

[maritime
indicators]

maritime
economy

[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 rappresentativi per valutare il posizionamento dell'Italia nel contesto competitivo internazionale, europeo e del Mediterraneo.

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

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 con il dettaglio 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 pesano 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.

Viene inoltre rilevata la dimensione della flotta portacontainer con l'individuazione dei Top Carriers e degli ordinativi in essere: la fotografia congiunturale del settore offre informazioni sul panorama attuale ma anche sul percorso che possono intraprendere i commerci internazionali.

Focalizzando l'attenzione sul mercato logistico italiano, viene indicato il trend delle imprese del settore, rilevato in termini sia di numerosità che 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 logistiche 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.

I **Maritime Indicators** sono realizzati da SRM e sono disponibili su www.srm-maritimeconomy.com l'Osservatorio scientifico di SRM sull'Economia del Mare.

I dati della pubblicazione hanno vari livelli di aggiornamento. La consultazione delle fonti è aggiornata a gennaio 2014.

Direttore di ricerca:
Massimo DEANDREIS

Elaborazioni ed analisi:
Alessandro PANARO (coordinatore)
Arianna BUONFANTI

Progetto grafico e sviluppo editoriale:
Marina RIPOLI

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

Un ringraziamento a tutti gli uffici delle Autorità Portuali italiane che hanno fornito i dati di traffico merci e passeggeri aggiornati.

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

Il Quadro Congiunturale della Maritime Economy 3

I Maritime Indicators

1. Andamento Economico Congiunturale 6

Baltic Dry Index 7

Trasporto marittimo di merci nell'UE 28 8

2. Relazioni commerciali internazionali 9

Interscambio commerciale Italia 10

Short Sea Shipping 13

3. Competitività 15

Traffico portuale 16

Focus sul traffico portuale italiano 18

Dimensione della flotta portacontainer 21

4. Imprese 23

Imprese del settore logistico 24

Fatturato delle top 100 imprese del settore logistico/marittimo 26

5. Focus sul Mezzogiorno 28

Peso del Mezzogiorno sull'interscambio marittimo Italia 29

Traffico portuale del Mezzogiorno 30

Peso delle imprese logistiche del Mezzogiorno 32

Una visione d'insieme 34

Il Quadro Congiunturale della Maritime Economy

Il rallentamento della crescita economica mondiale continua a riflettersi sui mercati marittimi che, sin dall'inizio della crisi finanziaria del 2008, registrano andamenti poco fortunati sui quali incide notevolmente anche il surplus di offerta di naviglio rispetto alla domanda. Il 2013 potrebbe essere considerato un anno di transizione, in vista di gradualmente miglioramenti del mercato, che in gran parte dipendono dalla domanda dei paesi asiatici e dall'evoluzione dei mercati dell'energia.

Nel 2012 e nei primi mesi del 2013 si è rilevato l'aumento globale degli scambi commerciali per via marittima principalmente dovuto alla crescente domanda interna in Cina e alla crescita degli scambi intra-asiatici e di quelli Sud-Sud. A tale incremento non ha tuttavia parallelamente corrisposto un aumento della redditività dell'industria del trasporto marittimo gravata dalla debolezza dell'economia globale e dalla generalizzata situazione di oversupply: l'aumento percentuale dell'offerta di stiva continua ad essere maggiore rispetto alla crescita della domanda di trasporto, per tutte le categorie di merci.

L'UNCTAD ha evidenziato che nel 2012 per la prima volta in oltre un decennio, il numero delle navi entrate in servizio sia diminuito rispetto al totale dell'anno precedente. Il più grande ciclo di costruzione navale nella storia, con una capacità di carico della flotta mondiale che è più che raddoppiata tra il 2001 e il gennaio 2013 ha quindi cominciato a registrare un rallentamento, ma anche in presenza di un minor numero di nuove navi, la capacità tonnellaggio mondiale ha

continuato a salire totalizzando nel periodo gennaio 2013/gennaio 2012 una crescita del 6%. Questo è un effetto della scelta dei carrier di ricorrere a navi sempre più grandi, il cosiddetto gigantismo.

Al trend di crescita delle dimensioni e della capacità delle navi mercantili si affianca la tendenza ad una riduzione del numero delle compagnie di navigazione del settore di linea che servono ciascuna nazione. Sulla base del Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), l'indice elaborato dall'UNCTAD per valutare l'accessibilità marittima delle nazioni che è ormai giunto a raccogliere i dati (numero di navi che scalano i porti nazionali e loro capacità, numero di compagnie armatoriali e di servizi offerti per ciascuna nazione, ecc.) di un intero decennio, il numero medio di vettori/compagnie marittime per singola nazione è diminuito del 27% nell'ultimo decennio scendendo da 22 nel 2004 a 16 all'inizio del 2013.

