in Ro-Ro
in Italia
nel 2014



-8%

numero di
crocieristi
in Italia
nel 2014



-4%

tonnellate
di rinfuse
liquide
movimentate
in Italia
nel 2014



-9%

interscambio
marittimo del
Mezzogiorno
nel primo
semestre
2015

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

1

indicatori

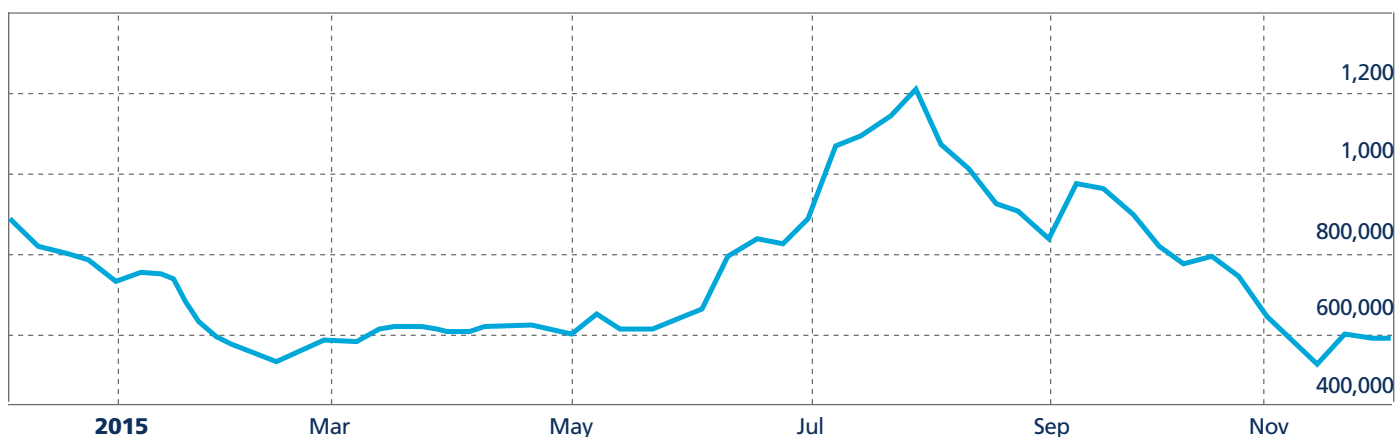
ANDAMENTO ECONOMICO CONGIUNTURALE

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

Baltic Dry Index

L'indice BDI esprime l'andamento dei costi del trasporto marittimo e dei noli delle principali categorie delle navi dry bulk cargo che, riferendosi al trasporto delle materie prime o derrate agricole costituisce un indicatore del livello della domanda e dell'offerta di tali merci e, quindi, è idoneo a mostrare i segnali di tendenza della congiuntura economica.

Andamento del BDI



Fonte: SRM su Lloyds, 2015

L'analisi del grafico delle tariffe dei noli delle rinfuse secche nell'ultimo anno mostra un andamento caratterizzato da tariffe sostanzialmente basse per tutto il 2015, ad eccezione della ripresa nei mesi di luglio ed

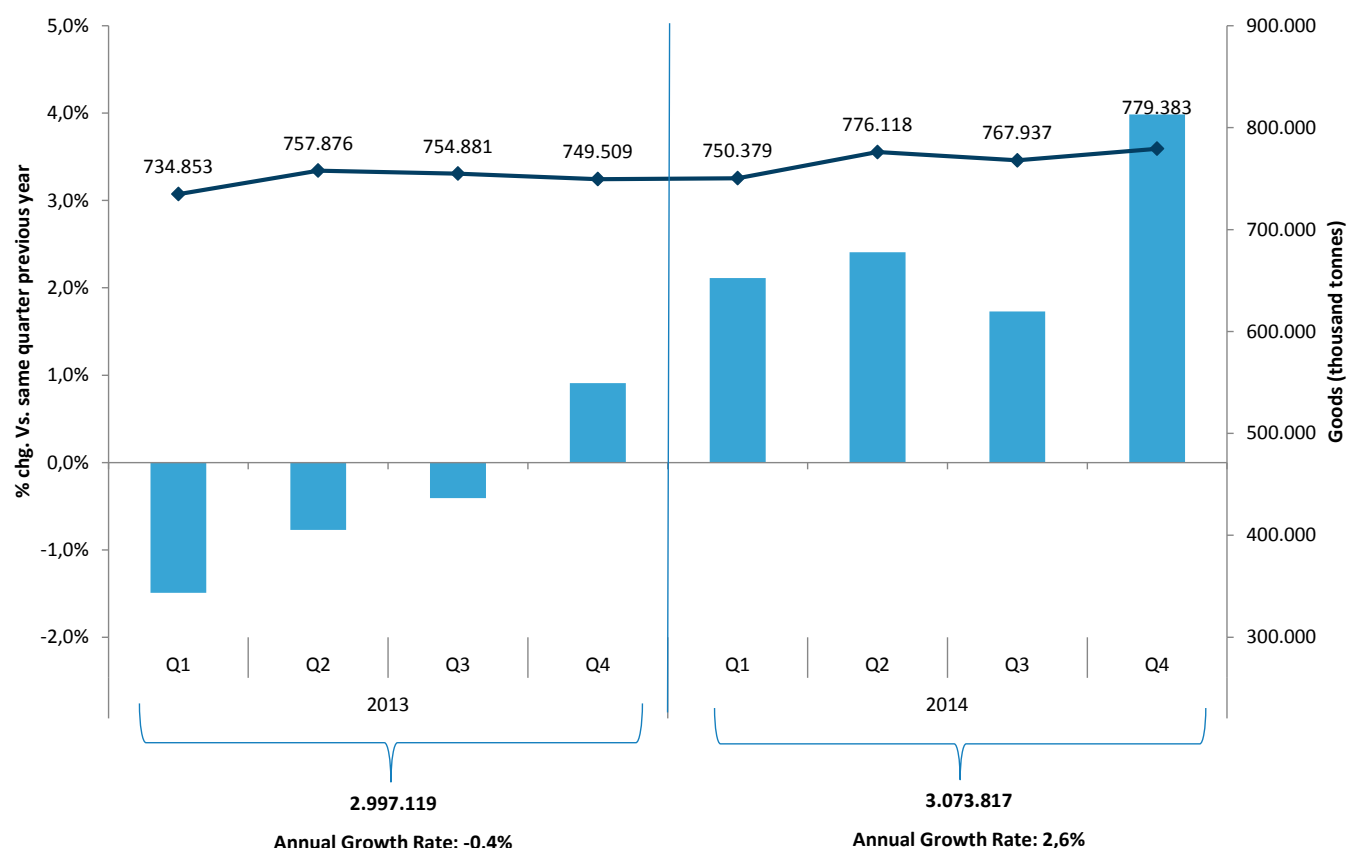
agosto, con un valore che poi è andato riducendosi fino a segnare un nuovo minimo storico sotto la soglia dei 500 punti nel mese di novembre. Il rallentamento della Cina, che è stato il principale importatore glo-

bale di materie prime durante l'ultimo decennio e la contrazione dei traffici asiatici hanno fortemente compromesso l'andamento del BDI nel corso dell'anno.

Trasporto marittimo di merci nell'UE 28

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

Merci movimentate nei principali porti dell'UE-28



Fonte: SRM su dati Eurostat

I dati relativi al 2014 mostrano la ripresa dei traffici nel corso di ciascun trimestre dell'intero anno, confermando l'inversione di tendenza registrata già a partire dalla fine dell'ultimo trimestre del 2013. Complessivamente i porti europei hanno superato 3 milioni di ton-

nellate di merci movimentate, in aumento del 2,6% rispetto al valore dell'anno precedente. Focalizzando l'analisi sulle singole realtà portuali, quattro dei primi cinque scali in Europa hanno registrato un incremento dell'attività nel 2014 rispetto all'anno prece-

dente (rispettivamente Rotterdam +1,6%, Anversa + 4,9%, Amburgo +4,5% e Amsterdam +4,2%); soltanto Marsiglia ha invece chiuso il 2014 con un calo del 2,4% rispetto al 2013.

Nuovo Canale di Suez

Il raddoppio del Canale di Suez consente di ridurre il transit time delle rotte East-West. La stima della riduzione dei tempi di percorrenza del Canale è di circa 6-7 ore in entrambe le direzioni, con una capacità di traffico che prevede 97 navi al giorno (contro le 49 in media precedenti), mentre la riduzione

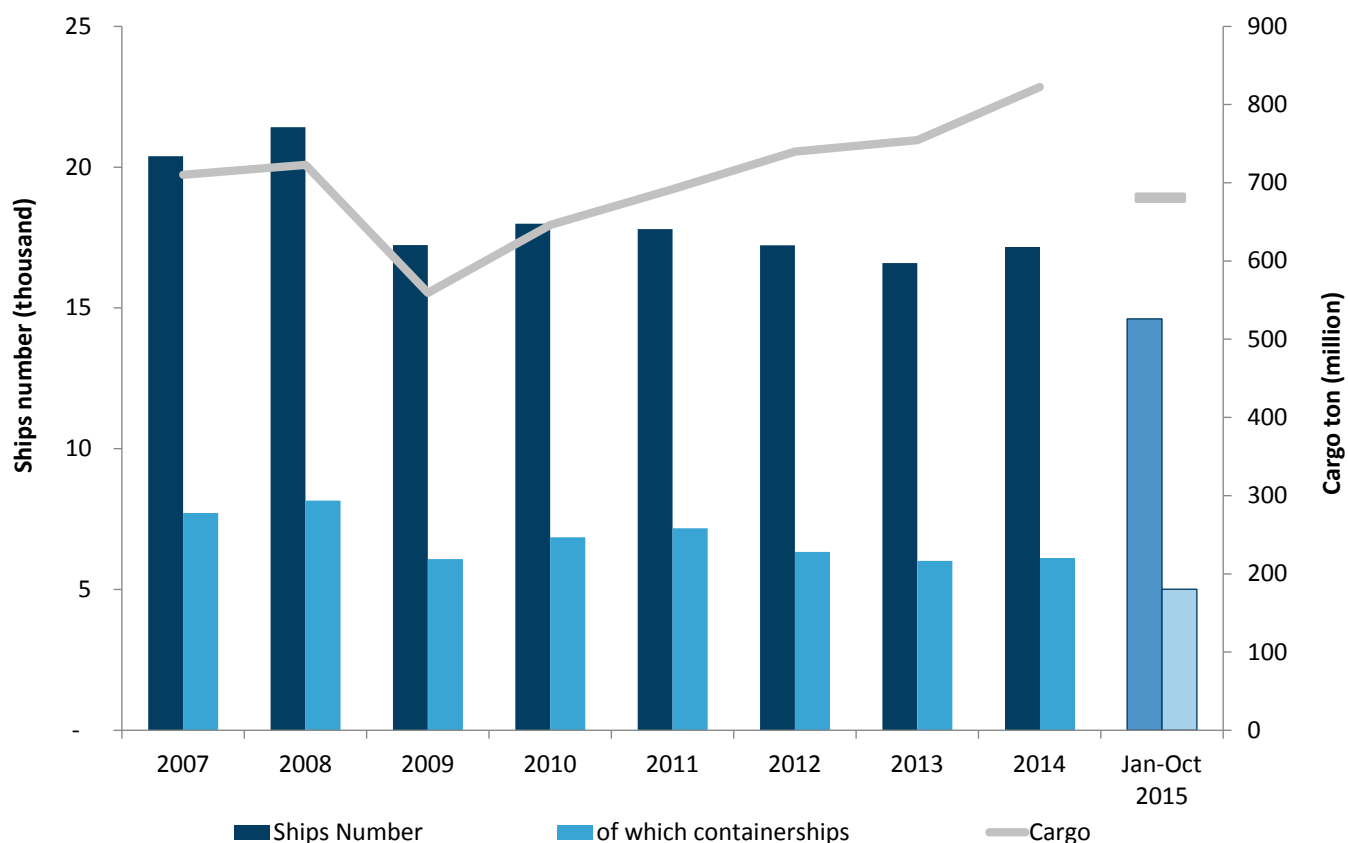
dei tempi di "viaggio" è stimata in 12 ore (inclusando quindi le minori attese).

L'8-10% dell'intero traffico globale passa attraverso il canale di Suez. Nel 2014, sono transitate 822 milioni di tonnellate di merci ed oltre 17.000 navi. Il 50% circa del traffico del Canale è rappresenta-

to da navi container. Nei primi 10 mesi del 2015 sono passate oltre 14.600 navi (+2,9% su analogo periodo del 2014) per 689 milioni di merci (+0,7%).

Grazie al raddoppio non sono previsti limiti alla capacità delle navi containers in transito nel Canale.

