

- Il trasporto marittimo ancora protagonista degli scambi commerciali mondiali con una crescita che, pur in rallentamento, supera il +3% e previsioni positive fino al 2023
- Aumentano i traffici container su tutte le rotte; questa modalità rappresenta ormai il 60% del valore complessivo degli scambi marittimi } La “Trade War” tra Usa e Cina inizia a manifestare i suoi effetti
- La crescita del commercio marittimo nel 2018 è rallentata, rilevando un +3,1% sull’anno precedente; nel 2017 la crescita fu più sostenuta: +4,2%. Gli scambi hanno toccato 10,7 miliardi di tonnellate.
- Nel complesso, le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annuale del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato ad un tasso medio del 3,5%)
- Per quanto riguarda le merci trasportate, poco meno del 30% riguarda le rinfuse liquide, quali gas, greggio e derivati del petrolio (nel 1995 tale quota era del 44%), il 53,5% è costituito da rinfuse solide e il 17% è inerente il trasporto su navi container (quota più che raddoppiata rispetto al 1995).
- Le economie emergenti continuano a rappresentare la parte più significativa del trasporto marittimo, in particolare l’Asia rappresenta il 42% dell’export e il 61% dell’import.

- la quota del trasporto containerizzato, in termini di tonnellate, è passata dall'8% del 1995 al 17% del 2017; in termini di valore, questo segmento pesa molto di più perché vale il 60% del commercio marittimo globale, che nel 2017 è stato pari a circa 12 trilioni di dollari.
- In linea con l'andamento del trasporto marittimo complessivo, l'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del throughput globale. Circa 240 milioni di TEU (sui 752,2 milioni movimentati nel mondo) sono stati registrati in Cina, Hong Kong e Taiwan.
- Le previsioni Unctad lasciano pensare che il container sarà il segmento che nel quinquennio 2018-2023 registrerà la crescita maggiore: +6,4% rispetto al 3% medio del trasporto marittimo complessivo. Altri analisti di settore stimano che nel 2019 il trasporto containerizzato aumenterà in misura più moderata, del 4%. Si tratta comunque di una crescita importante perché corrisponde a circa 30 milioni di TEU aggiuntivi a livello globale.
- La crescita degli scambi in container si è rafforzata su tutte le principali rotte commerciali Est-Ovest, ovvero l'Asia- Europa, la Trans-Pacifica e la Transatlantica. 6 Complessivamente, la transpacifica è rimasta la più trafficata, con volumi totali che raggiungono 27,6 milioni di TEU, seguiti da 24,7 milioni di TEU sulla rotta AsiaEuropa e 8,1 milioni di TEU sulla rotta transatlantica.
- I volumi sulla rotta transpacifica sono aumentati del 3,8%, quelli sulla rotta transatlantica (in direzione est e ovest) sono

aumentati del 6,6%, mentre i flussi sulla Asia-Europa in entrambe le direzioni, del 2,9%.

- Come effetto della guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni containerizzate totali dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel I° trimestre del 2019. I volumi hanno rallentato considerevolmente dopo il boom di fine 2018 quando le merci sono state caricate in anticipo sulle navi per ovviare all'aumento delle tariffe previsto, facendo così registrare un +19,1% nel 4° trimestre 2018;
- Le stime dicono che un'ulteriore escalation della Trade war USA-Cina, compresa la potenziale imposizione di nuove tariffe su circa 300 miliardi di dollari delle esportazioni cinesi verso gli Stati Uniti entro la fine del 2019, potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione Est di un ulteriore 8%. 2
- Cresce il ruolo del Mediterraneo: ancora record per il canale di Suez che compie 150 anni } Suez continua a correre con incrementi percentuali di merci e navi a doppia cifra } I porti dell'East Med mostrano incrementi importanti grazie anche agli effetti della Belt& Road Initiative.ù
- Cresce in modo incalzante la competitività degli scali del South Med, ormai quasi azzerato il gap con i porti del Nord del Mediterraneo
- È un dato consolidato che il Mediterraneo rappresenti una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei 487 servizi di linea mondiali. Inoltre, è

un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione Nord Sud in particolare in modalità Ro-Ro.