Il 2013 ha visto poi confermarsi un'altra strategia intrapresa dai grandi carrier, lo slow steaming, ovvero la riduzione della velocità commerciale, scesa dai circa 28 nodi di un tempo ai 18 e in alcuni casi anche a velocità inferiori, realizzando grandi risparmi economici e anche ambientali. Questa pratica è stata utilizzata per la prima volta nel 2010 dalla danese Maersk, di fronte al calo dei noli e all'aumento del prezzo dei carburanti, che nel giro di pochi anni erano quasi triplicati. I risparmi in termini di carburante sono notevoli, le navi più grandi possono ridurre le spese anche di un paio di milioni di dollari nel solo viaggio tra l'Asia e

gli Stati Uniti e l'esempio di Maersk è presto diventato contagioso, estendendosi ai concorrenti. Una rivoluzione che è fatta per restare, al punto che i maggiori player del settore hanno già messo in cantiere navi più adatte a viaggiare a quelle velocità, che mettono in difficoltà eliche e motori calibrati e ottimizzati per le velocità superiori. Il beneficio dello slow steaming tuttavia non è tale, da solo, da consentire un miglioramento complessivo dei bilanci dei carrier. Il problema per il settore è infatti quello della sovra-capacità delle flotte ed è destinato a durare a lungo, perché se è vero che nel triennio 2005-2008 l'orderbook di navi portacontainer era pari al 50-60% della flotta già attiva sul mercato, ancora oggi questa percentuale si attesta intorno al 20%.

Con l'obiettivo di razionalizzare i costi, dal 2014 i 3 principali carrier mondiali, Maersk (Danimarca), Msc (Svizzera-Italia) e Cma-Cgm (Francia) metteranno in comune 29 linee e 255 navi dando vita ad un'alleanza operativa denominata P3. I tre leader del settore sopra ricordati detengono il 40% dei traffici globali, una concentrazione che risulta speculare nel settore portuale, visto che molti terminal sono gestiti dagli stessi armatori del tutto o con partecipazioni rilevanti, al punto che ben 35 paesi costieri sono serviti esclusivamente dai tre operatori maggiori.

Entrando nel dettaglio dell'andamento dei singoli segmenti del trasporto marittimo, per le rinfuse solide, il Baltic Dry index nel 2013 si è chiuso con una media di 1228, in netta ripresa negli ultimi mesi dell'anno, e in aumento rispetto

al 2012, anno che si è rivelato particolarmente difficile per lo shipping, in cui si è registrata una media del BDI di 921.

In realtà il trend del BDI non è stato, nel corso del 2012 e della prima metà del 2013, strettamente correlato all'andamento del mercato delle merci secche alla rinfusa che - nonostante i tassi di crescita della maggior parte dei Paesi non siano stati particolarmente elevati - ha fatto registrare incrementi incoraggianti. In particolare, sebbene la situazione economica in Europa, gravata dalla crisi dei debiti pubblici e le conseguenti misure di austerità riducano il potenziale di crescita della domanda di trasporto, la crescita del trasporto di rinfuse solide si è comunque verificata e si attestata nel 2012 intorno al 5%. Il problema anche di questo comparto, come già anticipato in precedenza, e che si manifesta abbassando il livello dei noli, concerne l'oversupply.

Il segmento del trasporto marittimo di gas liquefatto è quello che ha performato meglio nel 2013: il consolidamento del mercato è stato supportato principalmente dal consistente flusso in esportazione

dal Medio Oriente e la forte crescita della domanda asiatica, in particolare giapponese e sudcoreana. Tuttavia anche questo comparto è penalizzato, come l'intero mercato delle rinfuse liquide, dall'eccesso di stiva.

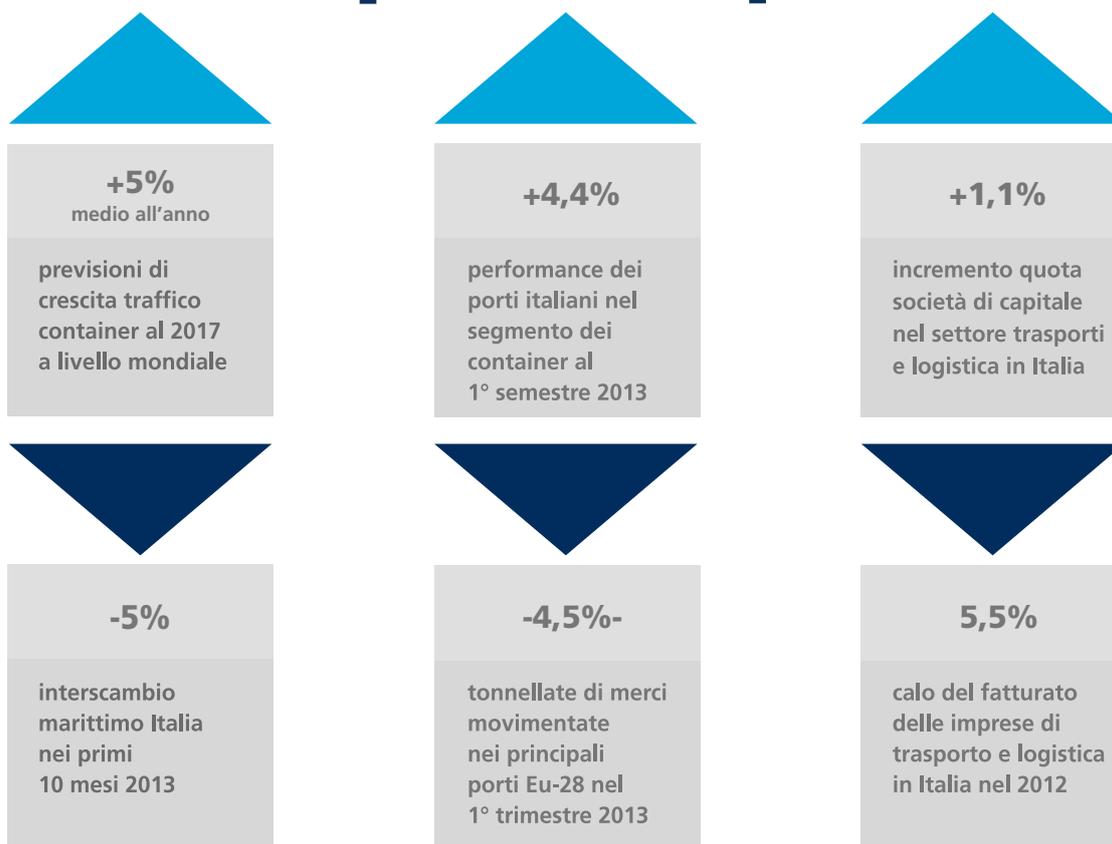
Le merci containerizzate rappresentano il segmento più dinamico per le numerose strategie poste in essere dai grandi carrier, alcune delle quali già accennate in precedenza, rese necessarie per continuare a rimanere nel mercato e migliorare la redditività. Alla ricerca di economie di scala, infatti, continua il ricorso al gigantismo: nell'anno appena trascorso sono state consegnate le prime navi con capacità di 18.000 teus e nel gennaio 2014 è arrivato l'annuncio che la compagnia armatoriale cinese China Shipping Container Lines (CSCL) ha ordinato al gruppo navalmeccanico sudcoreano Hyundai Heavy Industries (HHI) cinque nuove portacontainer da 19.000 teu, che saranno le più grandi unità della flotta mondiale.