Traffico navi e merci nel Canale di Suez



Fonte: SRM su dati Suez Canal Authority

Dimensione della flotta portacontainer

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

Le compagnie armatoriali del settore container: la classifica Alphaliner

Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2.979.791	14,7%		
2	Mediterranean Shg co	2.711.853	13,4%		
3	CMA CGM Group	1.786.797	8,8%		
4	Evergreen Line	938.931	4,6%		
5	Hapag-Lloyd	934.012	4,6%		
6	COSCO Container L.	854.488	4,2%		
7	CSCL	699.111	3,4%		
8	Hamburg Sud Group	647.400	3,2%		
9	Hanjin Shipping	627.257	3,1%		
10	MOL	559.918	2,8%		
11	OOCL	554.157	2,7%		
12	Yang Ming MarineTransport Corp.	552.058	2,7%		
13	APL	536.493	2,6%		
14	NYK Line	507.920	2,5%		
15	UASC	502.487	2,5%		
16	K Line	386.662	1,9%		
17	Hyundai M.M.	381.566	1,9%		
18	Zim	364.609	1,8%		
19	PIL (Pacific Int. Line)	359.155	1,8%		
20	Wan Hai Lines	206.288	1,0%		
21	X-Press Feeders Group	115.991	0,6%		
22	KMTC	107.160	0,5%		
23	HDS Lines	88.608	0,4%		
24	SITC	86.034	0,4%		
25	TS Lines	83.586	0,4%		
26	Arkas Line / EMES	59.854	0,3%		
27	Quanzhou An Sheng Shg Co	48.481	0,2%		
28	Zhonggu Shipping	46.450	0,2%		
29	UniFeeder	44.611	0,2%		
30	RCL (Regional Container L.)	44.585	0,2%		

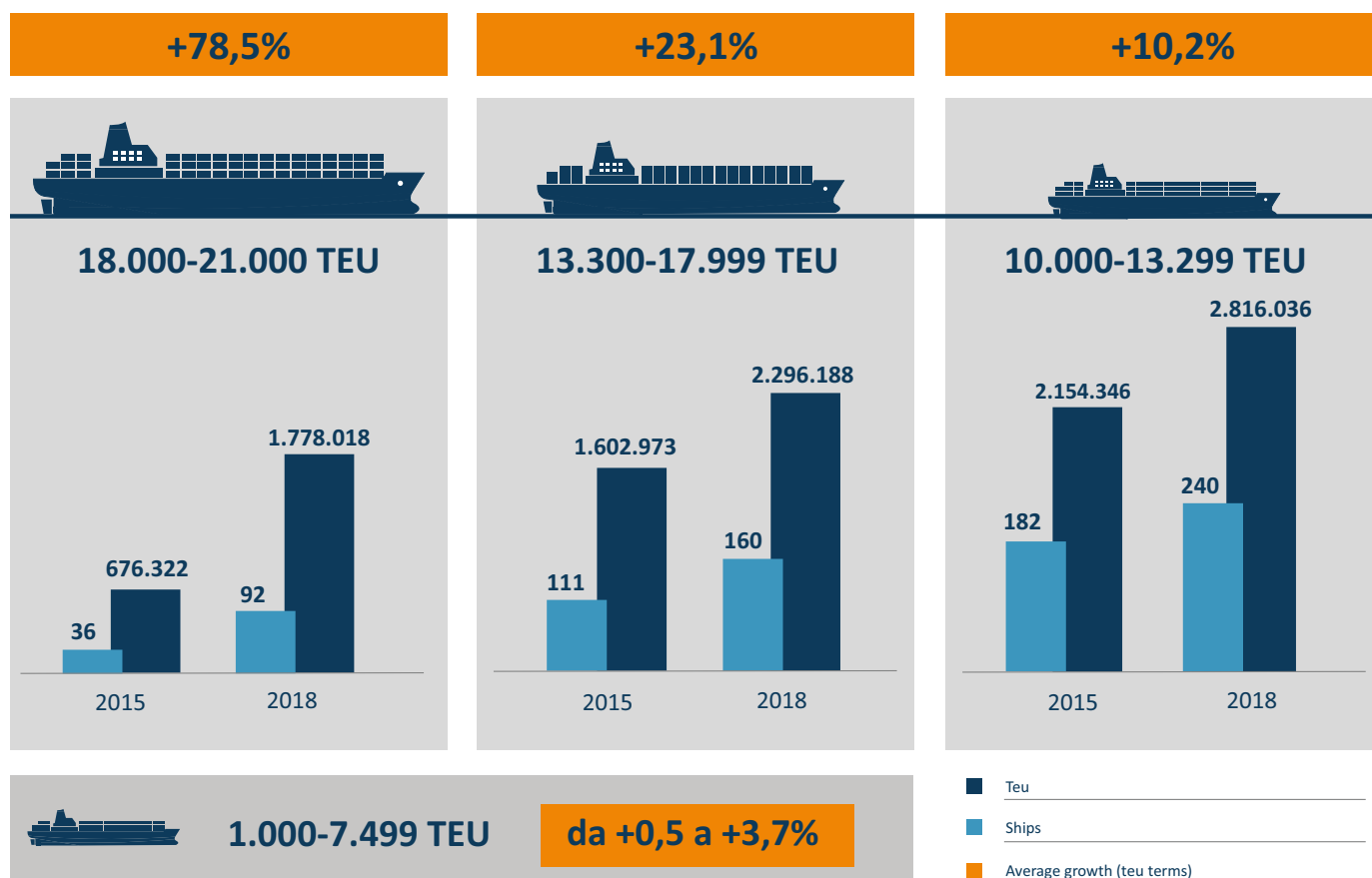
Fonte: Alphaliner, 2015

Il grafico riporta i primi 30 carrier della classifica elaborata da Alphaliner. A questa data ci sono 6.093 navi impiegate in servizi di linea in tutto il mondo, per una capacità complessiva di 20.311.311 TEU. La figura evidenzia la continua crescita della flotta delle maggiori compagnie specializzate nel trasporto container. Rispetto allo

scorso anno, la flotta delle prime 5 compagnie è cresciuta del 6% in termini di TEU arrivando a rappresentare oltre il 50% della capacità totale mondiale. Tuttavia il recente annuncio della Maersk, che è arrivata a detenere una flotta di quasi 3 milioni di TEU e che ora ha dichiarato di non opzionare nuove navi per tutto il 2016, rappresenta un

primo momento di arresto rispetto alle dinamiche a cui si è assistito sinora.

Sulla base degli ordinativi Alphaliner al 2015, la flotta mondiale nel 2018 crescerà del 78,5% se si considerano le mega-carrier (tra 18 e 21mila TEU), del 23,1% per le navi da 13-18mila TEU e 10,2% tra 10-13mila TEU.



Fonte: SRM su dati Alphaliner, 2015

L'analisi dei dati forniti dalla classifica Alphaliner ci offre una fotografia del settore delle navi portacontainer caratterizzato da forte dinamicità; il fenomeno dell'overcapacity unito alla diminuzione dei traffici dall'Oriente, potrà determinare un'inversione di tendenza nello scenario globale. Gli indicatori considerati nel primo gruppo mostrano un periodo di difficoltà che sta interessando il trasporto marittimo, a livello internazionale ed europeo, e che riflette il rallentamento del commercio globale e dell'economia dei Paesi emergenti, della Cina in particolare. Tale congiuntura, unitamente ad una generalizzata situazione di overcapacity, ha comportato il crollo dei noli nel corso del 2015. Le previsioni di crescita della domanda nel breve periodo non sembrano assicurare tanto che la Maersk ha recentemente annunciato delle misure per il contenimento dei costi e la rinuncia all'opzione di nuove navi.

2

indicatori

RELAZIONI COMMERCIALI INTERNAZIONALI

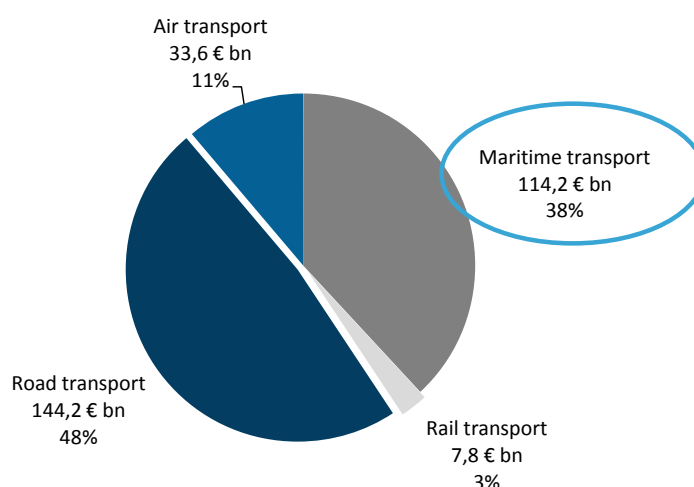
*Il secondo gruppo di
parametri è finalizzato
ad inquadrare le
relazioni commerciali
marittime del nostro
Paese e,
in particolare, a
fornire aggiornamenti
e statistiche sul
trasporto marittimo
a corto raggio.*

Interscambio commerciale Italia

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

I dati si riferiscono al primo semestre del 2015.

Modalità di trasporto dell'interscambio commerciale italiano (dati in mld €). I semestre 2015*



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

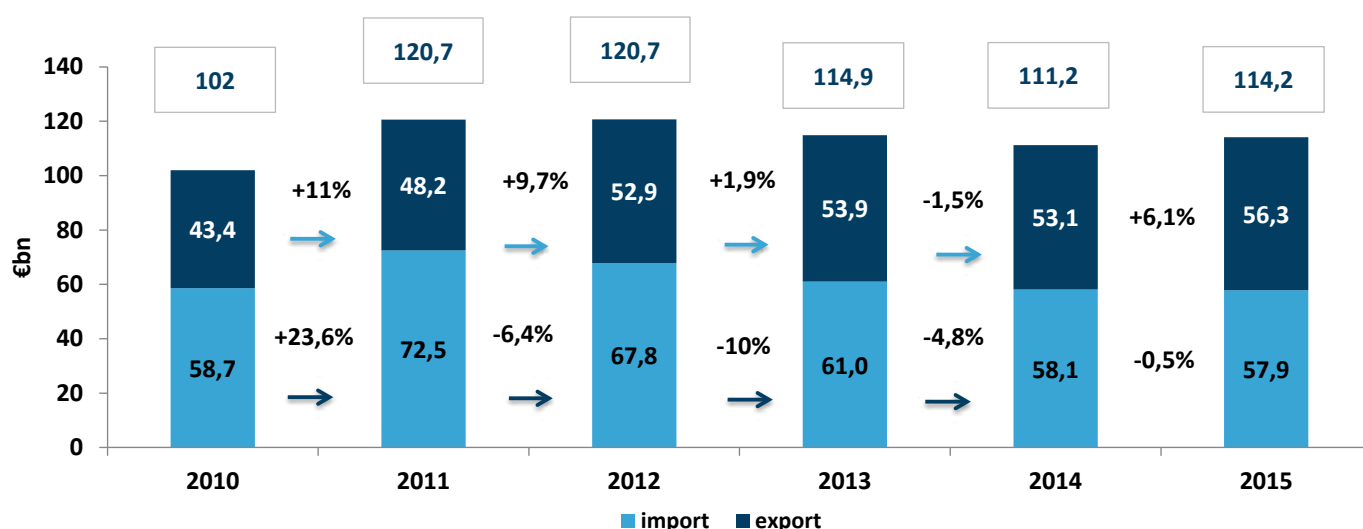
Fonte: SRM su Coeweb

Nel primi 6 mesi del 2015 l'interscambio commerciale dell'Italia è stato pari a 394,8 miliardi di euro, in crescita rispetto all'analogo pe-

riodo del 2014 del 4,9%. Nel dettaglio l'export, pari a 206,6 miliardi di euro è aumentato del 5% seguito dall'import per un valore di 188,1

miliardi di euro e crescita del 4,7%. Dalla figura sopra esposta si evince che il 38% dell'interscambio commerciale italiano viaggia via mare.

Trend import-export marittimo - I semestre 2010/I semestre 2015



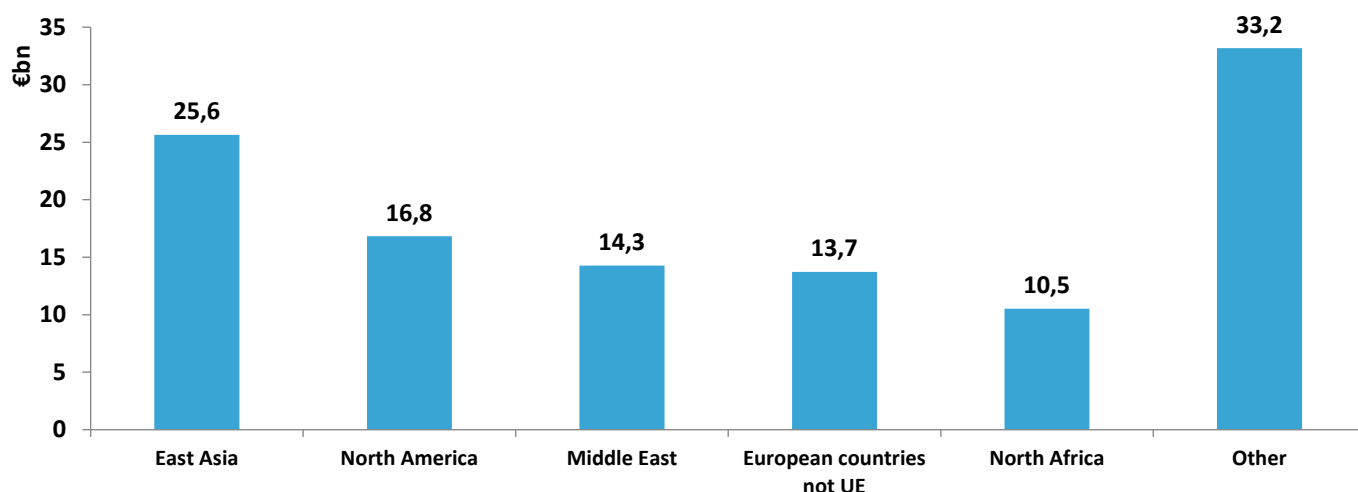
Fonte: SRM su Coeweb

Nei primi 6 mesi del 2015 l'interscambio marittimo italiano ha registrato, dopo due anni consecutivi di calo,

una ripresa che si attesta al +2,7%. Il segno positivo è riconducibile da un lato alla crescita del +6% dell'export

e, dall'altro, alla contrazione dell'import (-0,5%) molto più sottile rispetto al passato.