- Il Canale di Suez si conferma uno snodo strategico per i traffici marittimi mondiali mercantili; il 9-10% del commercio internazionale del globo utilizza questa grande via di passaggio. La crescita delle merci in transito registra valori importanti, confermata anche nel 2018, anno in cui è stato segnato il doppio record, in termini di numero di navi (oltre 18 mila, +3,6%) e di cargo trasportato (983,4 milioni di tonnellate +8,2%).
- Il nuovo record è stato stabilito grazie alle merci sulle navi in direzione da Nord verso Sud, che sono ammontate a 524,6 milioni di tonnellate (+9,8%), mentre da Sud a Nord, che si sono attestate a 458,8 milioni di tonnellate (+6,6%).
- Grazie all'allargamento, nel 2018 la dimensione media delle navi che hanno attraversato il Canale è cresciuta del 12% (le navi container del 24%) rispetto al 2014 (l'anno precedente l'espansione), evidenziando che la nuova infrastruttura sta assecondando le esigenze del gigantismo, fenomeno che riguarda tutte le tipologie di naviglio.
- Il 2019 sta confermando queste tendenze. Nei primi 5 mesi dell'anno il canale è stato attraversato da un totale di oltre 7.600 navi, con un incremento del +5,2% sullo stesso periodo del 2018. Esse hanno trasportato circa 420 milioni di tonnellate di merci: +7,4% sul 2018.
- Il Canale di Suez si conferma la terza rotta al mondo per il trasporto di petrolio e gas naturale che partono dal Golfo

verso l'Europa e il Nord America. Queste due rotte rappresentano circa il 9% del commercio mondiale di petrolio via mare. Nel 2018, il petrolio greggio (compresi i prodotti derivati) e il GNL rappresentano rispettivamente il 24% e 3% delle merci transitate.

- L'andamento dei traffici mostra, inoltre, che il raddoppio del Canale sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest; negli ultimi 11 anni il traffico dal Sud Est Asiatico verso il Med è aumentato del 37%, dato che va letto insieme alla crescita del traffico da e verso il Golfo (+77%).
- Secondo il LinerShipping Connectivity Index dell'Unctad gli scali del Sud Mediterraneo (Nordafrica e Turchia) dal 2004 ad oggi hanno notevolmente ridotto il gap competitivo con i porti del Nord Mediterraneo. L'indicatore riporta un divario che nel 2004 era appunto di 26 punti ed oggi solo di 8. 3)
Digitalizzazione e tecnologie nuove frontiere di crescita per porti e shipping
- La digitalizzazione è un fattore chiave in grado di trasformare il business del trasporto marittimo e che riguarda sia le navi che le operazioni di movimentazione e la gestione dei porti. Per digitalizzazione si intende, in termini generali, una combinazione di tecnologie e l'industria del trasporto marittimo le sta utilizzando in modo crescente per migliorare sistemi e processi.
- I carrier e gli spedizionieri stanno adottando misure per digitalizzare i processi interni, sviluppare infrastrutture informatiche integrate e offrire trasparenza in tempo reale sulle spedizioni. Come riportato dall'Unctad, la tecnologia

potrebbe consentire nel mediolungo termine un risparmio di 300 dollari in costi di sdoganamento per ogni consegna e quindi potrebbe potenzialmente generare \$ 5,4 milioni di risparmi sul carico di una nave che ha una capacità di 18.000 TEU (considerando che l'intero carico possa essere da sdoganare).

- Altre tecnologie rilevanti per il commercio marittimo comprendono la robotica, l'intelligenza artificiale e la produzione additiva o la stampa tridimensionale che possono facilitare la produzione regionalizzata e sostituire la manodopera a basso costo.
- La stampa tridimensionale, in particolare, non dovrebbe almeno nel breve, ad avviso degli analisti, causare un modello di rilocalizzazione massivo, ma potrebbe avere un impatto incrementale e influire su mercati di nicchia specifici. Col tempo, questa tecnologia potrebbe portare a utilizzare meno materie prime nella produzione ma per ora il suo impatto è marginale - le stime esistenti suggeriscono in termini di volumi TEU potrebbe generare una riduzione di meno dell'1% entro il 2035. 4) La BRI continua a marciare ma si ravvisano rallentamenti } Proseguono, seppur in rallentamento, gli IDE cinesi; } Dopo Trieste non si rilevano nel 2019 ulteriori investimenti portuali cinesi nel Mediterraneo. Ma il disegno è completo?
- Secondo stime la BRI aumenterà il PIL mondiale entro il 2040 di \$7,1 trilioni l'anno, pari a una crescita del 4,2% al 2040 (e dell'8,3% del PIL nel 2019).