Le navi saranno lunghe 400 metri e larghe 58,6 metri e saranno completate tra il novembre 2014 e il primo trimestre 2015.

L'ultimo rapporto annuale di Drewry sugli operatori terminal container globali e internazionali mostra che il settore rimane dinamico e redditizio, ma che numerosi cambiamenti sono anche in corso. Tutti gli operatori dei terminali devono affrontare la sfida della crescita su due fronti - la crescita della domanda dei container e la crescita in dimensioni della nave

Il rapporto stima che la domanda container globale per i porti nonostante la debolezza dell'economia sarà superiore al 800 milioni di teu all'anno entro il 2017, in crescita di poco più del 5% all'anno. Si tratta quindi di un settore che rappresenta un colossale business - talvolta sottovalutato perché è geograficamente frammentato in quasi 1.300 terminali in tutto il mondo. Allo stesso tempo, le dimensioni delle navi container stanno aumentando in modo vertiginoso. La dimensione della nave portacontainer più grande della flotta mondiale è quadruplicata in dimensioni dal 1992, e nella tratta Asia-Europa è raddoppiata negli ultimi 10 anni.

[Good and Bad]



Di seguito sono illustrati i diversi blocchi di indicatori la cui analisi consentirà 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

Come già anticipato 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 nel 2013



Fonte: SRM su dati ychart.com

L'analisi del grafico delle tariffe dei noli delle rinfuse secche nel corso del 2013 mostra per i primi 9 mesi dell'anno valori che si sono mantenuti piuttosto bassi e che quindi hanno messo sotto pressione i bilanci di molti vettori marittimi. Questa performance è in linea con le stime del commercio mondiale rilasciate dall'IMF che hanno previsto per il 2013 un incremento limitato, del 2,9%.

L'ultimo trimestre evidenzia invece un andamento che si potrebbe definire a salti, in quanto caratterizzato da decisi rialzi seguiti poi da altrettanto bruschi rientri e che si è concluso comunque con valori più che triplicati rispetto all'inizio del 2013. Si è passati infatti da un

tasso di 698 del 2 gennaio ad un valore di 2247 registrato il 31 dicembre.

Un esame più rigoroso del BDI rivela un settore caratterizzato da una notevole instabilità: tra gli ultimi giorni di agosto e i primi di ottobre esso ha quasi triplicato il suo valore, probabilmente per un incremento stagionale più forte delle attese per quanto concerne le importazioni cinesi di input siderurgici.

Tuttavia, lo slancio del BDI è durato poco più di un mese, prima che, con molta probabilità, un bilancio di navi in surplus lo spingesse, a inizio novembre, verso un brusco rientro. Indubbiamente questo indice, che riflette l'equilibrio tra do-