Aree geografiche target dell'interscambio commerciale marittimo italiano. I semestre 2015



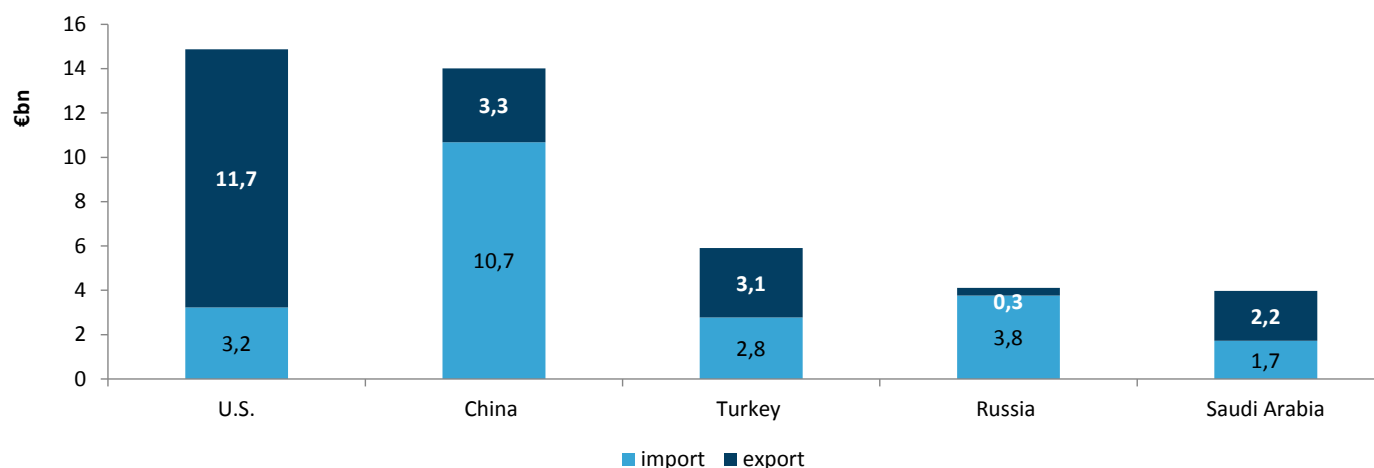
Fonte: SRM su Coeweb

L'Asia è l'area geografica con la quale si concentra anche nel I semestre del 2015 l'import-export via mare dell'Italia: Estremo e Medio Oriente raggruppano circa il 35% dell'inter-

scambio marittimo totale. Cresce di 1,8 p.p. la quota relativa all'America settentrionale (14,7% del totale) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, mentre si riduce l'in-

terscambio marittimo con i paesi europei non UE (12% contro il 12,8% del 2014) e dell'Africa Settentrionale (9,2% contro il 10,2%).

Principali Paesi target dell'interscambio commerciale marittimo italiano. I semestre 2015



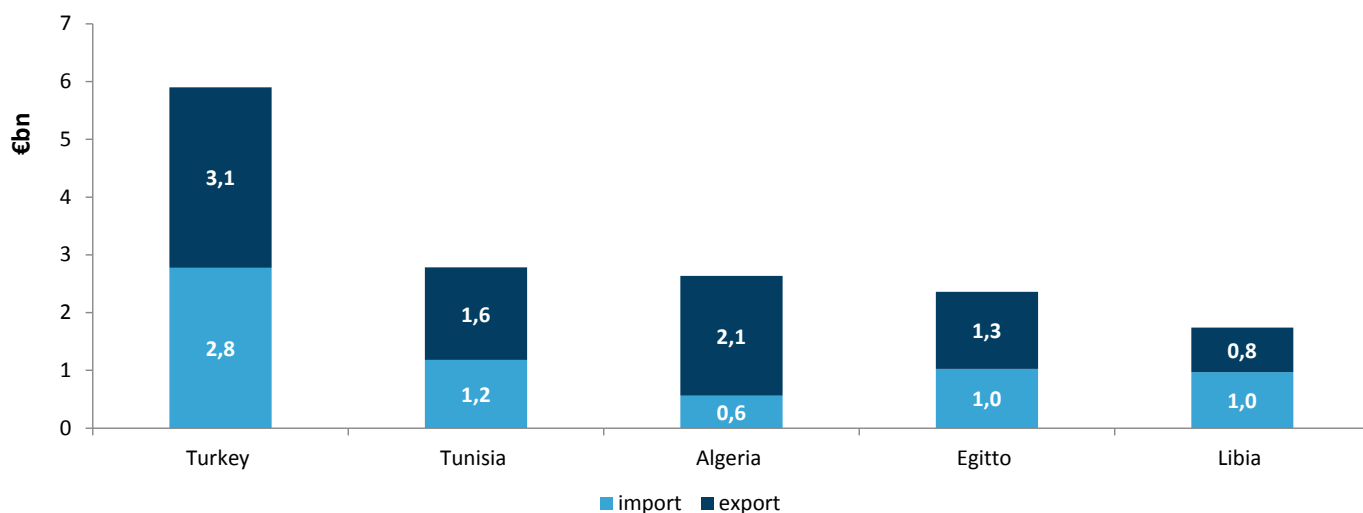
Fonte: SRM su Coeweb

Entrando nel dettaglio dei singoli Paesi partner, i dati mostrano il sorpasso degli Stati Uniti nei confronti della Cina e della Turchia rispetto alla Russia. La figura evidenzia come per Cina e Russia prevalga nettamente l'import via mare mentre si rafforza la quota di export via mare con Stati Uniti (11,7 miliardi contro i 9,1 miliardi del I semestre 2014) e Turchia (3,1

miliardi rispetto ai 2,7 del 2014). Con riferimento all'aera South Med il grafico mostra come per i paesi con i quali l'Italia realizza maggiori relazioni commerciali via mare prevalga l'export sull'import, ad eccezione della Libia. Andando ad analizzare le merci più frequentemente scambiate via mare si conferma la prevalenza di macchine ed apparecchi

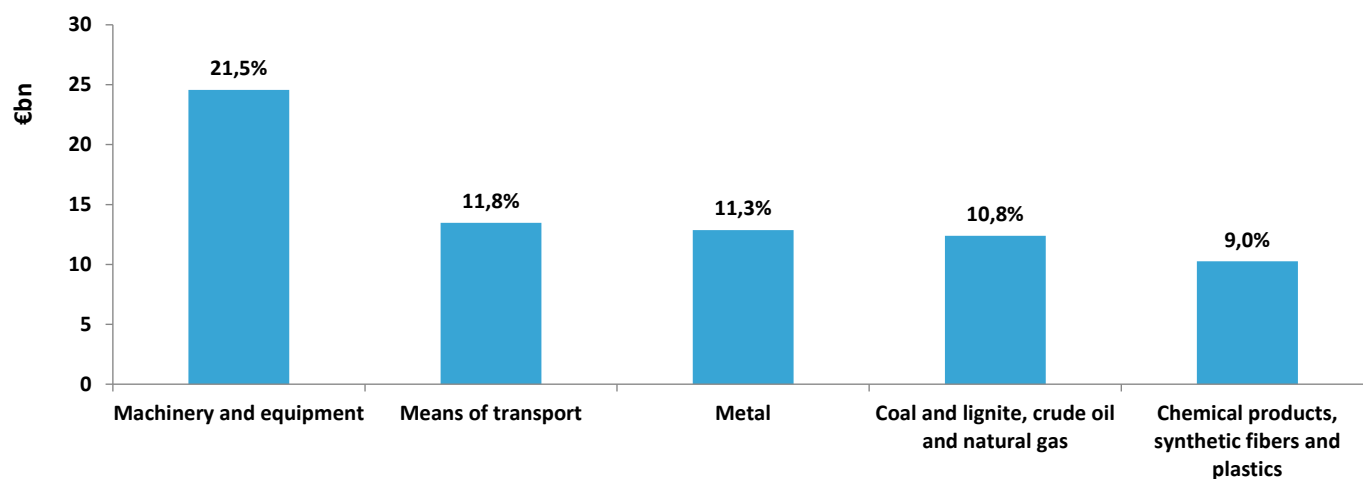
meccanici che costituiscono il 21,5% del totale; seguono i mezzi di trasporto (dato riconducibile alla ripresa della produzione di autovetture in Italia), i metalli, carboni fossili e ligniti, petrolio greggio e gas naturale ed infine i prodotti chimici e plastici che hanno superato i prodotti petroliferi raffinati.

Principali Paesi del South Med target dell'interscambio commerciale marittimo italiano. I semestre 2015



Fonte: SRM su Coeweb

Principali categorie merceologiche dell'interscambio commerciale marittimo italiano. I semestre 2015



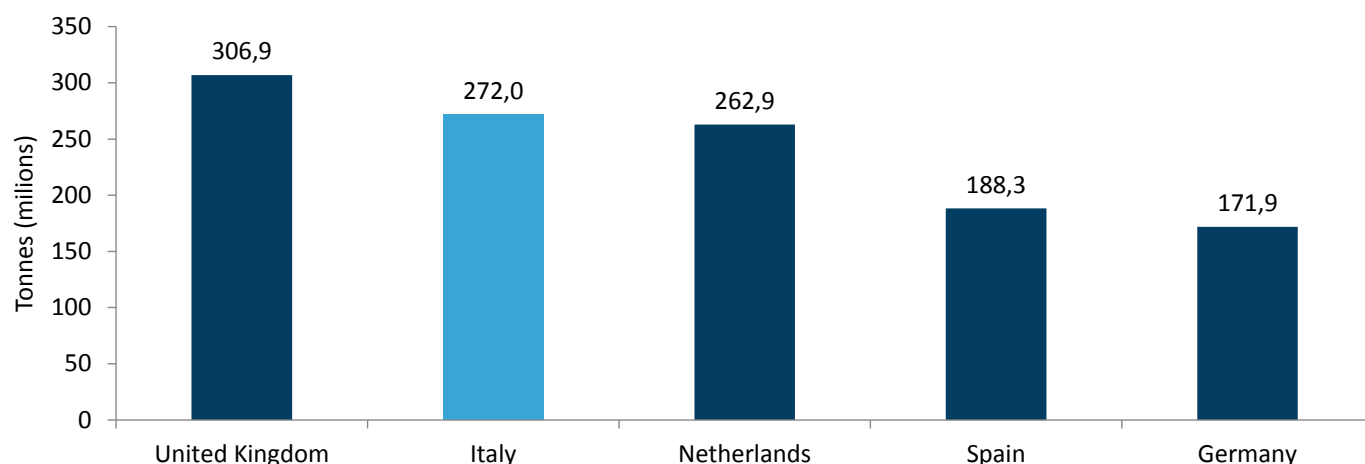
Fonte: SRM su Coeweb

I dati contenuti in questo blocco di parametri rilevano una crescita dell'interscambio complessivo italiano legata ad un aumento sia dell'export che dell'import. In ripresa anche il trasporto via mare, una delle modalità più rilevanti per lo scambio di merci dell'Italia, che vede in netta crescita i flussi in uscita ed in lieve calo quelli in entrata.

Short Sea Shipping

Questo indicatore fornisce con periodicità annuale, i dati riferiti al trasporto in Short Sea Shipping nell'UE 28, con il dettaglio delle tonnellate di merci movimentate, della tipologia e dell'area geografica in cui è concentrato.

Merchi movimentate in SSS dai primi 5 Paesi EU-28 (mln di tonnellate)



Fonte: SRM su Eurostat

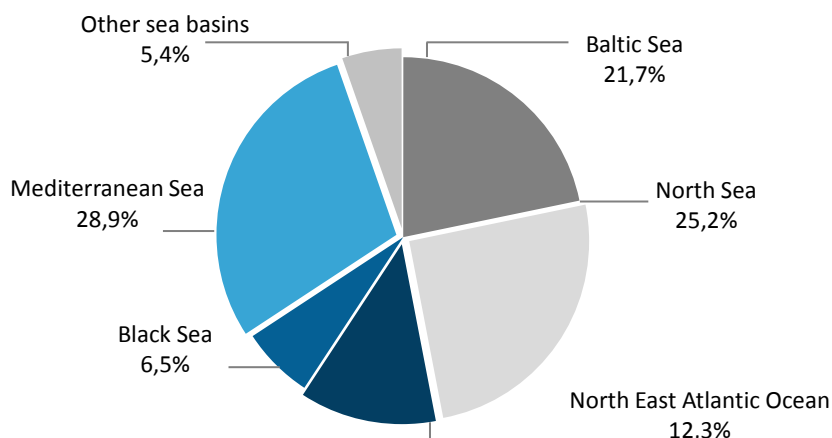
Lo Short Sea Shipping (SSS) è una modalità di trasporto marittimo molto rilevante per l'Unione Europea: nel 2013 le merci trasportate in SSS sono state pari ad oltre 1,74 miliardi di tonnellate, in leggero calo rispetto al 2012, rappresentando il 58% del traffico via mare complessivo dell'EU-28.