- L'import-export tra i paesi toccati dalla BRI rappresenta il 13,4% del volume degli scambi globali e il 65% del volume degli scambi nell'Unione Europea.
- Sono oltre 1.000 i progetti realizzati o in corso d'opera nell'ambito della strategia BRI, ma va rilevato qualche ripensamento in alcuni dei paesi riceventi.
- Dopo che gli IDE cinesi nell'UE 28 hanno raggiunto la cifra record di 35 miliardi di euro nel 2016, sono calati nei due anni successivi pari a 30 mld. nel 2017 e 18 mld. nel 2018.
- L'Italia, per la sua posizione geografica e per la sua dotazione logistica e portuale può rivestire un ruolo di primo piano nella Belt& Road Initiative. Il Memorandum firmato a marzo è segno di interesse a istituire sinergie. Numerosi scali italiani ospitano rotte interessate da Medio e Estremo Oriente. In particolare l'Italia vanta la presenza di scali che accolgono le grandi alleanze navali strategiche per un totale di 22 servizi regolari; 7 di questi scali sono interessati dalla Ocean Alliance che vanta la presenza della Cosco (compagnia di Stato Cinese).
- L'Italia ha siglato 29 accordi, che vanno dall'accesso ai mercati cinesi per le imprese energetiche e ingegneristiche italiane a una maggiore cooperazione tra aziende finanziarie e turistiche, sono stati firmati tra Italia e Cina. Si stima che abbiano un valore di 2,5 miliardi di euro mentre la Cina ha previsto investimenti fino a 7 miliardi di euro nei porti italiani di Genova e Trieste. 5) Ancora insistente la tendenza al gigantismo navale ed alle aggregazioni tra carrier; si va verso la direzione di concentrare la filiera logistica in mano agli operatori giganti } Ancora navi nell'orderbook delle megaship

da parte dei grandi carriers che insieme detengono più della metà delle grandi rotte; } ormai delineato il fenomeno delle alleanze strategiche.

- • L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. Nei prossimi tre anni, nella fascia 10,000-23,000 TEU verranno inaugurate 133 nuove navi e 45 di queste saranno nella fascia 18,000-23,000. Il fenomeno non riguarda solo le navi container ma anche il RoRo; negli ultimi 10 anni la dimensione media delle navi Car-Carrier (auto nuove) è cresciuta del 20%.
- Forte è anche la tendenza alla concentrazione delle rotte: nel 1998 i primi 4 operatori detenevano quasi il 20% del mercato mondiale, nel 2018 tale percentuale è salita al 57- 58%. Se invece consideriamo i primi 10 il dato passa dal 40% del 1998 a oltre l'80% nel 2018.
- Nelle rotte Asia – Nord Europa e Asia – Med le tre alleanze navali (2M, Ocean e THE) detengono quasi il 100% della capacità di stiva.
- La quota dei terminal controllati dai carrier marittimi è passata dal 18% del 2001 al 38% nel 2016. 2M e Ocean Alliance hanno entrambe un" portafoglio" costituito da circa 90 terminal con una capacità di 50 milioni di TEU. 6) I porti italiani stabili, l'import export marittimo cresce } Cresce in modo significativo la componente internazionale del trasporto marittimo } Porti ancora con traffico stabile in tutti i comparti
- In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Nel 2018 il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 253,7 mld€,

registrando un +6,3% sull'anno precedente. Di questi 132,5 mld€ sono in import (+8,6%) e 121,2 in export (+3,8%).

- Il mare assorbe il 37% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 49% del traffico merci. Dodici regioni Italiane dipendono dal "sistema mare" avendo più del 30% del loro import export realizzato attraverso il mezzo navale. Sette di queste sono del Mezzogiorno.
- La Cina è il nostro principale Paese fornitore: con 22,4 mld€ rappresenta il 17% di tutto l'import via mare italiano.
- Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 27,7 mld€ concentra il 23% del nostro export.
- Complessivamente i Top 10 fornitori rappresentano il 53% dell'import marittimo italiano e i Top 10 clienti il 51% dell'export. Interessante constatare che nei primi tre partner vi è sempre la Turchia.
- L'insieme dei porti italiani ha gestito un volume di traffico merci pari a circa 491 milioni di tonnellate leggermente in calo rispetto all'anno precedente: -1,2% 10
- Ro-Ro elemento di pregio del nostro traffico. Nel 2018 ha registrato 109,1 milioni di tonnellate rilevando un +3% sul già lusinghiero risultato del 2017. Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero. Tale percentuale si avvicina al 100% nei porti della sponda adriatica dove il traffico di cabotaggio è residuale e limitato a alcune linee stabili.

- Le rinfuse liquide per l'Italia, importante proxy della componente energetica dei porti, rappresentano la categoria merceologica più importante in termini di volumi e pertanto strategica (elevati introiti per le attività portuali). Nel 2018, con netta prevalenza dell'import, sono state movimentate circa 184 milioni di tonnellate, principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare.
- I primi 5 Energy Ports italiani (Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova) rappresentano il 70% dell'intero traffico liquido nazionale e Trieste, con 43,2 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimentata i volumi più elevati. Seguono Cagliari ed Augusta in Sicilia.
- Sostanzialmente stabili altri tipi di traffico; sui container ancora non riusciamo a dare la spinta decisiva al dato che ci vede "ancorati" intorno ai 10 milioni di Teus ormai da anni.
- Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo. L'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo, con 230 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 37,4%). 7) L'Italia deve migliorare l'efficienza e il valore della sua catena logistica } Ancora elevato l'uso del "Franco Fabbrica" dal Sistema manifatturiero } Bassissimo l'uso dell'intermodalità: occorrono strategie più incisive } Le ZES e le ZLS possono dare una mano ad incrementare le sinergie tra industria e logistica, ma proseguono ancora a rilento.