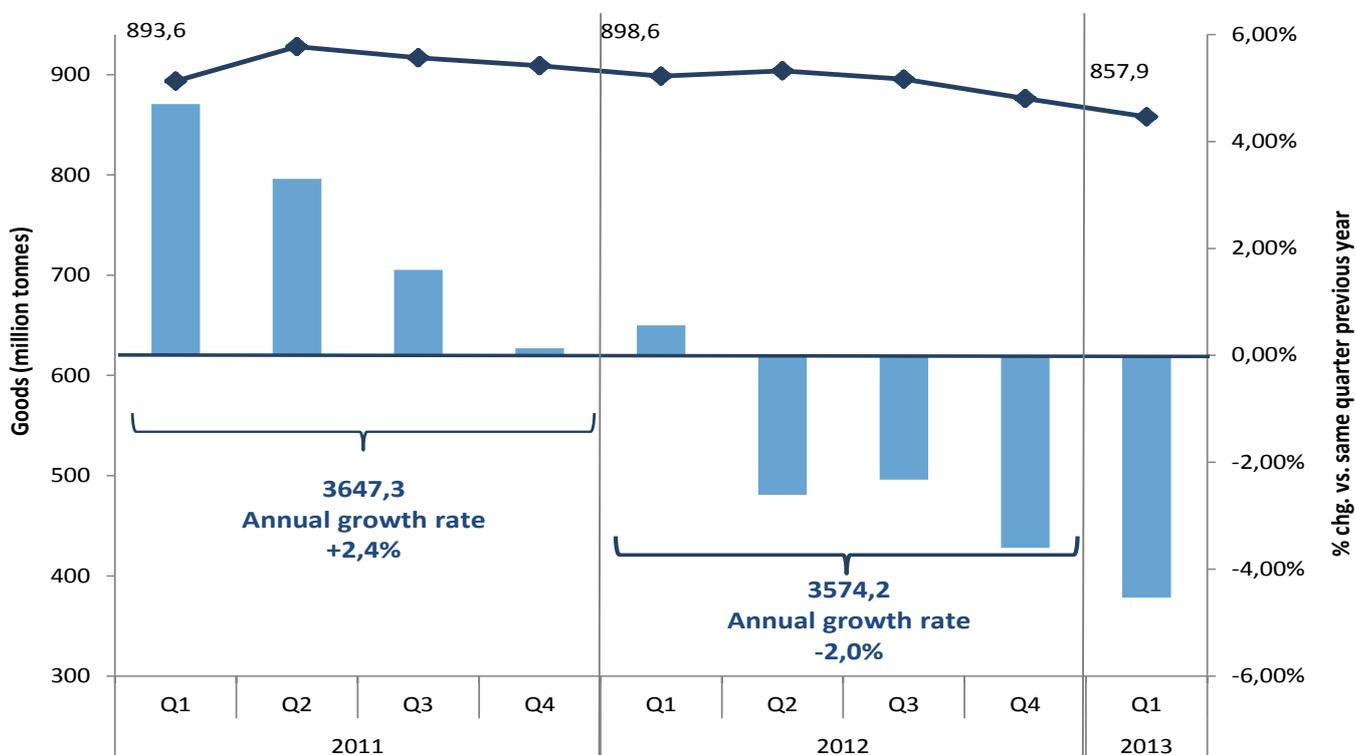
manda e offerta dello shipping nel settore delle merci dry, risente della descritta situazione di overcapacity e questo ne sta indebolendo l'affidabilità come anticipatore di tendenze macroeconomiche.

Il BDI sta continuando a presentare un andamento molto altalenante: aveva infatti ripreso quota nel corso dell'ultimo mese del 2013 per poi subire nelle prime settimane del 2014 un calo di circa il 35%.

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 dato che il 74% delle merci importate ed esportate e il 37% degli scambi all'interno dell'Unione transitano dai porti marittimi.

Merchi movimentate nei principali porti dell'UE-28



Fonte: SRM su dati Eurostat, 2013

I dati più recenti riflettono il riemergere di una tendenza al ribasso nell'attività portuale dell'UE-28 dopo la ripresa osservata nel 2010 e nei primi 3 trimestri del 2011.

Il grafico mostra come le merci movimentate nei principali porti europei abbiano confermato il trend in calo mostrato nel corso del 2012, anche nel 1° trimestre del 2013.

Rispetto al periodo gennaio-marzo 2012, il peso lordo delle merci movimentate nei principali porti UE-28 è sceso del 4,5%, per un totale di 858 milioni di tonnellate.

Quasi la metà dei paesi dichiaranti (10 su 21) hanno registrato cali nel tonnellaggio totale di merci che passano attraverso i loro principali porti nel 1° trimestre del 2013, rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

Malta, Belgio, Italia e Lettonia hanno registrato le maggiori riduzioni (tra l'8% e il 10%) rispetto allo stesso trimestre del 2012, mentre Spagna, Olanda, Estonia e Germania hanno registrato diminuzioni di oltre il 5%.

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. Tale congiuntura, unitamente ad una generalizzata situazione di oversupply, sta mettendo in difficoltà i vettori marittimi che sempre più frequentemente stanno implementando strategie finalizzate alla riduzione dei costi, come lo slow steaming, o alla razionalizzazione dei servizi, come il ricorso alle alleanze.

2

indicatori

RELAZIONI COMMERCIALI INTERNAZIONALI

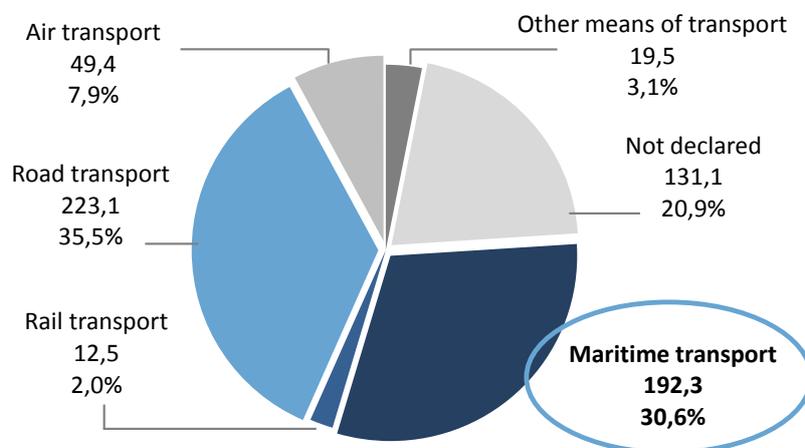
Il secondo gruppo di parametri è finalizzato ad inquadrare le relazioni commerciali marittime del nostro Paese e, in particolare, a fornire aggiornamenti e statistiche sul trasporto marittimo a corto raggio.