Tra i Paesi dell'UE 28, la quota più elevata di traffico in SSS è quella

relativa ai porti della Gran Bretagna che, nel 2013, hanno movimentato 307 milioni di tonnellate di cargo pari al 17,6% del totale; seguono i dati dell'Italia con il 15,7% del totale ma in calo rispetto al 2012 (passando da 285,5 milioni di tonnellate a 272 milioni) e quelli dell'Olanda, anch'essa in calo di circa 3 milioni di tonnellate rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda la tipologia di merci, la quota più elevata di merce trasportata attraverso questa tipologia di servizi è relativa alle rinfuse liquide che infatti rappresentano il 45% dello SSS totale. Seguono le rinfuse solide con il 20% e 341 milioni di tonnellate. La Gran Bretagna detiene il primato sia per le rinfuse solide che per il Ro-Ro.

Aree di destinazione dello SSS delle merci nell'EU-28



Fonte: Eurostat

Lo SSS europeo si concentra prevalentemente nel Mediterraneo con 570,5 milioni di tonnellate nel 2013 e quasi il 29% del totale; in quest'area l'Italia è prima tra i Paesi UE28 per merci trasportate in SSS. Seguono l'area del North Sea con 489 milioni di tonnellate (il 25,2%) e quella del Baltic Sea, con 429,1 milioni (il 21,7%).

Lo Short Sea Shipping è una modalità di trasporto marittima molto rilevante nell'Unione Europea con evidenti possibilità di crescita per gli anni a venire, anche grazie alle linee di indirizzo europeo che favoriscono il potenziamento di questa tipologia di traffico e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie, anche attraverso l'individuazione delle connessioni di ultimo miglio ferro-mare/strada-mare dei nodi portuali della rete centrale europea TEN tra le priorità d'investimento per la programmazione 2014-2020.

3

indicatori

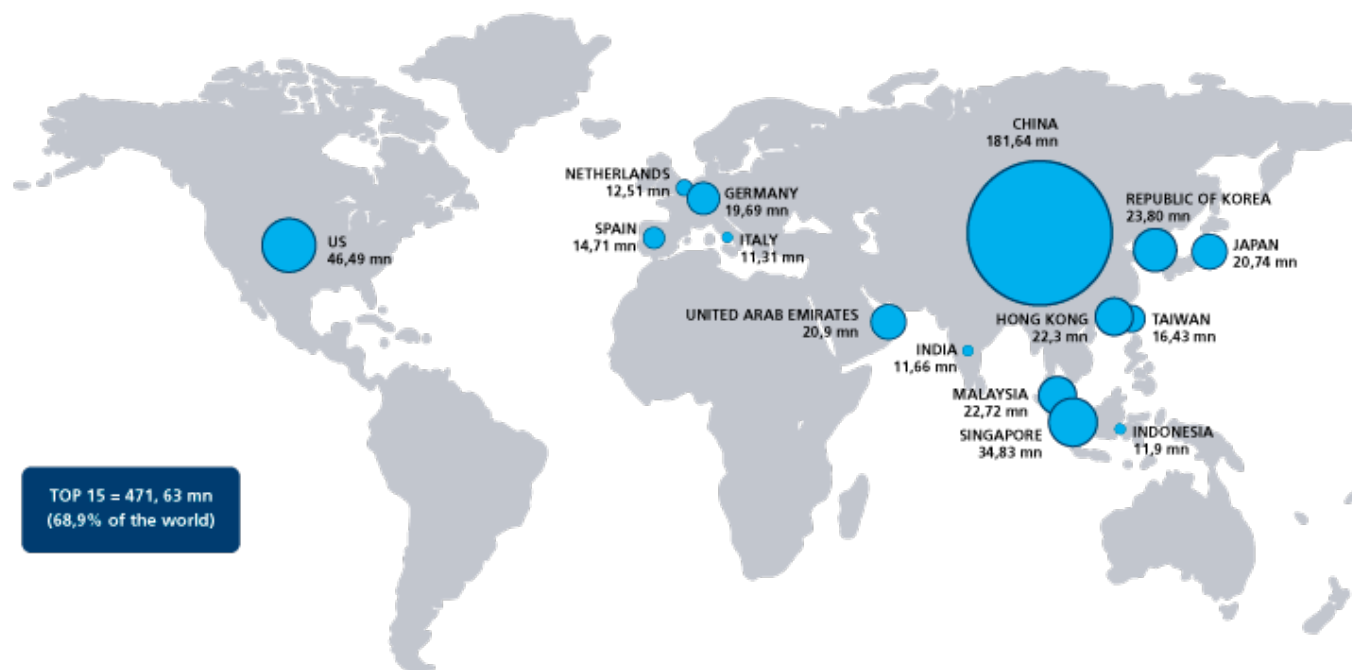
COMPETITIVITÀ

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

Traffico portuale

L'analisi delle performance dei porti a livello globale consente di individuare dove stanno andando le merci e quali sono le aree portuali che raccolgono maggiori volumi di container dai loro "clienti", ovvero i carrier.

La geografia del traffico container



Fonte: UNCTAD, 2015

La figura mostra, attraverso la grandezza delle sfere, chi detiene il dominio del traffico container. Dalla figura emerge quindi chiaramente il primato dei porti cinesi. Sul podio mondiale si conferma nel 2014 il porto di Shanghai. Dopo la Cina e altri Paesi del Far East, seguono, ma con notevole distacco, i porti degli USA e del Golfo; a seguire il Northern Range e i Paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo (Spagna e Italia). Anche i dati di traffico aggregati per Paese disegnano il contorno della direttrice Far East- Golfo- Med-Europe che si sta affermando con sempre maggiore intensità.

La tabella che segue evidenzia per il 2014 il periodo di difficoltà dei porti cinesi, che registrano infatti il segno negativo con perdite di oltre 1 milione di TEU per Shanghai (-4,8% rispetto al 2013) e circa 800mila TEU (-3% sul 2013) per Shenzhen. Anche Singapore ha chiuso il 2014 con 1,2 milioni di TEU in meno. I primi tre scali nel del Nord Europa recuperano invece il calo subito l'anno precedente, chiudendo il 2014 con una crescita che si attesta intorno al 4,9% in media. Anche i primi tre porti del Sud Europa, tutti spagnoli, chiudono il 2014 con recupero dei traffici e segno positivo, confermando

il primato di Algeiras su Valencia e Barcellona. Per l'Italia tra i primi tre porti italiani per numero di TEU, troviamo il calo di Gioia Tauro che, a differenza del 2013, non ha superato la soglia dei 3 milioni di TEU nel 2014, ed i segni positivi per Genova, che ha superato i 2 milioni di TEU, e la Spezia che con 1,3 milioni di TEU ha chiuso il 2014 attestandosi sugli stessi valori del 2013.

Performance di alcuni principali porti mondiali

Port	Country	TEUs (milioni)		Var.
		2014	2013	2014/2013
Shanghai	China	33,62	35,30	-4,8%
Singapore	Singapore	32,60	33,90	-3,8%
Shenzhen	China	23,28	24,00	-3,0%
Hong Kong	China	22,29	22,30	-0,1%
Rotterdam	Netherlands	12,30	11,62	5,8%
Hamburg	Germany	9,70	9,30	4,3%
Antwerp	Belgium	8,98	8,58	4,7%
Bremen	Germany	5,80	5,81	-0,2%
Algeciras	Spain	4,55	4,34	4,9%
Valencia	Spain	4,44	4,33	2,6%
Barcelona	Spain	1,89	1,72	10,2%
Gioia Tauro	Italy	2,97	3,09	-3,8%
Genoa	Italy	2,17	1,99	9,3%
La Spezia	Italy	1,30	1,30	0,2%

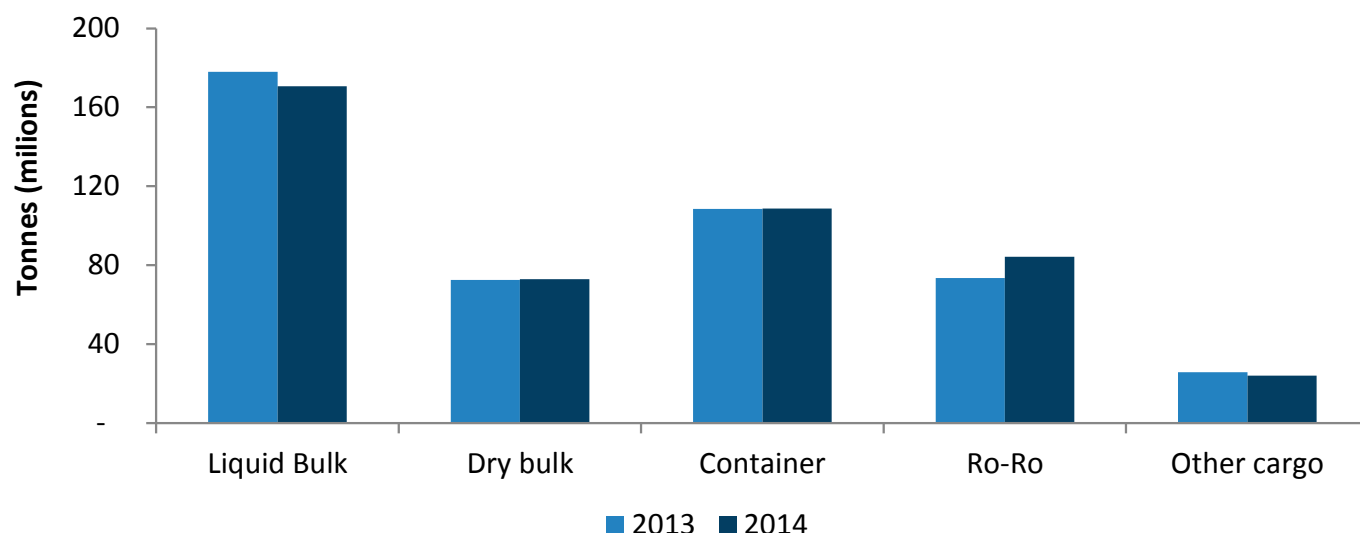
Fonte: SRM su Autorità Portuali

Focus sul traffico portuale italiano

Obiettivo di questo approfondimento è valutare la performance del sistema portuale italiano nelle diverse categorie merceologiche e anche per il comparto passeggeri. Oltre ad un'analisi complessiva, si realizza anche un approfondimento per macroarea, proprio allo scopo di offrire informazioni più dettagliate sui volumi di merci e dei flussi di passeggeri, anche turisti, che transitano a livello territoriale.

I dati qui considerati di riferiscono al 2014.

Tipologia di merci gestite dal sistema portuale italiano



Fonte: SRM su Assoporti

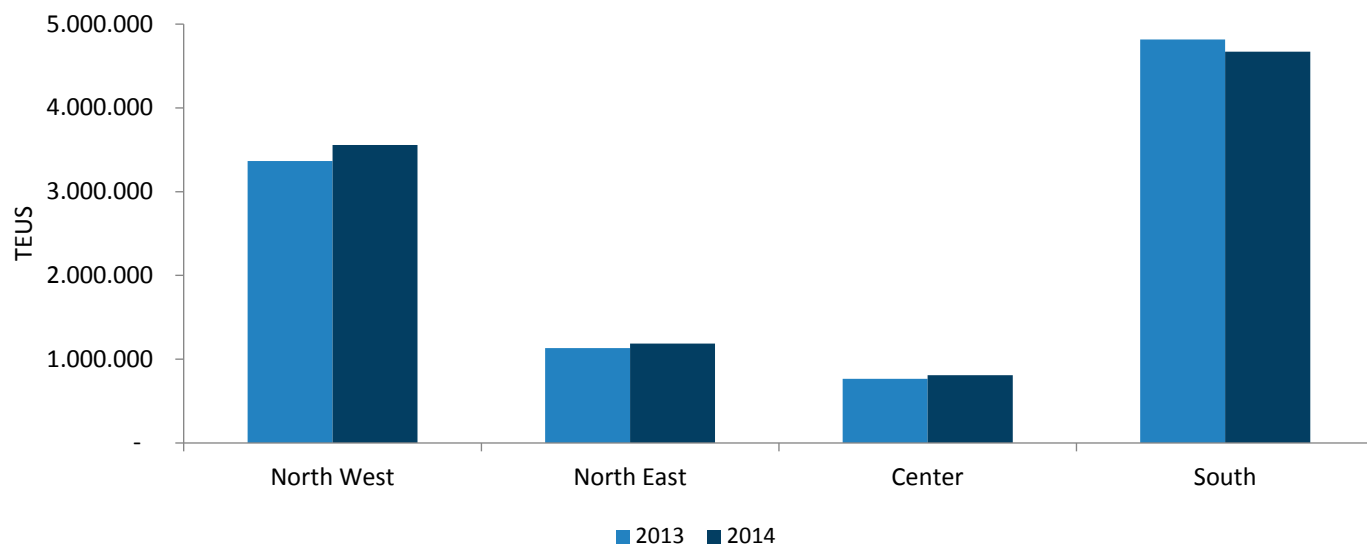
Nel corso del 2014 il sistema portuale italiano ha movimentato complessivamente 460 milioni di tonnellate, in leggero rialzo rispetto al 2013. Analizzando il traffico per le singole categorie, si evidenzia la crescita nel segmento container (+2,4% di tonnellate movimentate) con un valore assoluto di 10,2 milioni di TEU (+1,4% rispetto al 2013). A crescere di circa l'8% sono inoltre le merci trasportate su Ro-Ro, passate infatti da 78 milioni del 2013 a 84,2 del 2014. In calo è il settore delle rinfuse, sia liquide che solide, così come in calo dello 0,4% è il dato relativo ai passeggeri (compresi traghetti) con una perdita del 9% se si guarda al settore delle crociere (pari ad oltre 1 milione di crocieristi in meno). Con riferimento ai container, è il Mezzogiorno l'area in cui si concentra maggiormente questo

tipo di traffico, circa 4,6 milioni di TEU movimentati per la gran parte dai porti hub, in calo rispetto al 2013 del 3%, dovuto al mancato raggiungimento della soglia dei 3 milioni di TEU da parte di Gioia Tauro ed al persistere della crisi del Porto di Taranto. Segue il Nord Ovest che ha registrato una ripresa del 5,7% rispetto al 2013 grazie al recupero del porto di Genova che è tornata a movimentare 2 milioni di TEU nel 2014 (+9,3% sul 2013).