- Stime effettuate da SRM-Contship su un panel di 400 imprese manifatturiere evidenziano come la maggior parte delle aziende esternalizzi la logistica; nel caso dell'export l'85% delle imprese, per l'import il 71%. Questo dato mostra la chiara opportunità che il nostro sistema industriale offre a chi è specializzato nel settore.
- Il dato precedente e le opportunità offerte vengono mitigate dall'analisi delle clausole contrattuali utilizzate dalle aziende stesse: prevale la resa Ex-works (cosiddetta franco fabbrica e cioè costi e rischi del trasporto a carico del compratore) che viene applicata nel 64% dei casi. Questa tendenza indica l'intenzione sempre più marcata dell'impresa a non occuparsi di ciò che accade al di fuori del proprio perimetro ma a cedere quindi al cliente (estero nel caso dell'export) tutti gli aspetti della filiera logistica e questo potrebbe rappresentare un rischio proprio per le nostre aziende portuali-logistiche.
- Le aziende, per raggiungere il porto e viceversa, utilizzano ancora marginalmente i collegamenti intermodali (certo anche per mancanza di infrastrutture). Per l'81% delle imprese la principale modalità di collegamento è "la strada"; il restante 19% utilizza la combinazione strada/ferrovia.
- Le ZES e le ZLS possono rappresentare un importante strumento per incentivare investimenti logistico-portuali e manifatturieri, tuttavia il processo per rendere operativi questi strumenti, dopo un'accelerazione iniziale sta registrando una battuta di arresto abbastanza forte. Trascorsi due anni dal Decreto Legge istitutivo, le ZES sembrano arenate proprio nella fase topica in cui dovrebbero definirsi gli incentivi di natura amministrativa e burocratica.

- SRM ha stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità e di attrazione del traffico dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sempre sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari ad ulteriori 3,2 miliardi di euro. A conferma del ruolo attivo e propulsivo della filiera marittimo portuale nel contesto produttivo nazionale e del ruolo che le ZES potrebbero svolgere attirando investimenti.
- Da elaborazioni di SRM (su dati World Bank) effettuate su un panel di ZES è emerso che, una volta a regime (cioè in un arco temporale tra i 7 ed i 10 anni), in media queste aree possono arrivare ad incrementare le esportazioni di un Paese fino ad un +40% complessivo. Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi di export del nostro Mezzogiorno (le ZES si possono costituire infatti solo nel Sud mentre per il centro nord le ZLS), nell'arco di un decennio si potrebbe attivare un volume di export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro.
- Un altro indicatore rilevante dove le ZES hanno impatto è il traffico container. Un'analisi di SRM ha mostrato come su un panel di porti del Mediterraneo, dotati di Zone Economiche Speciali, tale traffico abbia avuto incrementi medi annui negli ultimi 10 anni dell'8,4% (si pensi che in Italia la crescita è stata nello stesso periodo pari a poco più dell'1%). Anche in questo caso, se applicassimo questa percentuale di incremento ai porti meridionali, che movimentano il 40% del traffico container italiano pari a 4 milioni di Teus, in 10 anni potremmo aumentare il volume fino a 7,4 milioni di Teus. A questo incremento di traffico si assommerebbero anche i conseguenti impatti positivi relativi alla lavorazione logistica a valore aggiunto. 8) Il Mezzogiorno è la potenziale piattaforma

logistico-portuale al del Paese, al servizio dell'industria del territorio. } occorre senza indugio far partire le ZES – Zone Economiche Speciali e investire su Porti, intermodalità e logistica integrata ai processi industriali.

- Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Sud Italia nel nostro commercio marittimo con percentuali di peso sul totale nazionale che si attestano intorno 12 al 45%, la dotazione di scali hub, porti multipurpose e importanti realtà che operano nel settore passeggeri e crociere.
- Le imprese del Mezzogiorno realizzano il 65% del loro import/export via mare per un totale di 58 miliardi di euro.
- I porti del Sud possono svolgere un ruolo significativo per la proiezione internazionale delle filiere meridionali, in particolare quelle legate alle cosiddette «4 A» (Agroalimentare, Abbigliamento, Aerospazio e Automotive) ed il Bio-farmaceutico. Tali filiere esportano 21,2 miliardi di prodotti in tutto il mondo.