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 ai primi 10 mesi del 2013.

Modalità di trasporto dell'interscambio commerciale italiano (dati in mld€). Gennaio-Ottobre 2013



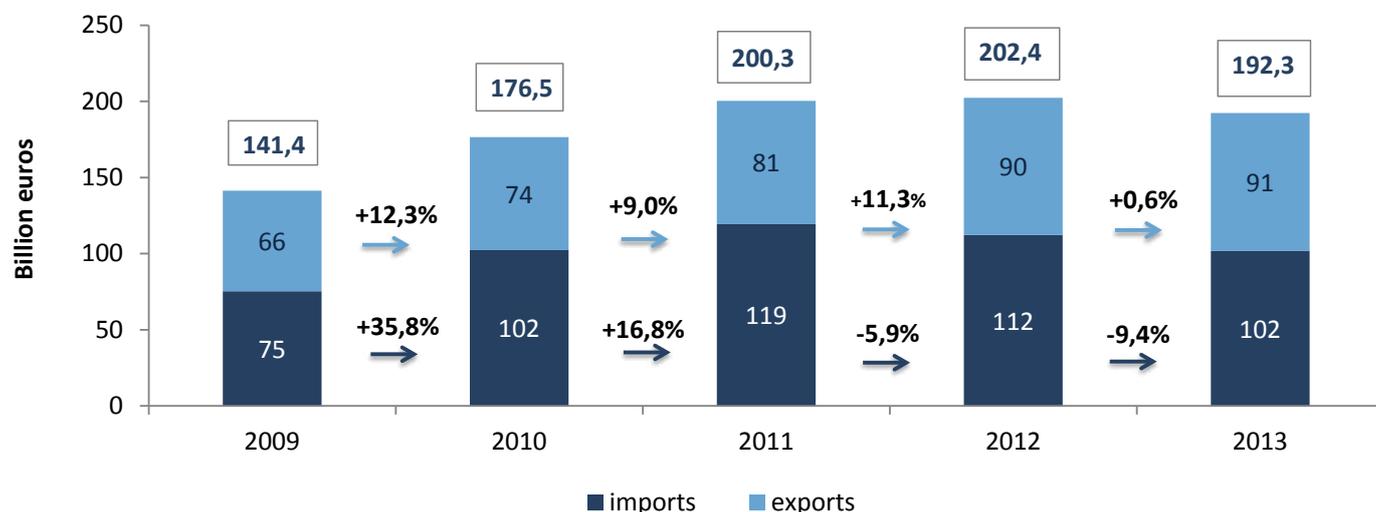
Fonte: SRM su Coeweb

Nel periodo Gennaio-Ottobre 2013 l'interscambio commerciale dell'Italia è stato pari a 628 miliardi di euro, in calo del 3% rispetto all'analogo periodo del 2012.

Nel dettaglio l'export, pari a 326 mld€ è rimasto sostanzialmente stabile, mentre l'import con un valore di 302 mld€ ha registrato un calo del 5,9%.

In particolare, dalla figura sopra esposta si evince che quasi 1/3 dell'interscambio commerciale italiano viaggia via mare.

Trend import-export marittimo. Anni 2009-2013



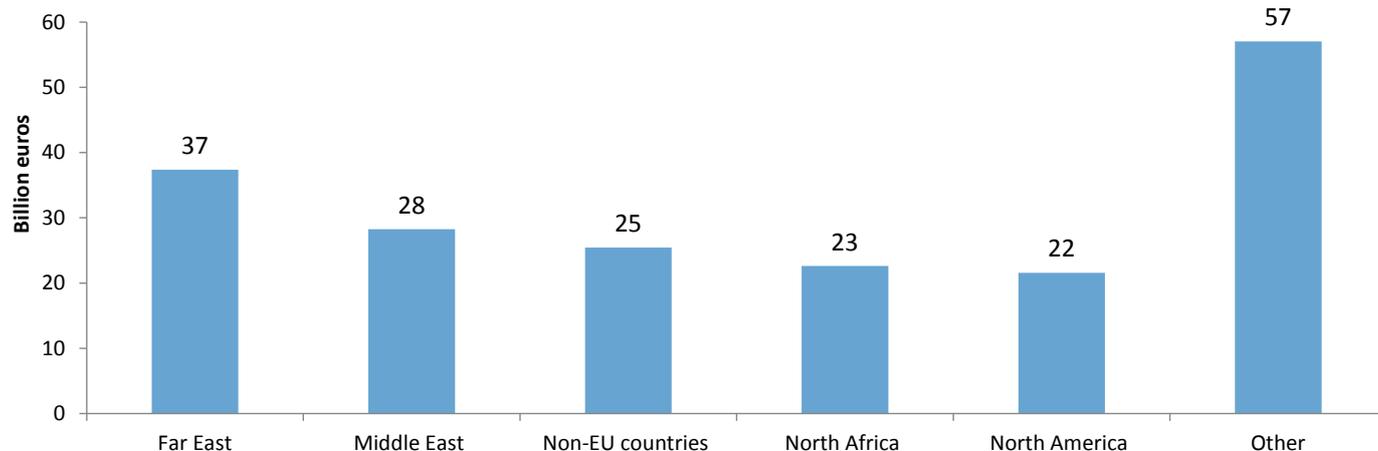
Fonte: SRM su Coeweb

Nei primi 10 mesi del 2013 l'interscambio marittimo italiano ha registrato per la prima volta nel

quinquennio un calo del 5% dopo quattro anni di crescita continua. La contrazione è imputabile interamen-

te alla riduzione dell'import, dato che l'export ha addirittura fatto rilevare un incremento, seppure lieve.