In crescita anche i dati registrati dai porti del Nord Est con +4,6% rispetto al 2013 per effetto del miglioramento delle performance di Trieste che continua a crescere con 506 mila TEU e +10,3%, e Venezia (456 mila TEU e +2,1%). Infine, anche i porti del Centro hanno conseguito variazioni positive, consentendo all'area di superare 800 mila TEU (+5,4%).

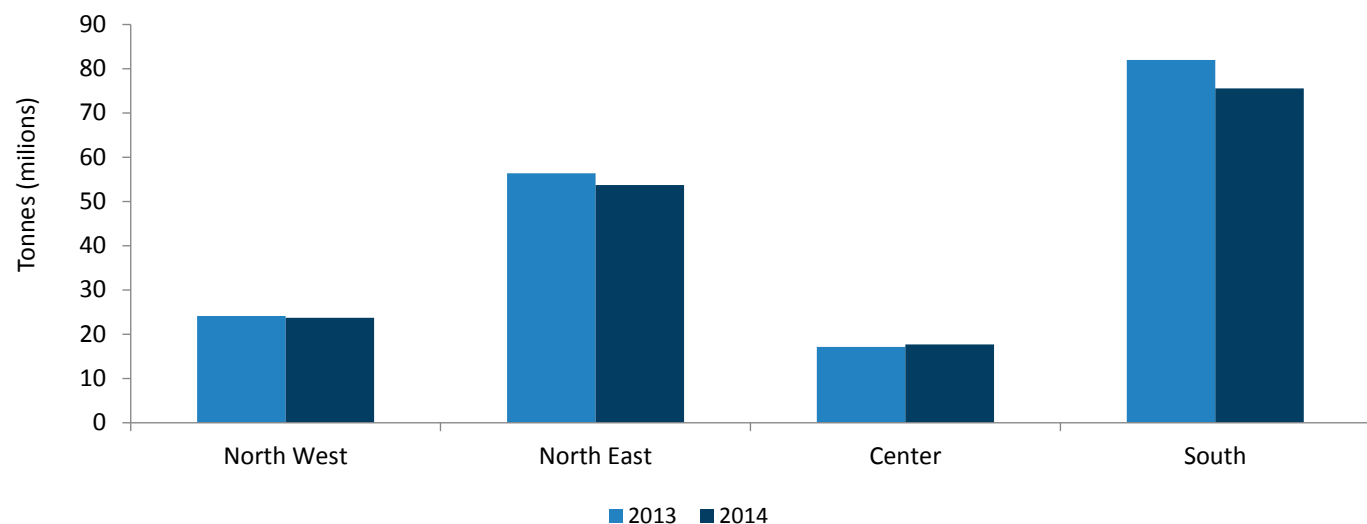
Il Mezzogiorno è l'area in cui si concentra maggiormente il traffico delle rinfuse liquide, circa 75 milioni di tonnellate pari al 44% del complessivo italiano. Rispetto al 2013 però si evidenzia il calo del 7,8% delle merci liquide in tutti i principali porti dell'area attivi nel settore: Napoli con circa 4,6 milioni di tonnellate perde il 21% rispetto al 2013, Brindisi (-2,5%), Augusta (-4,7%), Messina (-5,3%) e Cagliari (-12,7%). Anche le performance dei porti del Nord Est e del Nord Ovest registrano dati con segno negativo (rispettivamente -4,7% e -1,8%) mentre è il Centro l'unica area a chiudere il 2014 con segno positivo (+3,1% attenendosi a quota 17 milioni) grazie al recupero del porto di Ancona (4,7 milioni e +45% sul 2013). Il dato complessivo nazionale è di riduzione del -4%.

Movimentazione dei TEU per macro area



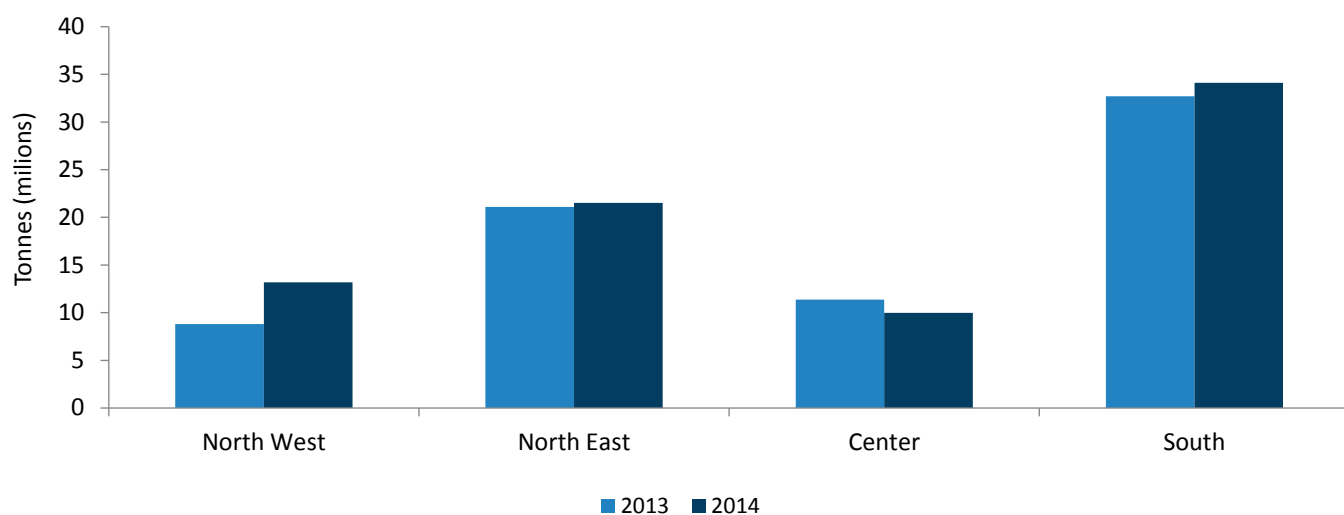
Fonte: SRM su Assoporti

Movimentazione delle rinfuse liquide per macroarea



Fonte: SRM su Assoporti

Movimentazione delle rinfuse solide per macro area



Fonte: SRM su Assoporti

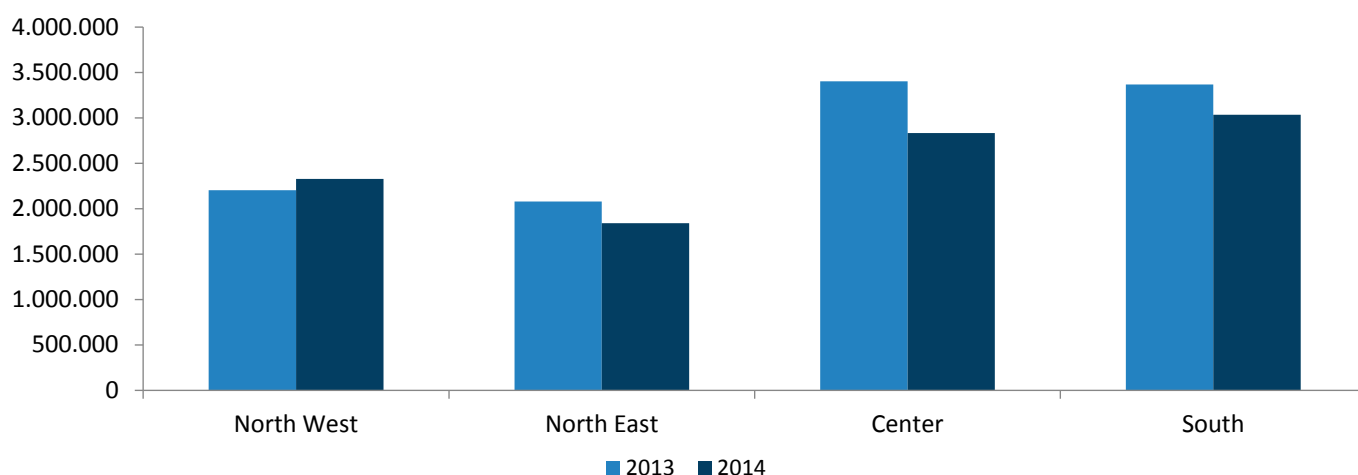
Si completa l'analisi del sistema portuale italiano con l'approfondimento del traffico crocieristico in considerazione del fatto che questo tipo di turismo ha implicazioni dirette ed importanti per l'economia dei territori interessati ed acquista maggior valenza per un Paese come il nostro, caratterizzato da porti storici a ridosso di città d'arte di interesse mondiale. Purtroppo, a differenza del 2013, l'Italia ha perso circa 1 milione di crocieristi nel 2014 (-9,3%) attestandosi a quota 10 milioni. In particolare, il Centro che era la macro area in cui si concentrava la maggior parte del traffico totale italiano nel 2013 -grazie alla presenza del porto di Civitavecchia leader in tale segmento- ha subito un calo

del 16,7% e rappresenta il 28% del traffico complessivo italiano, anche dovuto alla perdita subita dal porto di Ancona. I porti del Sud hanno invece superato la quota dei 3 milioni di transiti, così da detenere il primato nazionale (30% sul totale italiano) sebbene in calo rispetto al 2013 di circa il 10%. A perdere sono i porti di Napoli e Bari (complessivamente 100 mila crocieristi in meno) e quelli delle due grandi Isole (quasi 400 mila in meno) ad eccezione di Palermo che ha registrato la crescita del 10% e recuperato circa 100mila crocieristi rispetto al 2013.

Positive sono le performance dei porti Nord Ovest, +5,6% e 2,3 milioni di crocieristi, grazie al superamento di Savona della soglia di

1 milione di transiti nel 2014 (+8% sul 2013) che ha bilanciato il calo del porto di Genova riconducibile in particolare alle modifiche degli itinerari della Royal Caribben e della Pullmantur che in passato avevano scelto Genova come call port (porto di transito). Tutti in calo i porti del Nord Est con perdite per Venezia (-4,9%), Ravenna (-54%) e Trieste (-68%). Il dato di Venezia riflette gli accordi di auto-limitazione del traffico che le compagnie di navigazione hanno accettato di sostenere in ottemperanza al problema del passaggio delle grandi navi nella laguna di San Marco.

Movimentazione dei crocieristi per macro area



Fonte: SRM su Assoporti

Misure di impatto dell'Economia del Mare

Secondo i dati del "V Rapporto dell'Economia del Mare" realizzato dalla Federazione del Mare e dal Censis ad ottobre 2015, si conferma il dinamismo del cluster marittimo italiano, che contribuisce al prodotto interno lordo nazionale per 32,6 miliardi di euro (2,03% del PIL) con ricadute occupazionali per circa il 2% della forza lavoro del Paese (471mila persone fra addetti diretti ed indotto).

In particolare si segnalano due importanti misure del livello di impatto dell'economia del mare sull'economia italiana: il moltiplicatore del reddito ed il moltiplicatore per l'occupazione.

Per quanto riguarda il moltiplicatore del reddito, gli effetti indiretti dell'economia del mare sono misurati in un rapporto di 2,63, mentre è pari a 2,77 quello riferito all'occupazione. Con ciò si sottolinea quindi che ogni 100 euro di incremento del reddito nell'ambito del cluster marittimo attivano circa 263 euro di reddito nazionale e 100 nuove unità di lavoro del settore marittimo attivano 277 unità a livello nazionale.

Valutando l'impatto occupazionale diretto del cluster, si evidenzia il contributo rilevante dei trasporti marittimi (34.725 ula dirette), seguito da quello delle attività

logistiche ed ausiliarie che ruotano intorno ai porti (27.611 ula dirette). Da sole queste due attività costituiscono quasi il 50% delle unità di lavoro dell'intero cluster produttivo e di servizi. Seguono la pesca (27.555 ula dirette), la navalmeccanica (21.799), la cantieristica navale (9.945) e la nautica da diporto (14.017). Inoltre, l'impatto delle attività marittime sull'economia italiana si ripercuote direttamente anche nei settori produttivi, manifatturieri e terziari. Il cluster marittimo industriale spende, infatti annualmente quasi 20 miliardi di euro in acquisti così suddivisi:

- 3,6 miliardi in prodotti della raffinazione del petrolio;
- 1,8 miliardi in servizi di noleggio, leasing, attività finanziarie e assicurative;
- 1,7 miliardi in servizi logistici;
- 1,5 miliardi in prodotti metallici e metallurgici;
- 1,1 miliardi in servizi di distribuzione commerciale all'ingrosso;
- 980 milioni in navi, componenti navali e altri mezzi di trasporto;
- 760 milioni in servizi legali, di contabilità, di architettura e di ingegneria;
- 650 milioni in prodotti alimentari e bevande;
- 610 milioni in apparecchiature meccaniche ed elettriche;
- 480 milioni in computer e servizi connessi;
- 460 milioni in servizi di vigilanza e di supporto agli uffici;
- 360 in attività immobiliari, 340 milioni in servizi delle agenzie di viaggio;
- 265 milioni di euro nel settore delle costruzioni;
- 260 milioni in prodotti chimici;
- 250 milioni in telecomunicazioni;
- 240 milioni in mobili e altri manufatti, 220 milioni in prodotti di plastica, ecc.