Aree geografiche target dell'interscambio commerciale marittimo italiano



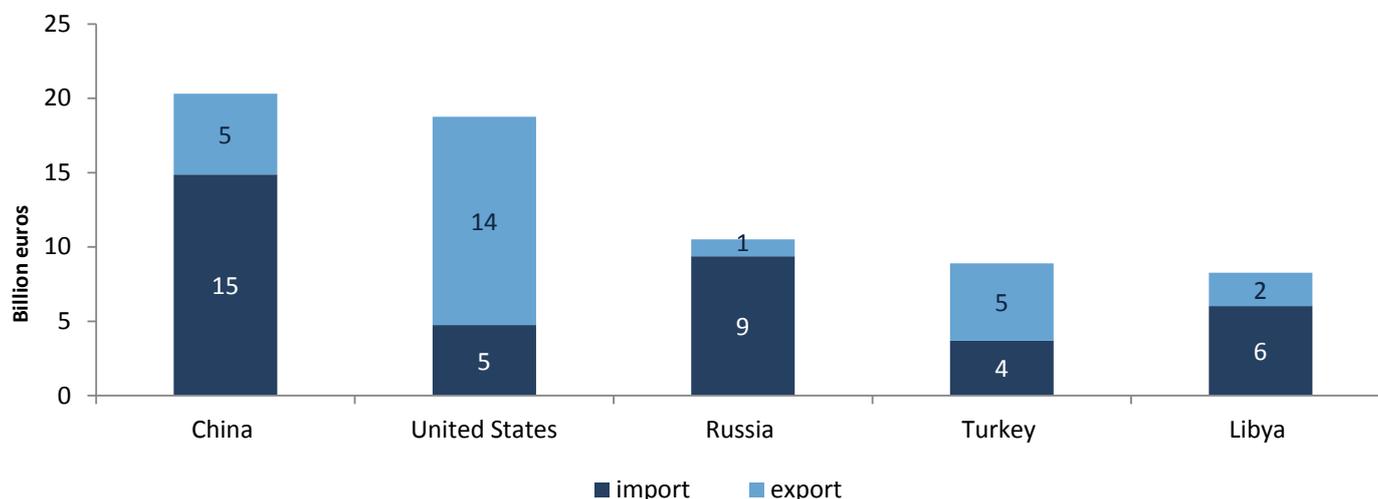
Fonte: SRM su Coeweb

L'Asia è l'area geografica con la quale si concentra maggiormente l'import-export via mare dell'Italia: Estremo e Medio Oriente raggruppano il 34,1% del totale.

Seguono poi i Paesi Europei non UE (13,2% del totale), il Nord Africa (11,8%) e l'America Settentrionale (11,2%). Entrando nel dettaglio dei singoli Paesi partner, i dati mo-

strano la predominanza della Cina, seguita dagli Stati Uniti, dalla Russia e da due Paesi dell'Area Med, la Turchia e la Libia.

Principali Paesi target dell'interscambio commerciale marittimo italiano



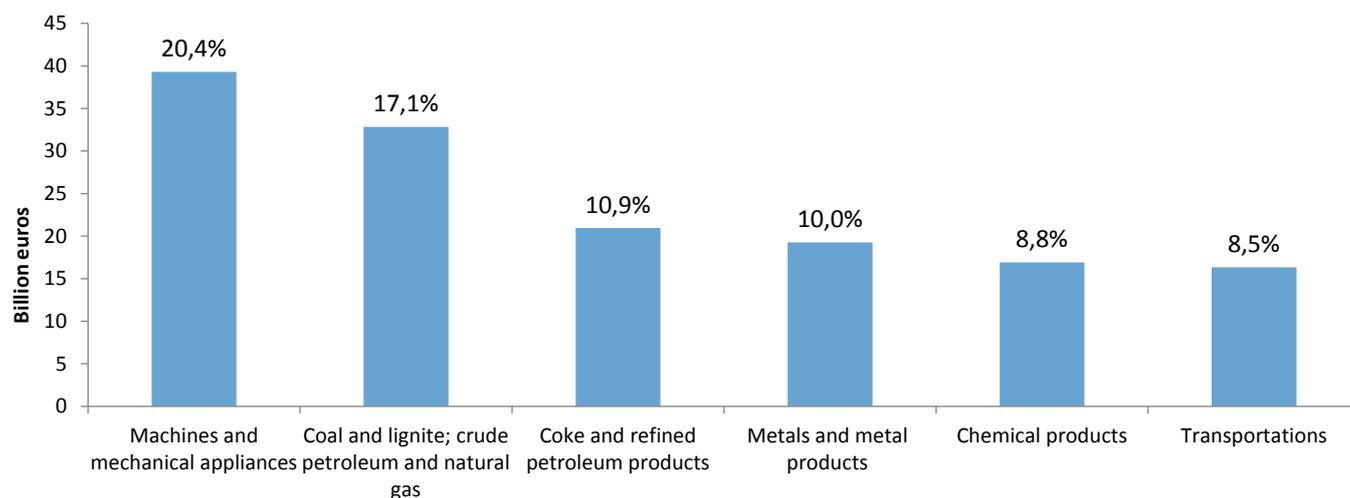
Fonte: SRM su Coeweb

Dalla figura si evidenzia che con la Cina, la Russia e la Libia prevale nettamente l'import via mare. Contrariamente con Stati Uniti e Turchia, le relazioni commerciali sono legate all'export.

Andando ad analizzare le merci più frequentemente scambiate via mare (vd. figura sottostante) si registra la prevalenza di macchine ed apparecchi meccanici che costituiscono oltre un quinto

dei prodotti totali. Seguono le merci "oil" che complessivamente rappresentano il 28%.

Principali Paesi target dell'interscambio commerciale marittimo italiano



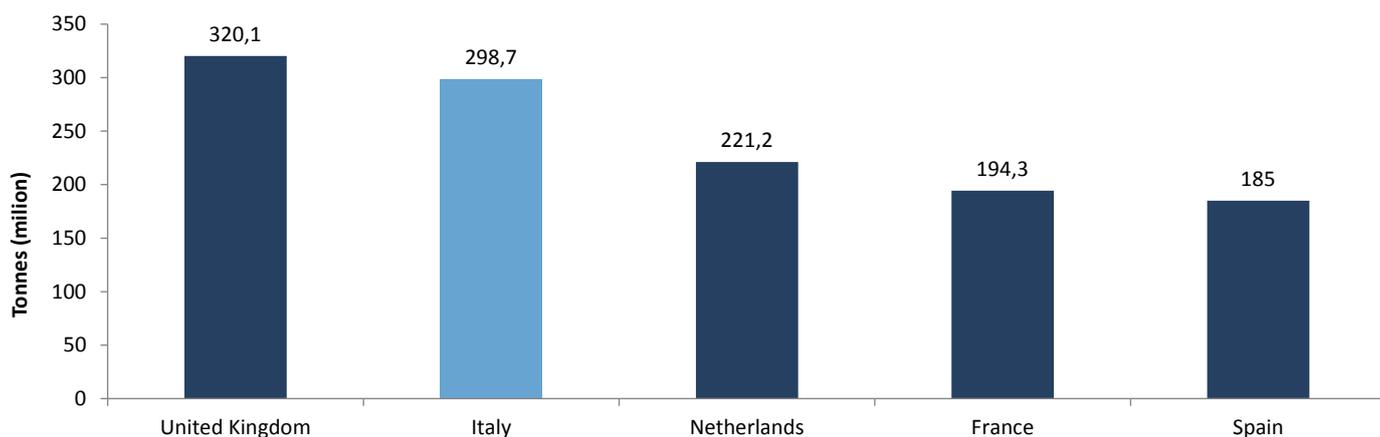
Fonte: SRM su Coeweb

I dati contenuti in questo blocco di parametri rilevano una diminuzione dell'interscambio complessivo italiano trainato sostanzialmente da una riduzione dell'import, come effetto delle difficoltà economico-produttive che sta attraversando il nostro Paese. Anche il trasporto via mare, che rappresenta una delle modalità più rilevanti per lo scambio di merci dell'Italia, ha registrato un calo nonostante l'export abbia fatto rilevare un aumento, seppur lieve.

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 nonché dell'area geografica in cui è concentrato.

Merci movimentate in SSS dai primi 5 Paesi EU-27 (milioni di tonnellate)



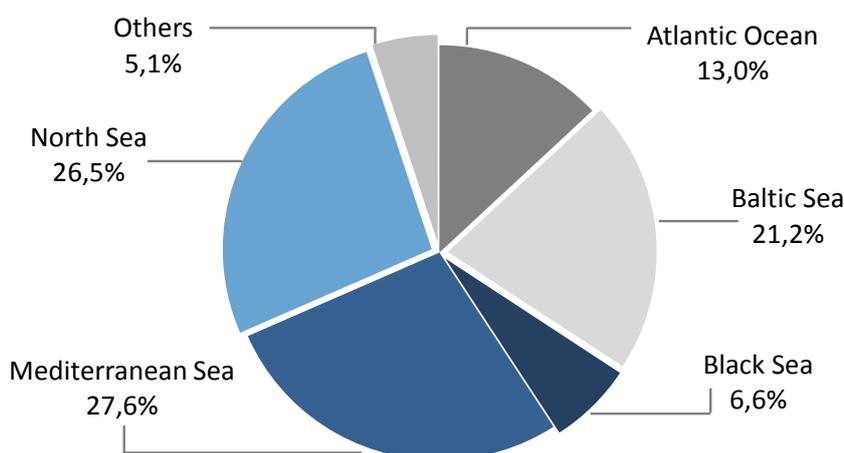
Fonte: SRM su Eurostat, 2013

Lo Short Sea Shipping (SSS) è una modalità di trasporto marittimo molto rilevante per l'Unione Europea: nel 2011, 1,7 miliardi di tonnellate sono state le merci trasportate in SSS ovvero circa il 60% del trasporto marittimo complessivo nell'UE, in leggero calo rispetto al 2010 (62%), anche se tale percentuale varia ampiamente da un paese all'altro.

Sono i porti della Gran Bretagna, che hanno movimentato in SSS circa 320 milioni di tonnellate di cargo nel 2011, a presentare la quota più elevata nell'UE 27 di tale modalità di trasporto marittimo, con un valore di circa il 15%, seguiti da quelli dell'Italia e dell'Olanda con il 14% e il 10% del totale EU-27, rispettivamente.