Il focus sull'andamento del sistema portuale nazionale al 2014 evidenzia buona performance degli scali italiani in riferimento al settore container e al Ro-Ro, registrando al contrario un calo sia nel comparto delle rinfuse che in quello crocieristico.

La misura dell'impatto del cluster marittimo sull'economia italiana mostra l'importanza di questo settore per il nostro Paese, sia in termini di investimenti che occupazionali, e anche la sua rilevanza per la crescita degli altri settori produttivi, manifatturieri e terziari.

4

indicatori

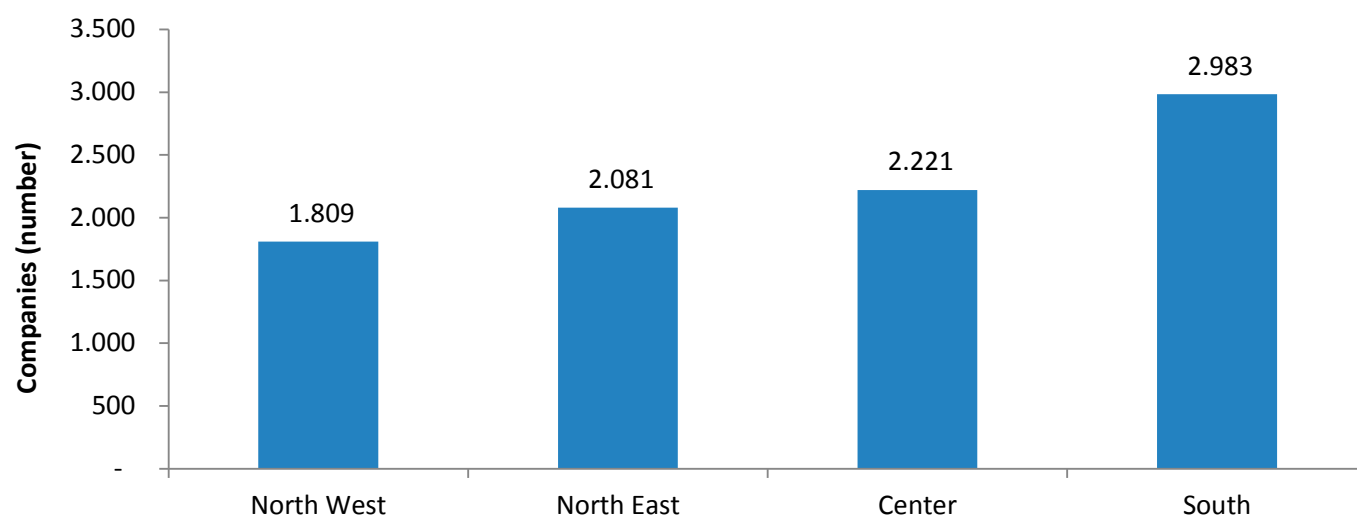
IMPRESE

Il quarto gruppo di parametri ha lo scopo di definire il numero delle imprese e il loro fatturato, trend e stato di attuazione.

Imprese del cluster marittimo

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

Le imprese del cluster marittimo per macro aree. III trimestre 2015



Fonte: SRM su Unioncamere

A settembre 2015 le imprese del cluster marittimo attive in Italia ammontano complessivamente a 9.094 unità e sono presenti in maggior numero nel Mezzogiorno dove se ne contano 2.983.

A livello di singole regioni, è il Veneto il territorio in cui si concentra il maggior numero di unità con il 15,5% del totale nazionale. Segue la Toscana (12,3%), la Liguria (11,9%) e Campania (11,4%).

Scomponendo il dato per settori d'attività, emerge la prevalenza delle aziende di costruzioni di navi che assorbono il 43,7% del totale nazionale; seguono quelle relative alle attività di servizi di manutenzione/riparazione (23,3%) e di trasporto (22,8%).

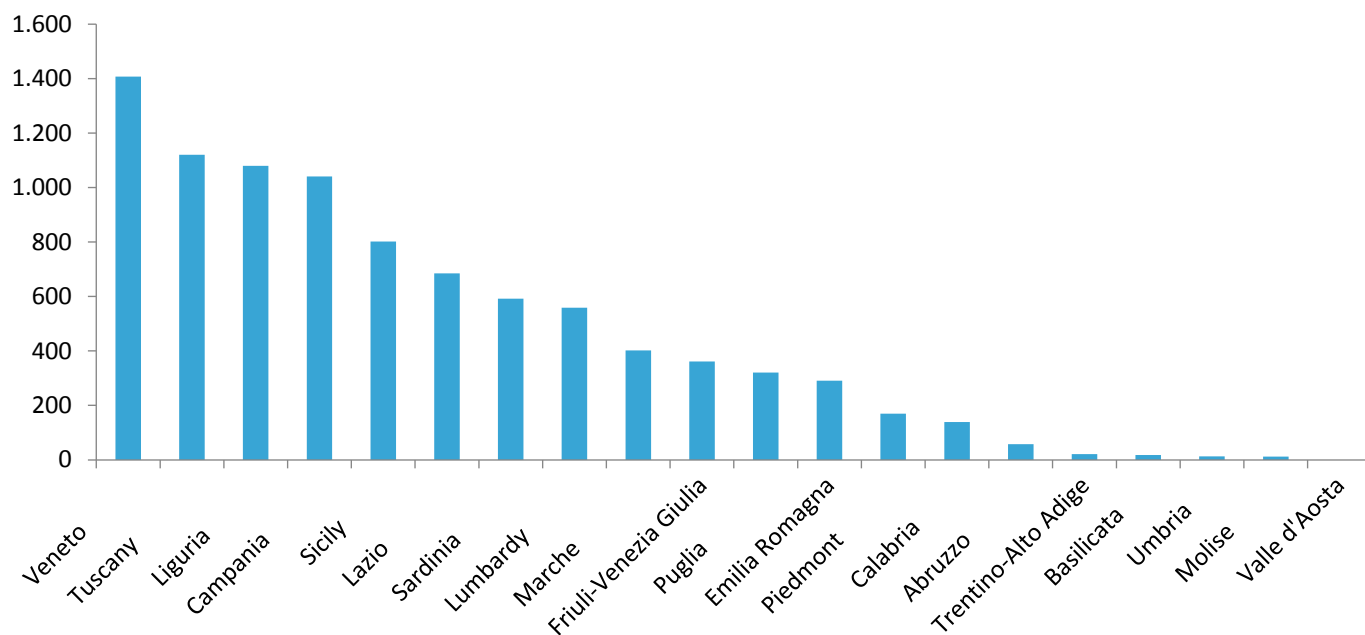
Entrando nel dettaglio delle società armatoriali la flotta italiana si compone di 1.503 navi per un totale di circa 17,1 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Rispetto al 2013 si registra un calo dell'8% nel tonnellaggio di stazza lordo e del 4% in termini di numero di navi, dovuto in buona parte alla demolizione delle unità più vecchie. La flotta italiana è, infatti, molto giovane considerando che il 62% delle navi ha meno di 10 anni ed il 40% meno di 5; ciò si deve soprattutto alla scelte degli armatori di investire in unità sempre più avanzate ed ecologiche.

Alla fine del 2014, risultano in costruzione nei cantieri mondiali 46 unità per 1,1 milioni di gt ordina-

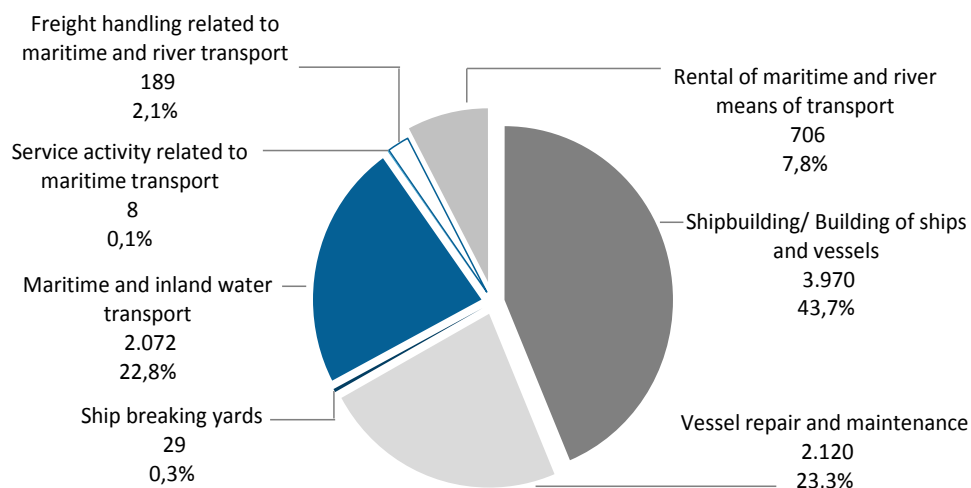
te da armatori italiani, pari al 7% della flotta esistente. Dal 2005 al 2014 sono 436 le nuove navi ultimate e consegnate agli armatori italiani, per circa 9,1 milioni di gt, pari al 53% della flotta esistente. Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni gli armatori italiani hanno ordinato ai cantieri nazionali ed esteri circa 270 unità per un valore di circa 14,5 miliardi di dollari. Nel corso del 2014 entrano a far parte della flotta 13 unità per 367.911 gt.

Le imprese del cluster marittimo per regione. III trimestre 2015



Fonte: SRM su Unioncamere

Suddivisione delle imprese del cluster marittimo per settori di attività (numero e percentuale). III trimestre 2015



Fonte: SRM su Unioncamere

Flotta mercantile italiana (2013-2014)

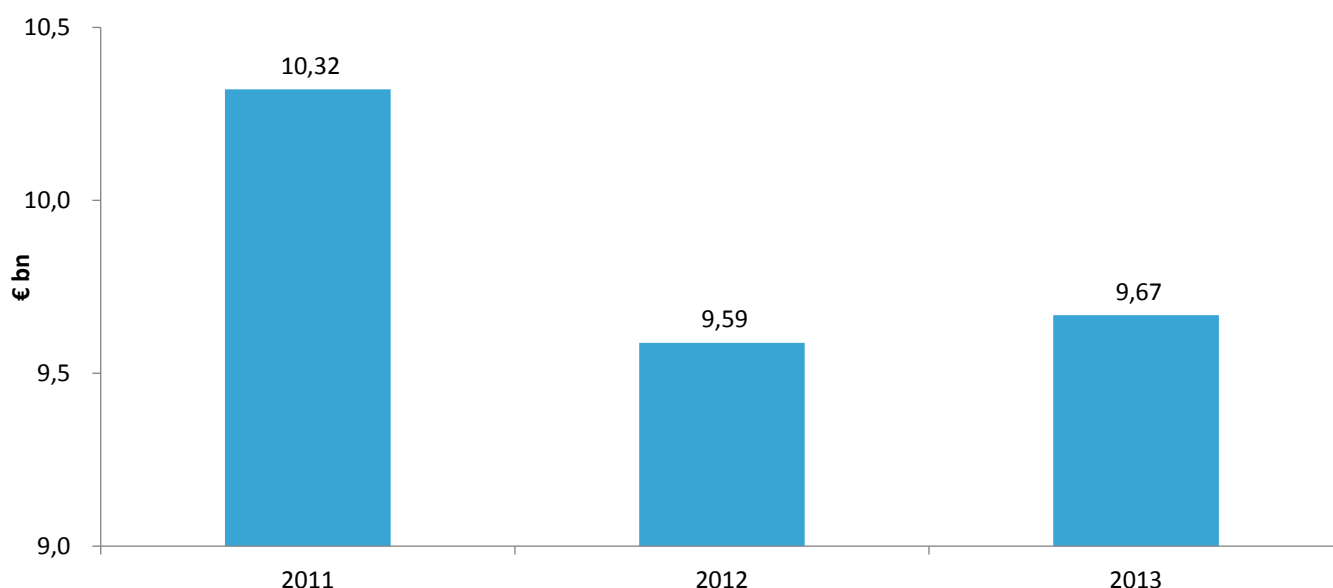
Ships of 100 gt and over	31.12.2014		31.12.2013		Var. 2014/2013	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
Liquid cargo ships	273	4.751	286	5.319	-5%	-11%
Dry cargo ships	202	7.092	232	8.135	-13%	-13%
Mixed and passenger ships	440	4.583	444	4.476	-1%	2%
Obo Carriers	1	33	1	33	0%	0%
Auxiliary services ships	587	696	601	696	-2%	0%
Total	1.503	17.155	1.564	18.657	-4%	-8%

Fonte: Confitarma

Fatturato delle top 100 imprese della filiera marittima e della cantieristica

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

Trend fatturato complessivo delle Top 100 aziende della filiera marittima e della cantieristica in Italia. Anni 2011-2013



Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

I risultati di seguito esposti sono stati ottenuti interrogando la banca dati AIDA bureau van Dijk ed estrapolando tra le aziende italiane del settore marittimo le top 100 in termini di fatturato negli anni 2011, 2012 e 2013.

Proprio l'analisi del trend del fatturato complessivo di queste aziende nel triennio considerato mostra un andamento altalenante caratterizzato dal calo del 7% tra il 2012 ed il 2011, ed una leggera ripresa (+1%) tra 2013 e 2012. Nel complesso le prime 100 aziende che operano in Italia nel comparto marittimo e

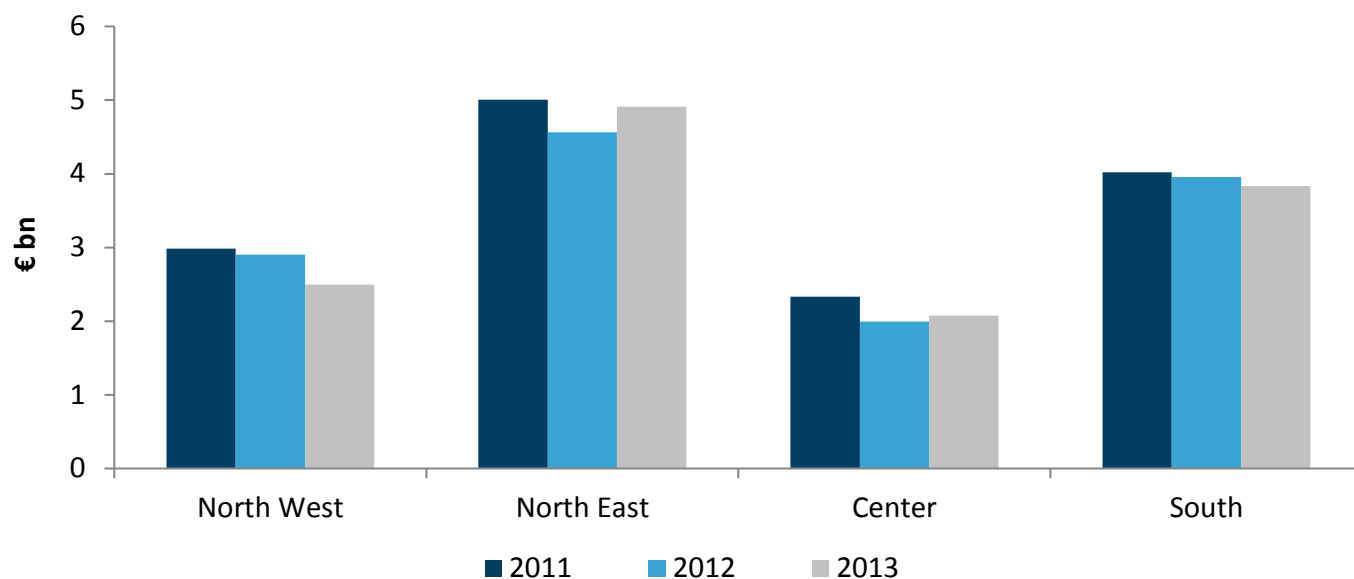
cantieristico hanno totalizzato 9,6 miliardi di fatturato su 13,3 miliardi registrati in totale nel settore.

Per valutare la concentrazione territoriale del fatturato delle imprese di trasporto e logistica, si è considerata la provincia di riferimento della sede legale di ciascuna azienda analizzata. La figura che segue evidenzia che è nel Nord Est d'Italia che si concentra il dato di fatturato più elevato per le aziende della filiera marittima (37% del totale) con un recupero rispetto al 2012 del +7,7%. Positivo è anche il dato del centro (+4,1%) che rappresen-

ta il 15% del fatturato totale. In perdita le altre due macro-aree italiane, rispettivamente Nord Ovest (-14,0%) e Mezzogiorno (-3,2%).

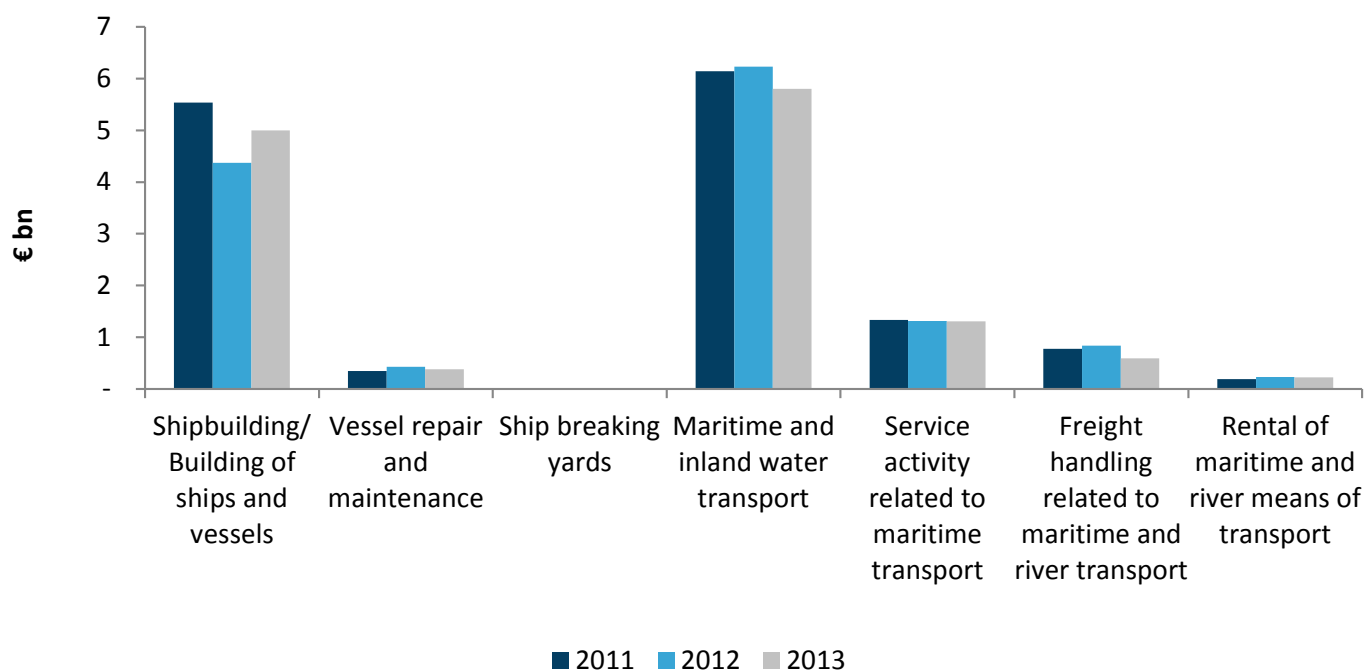
Infine, esaminando la distribuzione del fatturato per tipologia di attività, la figura che segue mostra maggior concentrazione (44% del fatturato totale) nella attività di trasporto marittimo e vie navigabili interne, in calo rispetto al 2012 del -7%, seguite dalle attività della cantieristica navale (38%) in crescita rispetto al 2012 del +14%.

Concentrazione territoriale del fatturato complessivo delle Top 100 aziende della filiera marittima e cantieristica in Italia. Anni 2011-2013



Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

Distribuzione del fatturato delle imprese della filiera marittima e cantieristica per settori di attività. Anni 2011-2013



Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

I dati relativi al fatturato delle imprese della filiera marittima e della cantieristica mostrano un 2013 in leggero aumento rispetto all'anno precedente. Le buone performance delle aziende del Nord Est e del Centro hanno contenuto le perdite del Nord Ovest e del Mezzogiorno, realtà che nel complesso pesano oltre il 45% del fatturato totale italiano. In particolare è cresciuto il fatturato delle attività legate alla cantieristica navale, in perdita quello delle società di trasporto.

5

indicatori

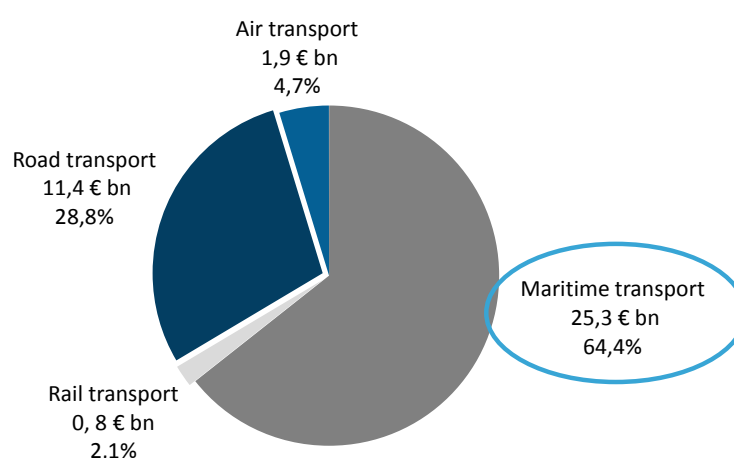
**FOCUS SUL
MEZZOGIORNO**

*Il blocco di parametri
che segue intende
focalizzare l'analisi
fin qui effettuata
sullo “stato di salute”
dell'economia del
mare italiana, sul
Mezzogiorno per
valutare il peso
di quest'area per
la competitività
dell'intero Paese.*

Peso del Mezzogiorno sull'interscambio marittimo Italia

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

Modalità di trasporto dell'interscambio commerciale del Mezzogiorno (dati in mld €). I semestre 2015*



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

Fonte: SRM su Coeweb

Nel I semestre 2015 l'interscambio commerciale del Mezzogiorno è stato pari a 45 miliardi di euro, pari all'11,5% dell'import-export italiano. Rispetto all'analogo periodo del 2014 esso risulta in calo dell'1%; nel dettaglio l'export è cresciuto del 3,5% ed è pari a 21 miliardi di euro mentre l'import, con un valore di 24,5 miliardi di euro, è diminuito del 4,6%.

Dalla figura sopra esposta si evince che nel Mezzogiorno la modalità prevalente per lo scambio delle merci è il trasporto marittimo, con una quota del 64,4% rispetto alle altre tipologie di trasporto. Tale valore è molto superiore rispetto al dato nazionale, in cui il trasporto marittimo rappresenta circa il 38% del totale. In termini assoluti, il valore dell'interscambio marit-

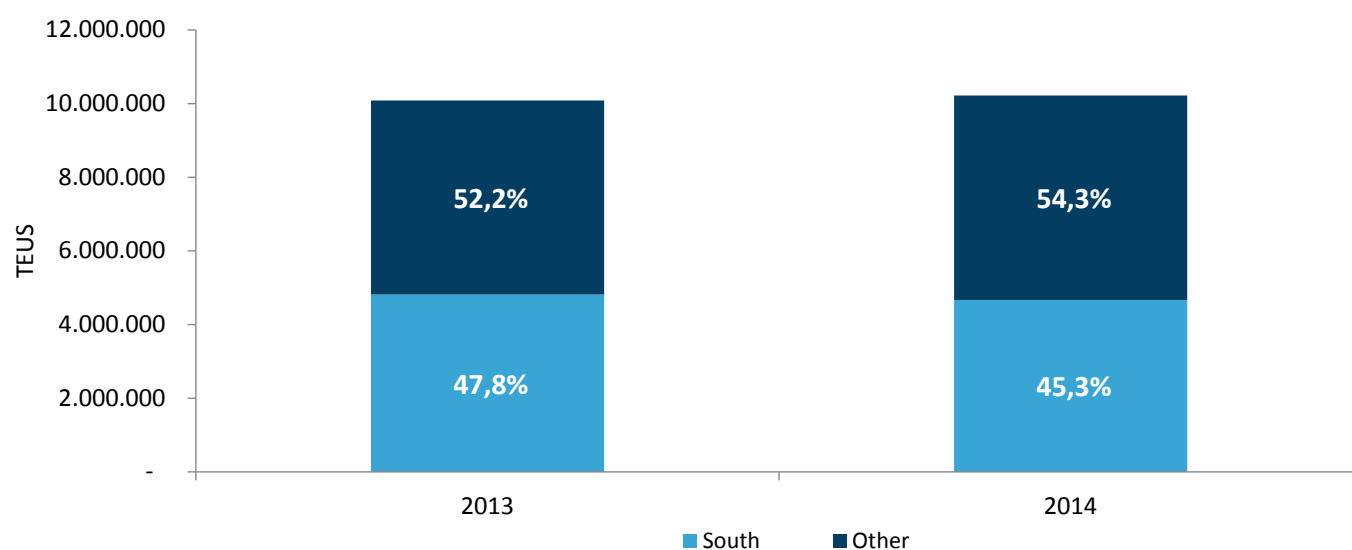
timo del Mezzogiorno nei primi 6 mesi del 2015 è stato di 25 miliardi di euro, pari al 22,2% del dato italiano, con un calo del 9% rispetto allo stesso periodo del 2014 a dispetto delle altre modalità di trasporto che registrano invece tutte segno positivo.

La valutazione dell'interscambio commerciale mostra per i primi 6 mesi del 2015 una ripresa molto interessante per i traffici import-export del Mezzogiorno, trainata dalle esportazioni. Tale dato non ha trovato però riscontro nei valori di interscambio movimentati via mare, per i quali si registra un calo.

Traffico portuale

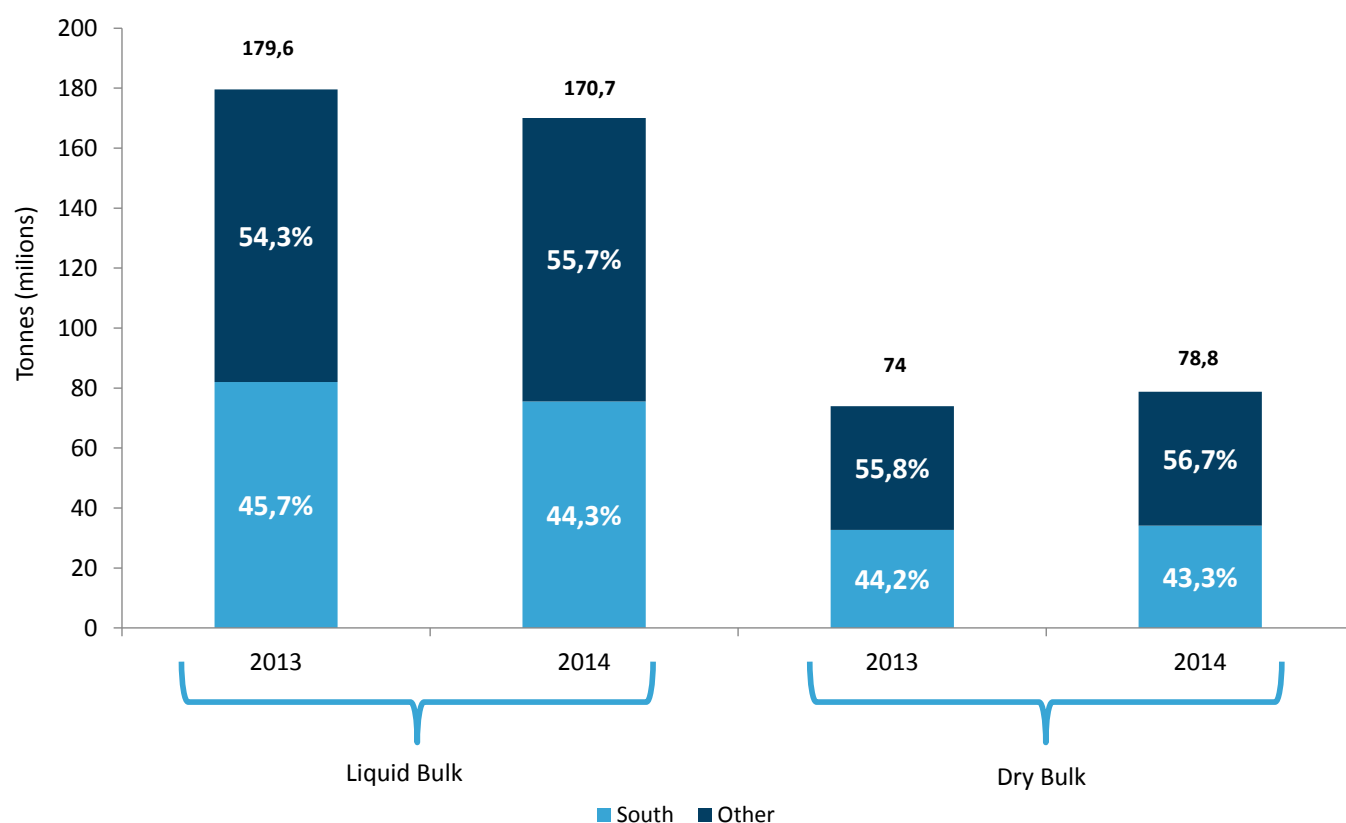
Queste statistiche relative agli scali del Mezzogiorno, in termini di TEU e di tonnellaggio di merci movimentate, sono finalizzate ad arricchire l'analisi dell'economia marittima del Mezzogiorno consentendo di valutare l'andamento e il peso sul dato nazionale dei gate principali dell'area.

TEU movimentati dai porti del Mezzogiorno rispetto al totale Italia. Anno 2014



Fonte: SRM su Assoporti

Rinfuse liquide e solide movimentate dai porti del Mezzogiorno rispetto al totale Italia. Anno 2014



Fonte: SRM su Assoporti

Nel Mezzogiorno si concentra il 45,3% dei TEU movimentati dall'Italia nel corso del 2014 per un ammontare di circa 4,6 milioni e calo del 3% rispetto al 2013, nonostante la crescita nazionale del 1,4%. Ciò come conseguenza del mancato raggiungimento della soglia dei 3 milioni di TEU per il principale hub di transhipment quale è Gioia Tauro che ha chiuso l'anno con 2,96 milioni e -4%, della crisi di Taranto e del calo generalizzato in molti altri porti gateway del Mezzogiorno, nonostante i dati positivi in particolare di Salerno

(+21,5% e 320mila TEU) e Cagliari (+2,1% e 717mila TEU).

Anche per la movimentazione di merci liquide il Mezzogiorno ha un peso importante: 44,3% del totale Italia per il 2014, continuando però a perdere anche rispetto al 2013 il 7,8% (a livello nazionale si registra una riduzione del 5%). Come già evidenziato in precedenza il calo è dovuto alla riduzione dei traffici delle merci liquide in tutti i principali porti dell'area attivi nel settore: Napoli con circa 4,6 milioni di tonnellate perde il 21% rispetto al 2013, Brindisi (-2,5%),

Augusta (-4,7%), Messina (-5,3%) e Cagliari (-12,7%).

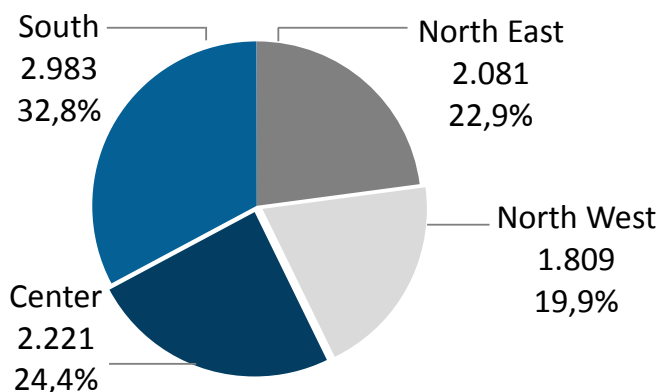
Relativamente alle rinfuse solide, il peso del Mezzogiorno è passato al 43,3% (dal 44,2% del 2013) ma questa volta è in crescita nel confronto annuo con +4,3% (rispetto al dato nazionale del +6,5%) grazie in particolare alla ripresa di Napoli con oltre 1 milione di tonnellate in più rispetto al 2013 (5,3 milioni di tonnellate e crescita del +31,6%), e Bari (1,9 milioni di tonnellate e crescita del 37,4%).

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

Peso imprese cluster marittimo

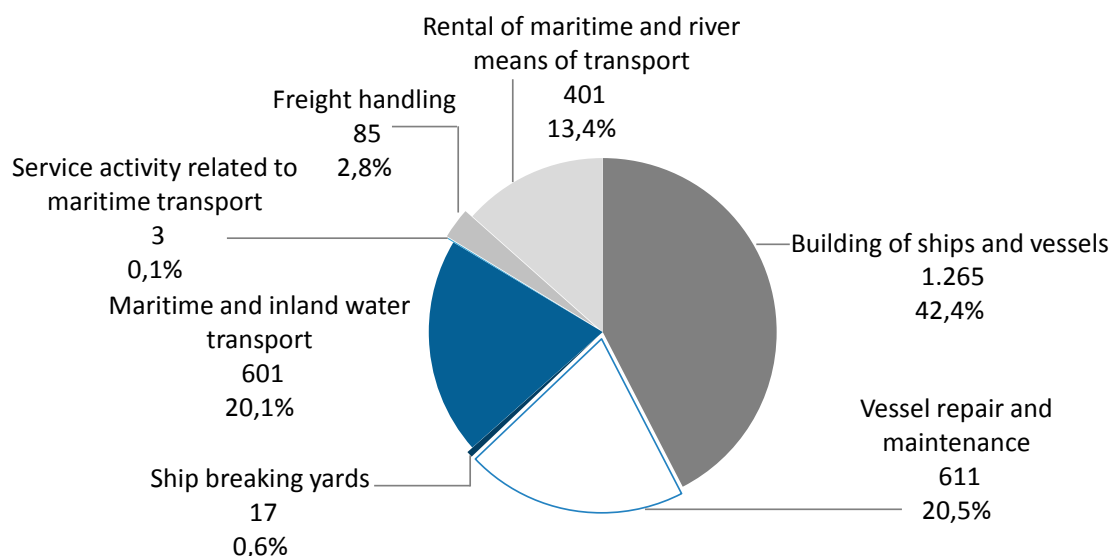
In questa sezione si riportano i dati relativi alla presenza di imprese collegate al settore marittimo nelle regioni del Sud Italia, con l'indicazione di quelle che sono le principali attività di riferimento e, con periodicità annuale, un'analisi del fatturato delle principali aziende.

Ripartizione delle imprese del cluster marittimo per macro area. III trimestre 2015



Fonte: SRM su Unioncamere

Suddivisione delle imprese del cluster marittimo per settori di attività nel Mezzogiorno. III trimestre 2015



Fonte: SRM su Unioncamere

Il Mezzogiorno è la macro area che presenta la più alta concentrazione di imprese marittime con il 32,8% del dato nazionale (in valore assoluto 2.983 su 9.094). In particolare oltre il 60% delle imprese del cluster marittimo del Mezzogiorno

hanno sede legale in Campania e Sicilia.

Il settore maggiormente interessato è quello delle attività di costruzione di navi con oltre 1.200 unità (il 42,4% del totale); seguono il segmento relativo alla riparazione e

manutenzione (20,5%) e quello del trasporto marittimo (20,1%). Il 13% delle imprese del cluster nel Mezzogiorno è impegnato nei servizi di noleggio.

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

Una visione d'insieme

Gli indicatori considerati nel primo gruppo mostrano un periodo di difficoltà che sta interessando il trasporto marittimo, a livello internazionale ed europeo, e che riflette il rallentamento del commercio globale e dell'economia dei Paesi emergenti, della Cina in particolare. Tale congiuntura, unitamente ad una generalizzata situazione di overcapacity, ha comportato la crisi dei noli nel corso del 2015.

L'analisi dei dati forniti dalla classifica Alphaliner ci offre una fotografia del settore delle navi porta-container caratterizzato da forte dinamicità; nonostante il fenomeno dell'overcapacity, le previsioni sono di crescita ancora molto sostenuta. Tale situazione unitamente alla diminuzione dei traffici dall'Oriente potrebbe determinare un'inversione di tendenza nello scenario globale.

E l'Italia? I dati contenuti nell'Osservatorio rilevano, per il primo semestre del 2015, una crescita dell'interscambio complessivo italiano legata ad un aumento sia

dell'export che dell'import. In ripresa anche il trasporto via mare, una delle modalità più rilevanti per lo scambio di merci dell'Italia, che vede in netta crescita i flussi in uscita ed in lieve calo quelli in entrata. Sono risultati importanti dato che il cluster marittimo italiano ha una rilevanza notevole per l'economia del nostro Paese, sia in termini di investimenti che occupazionali, e impatta anche sulla crescita degli altri settori produttivi, manifatturieri e terziari.

I dati relativi al fatturato delle imprese della filiera marittima e della cantieristica mostrano una crescita rispetto all'anno precedente. Le buone performance delle aziende del Nord Est e del Centro hanno contenuto le perdite del Nord Ovest e del Mezzogiorno, realtà che nel complesso pesano oltre il 45% del fatturato totale italiano.

Il Mezzogiorno conferma un solido patrimonio logistico, in termini di infrastrutture ed imprese, ma mentre la valutazione dell'interscambio commerciale mostra per

i primi 6 mesi del 2015 una ripresa molto interessante per i traffici import-export del Mezzogiorno, trainata dalle esportazioni, si evidenzia il mancato riscontro di segno positivo anche nei valori di interscambio movimentati via mare per i quali il Mezzogiorno registra un calo del 9%.

Guardando alle statistiche dei porti, si evidenzia il ruolo di primo piano ricoperto dagli scali del Mezzogiorno in tutti i segmenti di traffico con differenti evoluzioni nel confronto annuo a seconda della tipologia di traffico: in calo la movimentazione dei TEU e le rinfuse liquide, in crescita il comparto delle rinfuse solide. Ciò come conseguenza della riduzione delle movimentazioni per il principale hub di transhipment quale è Gioia Tauro e del calo generalizzato in molti altri principali porti gateway del Mezzogiorno.

[Nota metodologica]

La pubblicazione **"Maritime Indicators"** di SRM è un prodotto semestrale di analisi dell'Economia del Mare, in cui è illustrata una serie di indicatori che si propongono di dare una chiave interpretativa alle dinamiche ed ai vari fenomeni che contraddistinguono il settore, a livello internazionale, nazionale, del Mezzogiorno.

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

L'analisi trae origine da una valutazione di respiro internazionale dell'andamento congiunturale dell'economia del mare per cui saranno riportate osservazioni sul mercato dei noli nonché del trasporto marittimo di merci nell'Unione Europea, del quale sarà indicato

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

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

Disegnati i confini congiunturali del settore, si vuole valutare come si sia adeguata la competitività dei singoli Paesi ai cambiamenti intervenuti nel periodo considerato. Il parametro di analisi prescelto concerne i traffici portuali effettuando un approfondimento per area geografica con il dettaglio dell'area asiatica, Europa e Mediterraneo, evidenziandone il trend, oltre naturalmente un aggiornamento del traffico dei porti nazionali. Dato che sulla competitività di un porto pesa-

no diversi fenomeni esogeni, saranno messi in luce progetti di carattere infrastrutturale e imprenditoriale, ma anche agevolazioni legislative o accordi di vario tipo che sono intervenuti nel periodo esaminato e che possono avere inciso sui risultati raggiunti.

Focalizzando l'attenzione sul cluster marittimo italiano, viene indicato il trend delle imprese che lo compongono, in termini sia di numerosità sia di fatturato, offrendo quindi informazioni sull'andamento del settore anche nelle diverse aree territoriali.

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

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

maritime
economy