Riguardo alla tipologia di merci trasportate, la quota maggiore è detenuta dalle rinfuse liquide con il 46% pari a circa 802 milioni di tonnellate, categoria per la quale l'Italia è prima tra i Paesi europei, seguita dalle rinfuse solide, al 20% con 348 milioni di tonnellate.

Merci movimentate in SSS dai primi 5 Paesi EU-27 (milioni di tonnellate)



Fonte: Eurostat, 2013

Lo short sea shipping europeo si concentra prevalentemente nel Mediterraneo con 546 milioni di tonnellate nel 2011, circa il 28% del totale.

A seguire esso si concentra nel North Sea e nel Baltic Sea, con 525 e 420 milioni di tonnellate, rispettivamente (27% e 21% del totale).

Nel bacino del Mediterraneo è l'Italia il Paese leader nel trasporto in SSS con 204,4 milioni di tonnellate.

Lo SSS è una modalità di trasporto marittima già molto rilevante nell'EU, ma che probabilmente in futuro potrebbe ulteriormente crescere di importanza per effetto del gigantismo navale e della razionalizzazione dei servizi dei grandi carrier. Con il diffondersi delle alleanze e con l'aumentare delle dimensioni delle navi, è presumibile attendersi anche un aumento del traffico di trasbordo.

3

indicatori

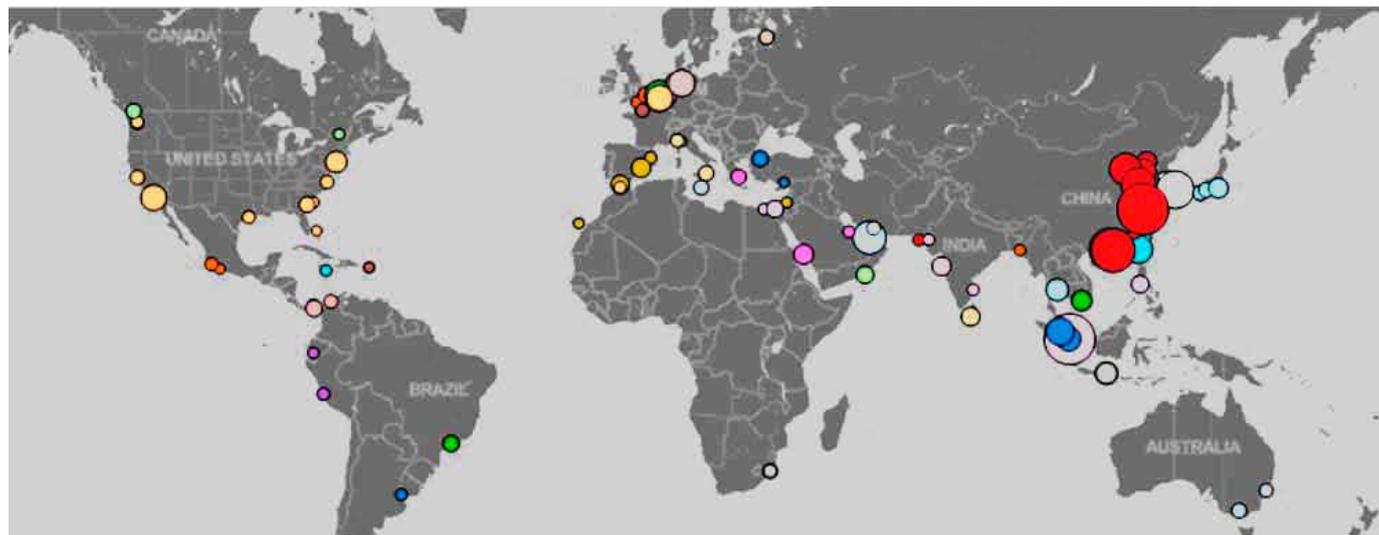
COMPETITIVITÀ

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 i porti che meglio rispondono alle esigenze dei loro "clienti", ovvero i carrier.

La geografia dei porti



Fonte: www.lloydlist.com

La geografia dei porti emerge chiaramente dalla mappa, dove la grandezza della sfera circoscrive chi detiene il dominio del traffico container.

La figura mostra in primis, il dominio dei porti cinesi, sul podio mondiale si conferma nel 2013 il porto di Shanghai. Immediatamente dopo la Cina, seguono, ma con no-

tevole distacco, i porti del Nord Europa; nel considerare i diretti competitor degli scali italiani è inoltre riportata anche la performance degli scali spagnoli.

Performance al 2013 di alcuni principali porti mondiali

Port	Country	Teus (milioni)		Var. 13/12
		2013	2012	
Shanghai	China	33	32,53	1,4%
Singapore	Singapore	32,6	31,65	3,0%
Shenzhen	China	23	22,94	0,3%
Hong Kong	China	22,3	23,12	-3,5%
Rotterdam	Netherlands	11,62	11,87	-2,1%
Hamburg	Germany	9,3	8,86	5,0%
Antwerp	Belgium	8,57	8,64	-0,8%
Bremen	Germany	5,83	6,12	-4,7%
Valencia (data as at November)	Spain	3,96	4,11	-3,6%
Algeciras	Spain	4,34	4,11	5,6%
Barcelona	Spain	1,72	1,76	-2,3%
Gioia Tauro	Italy	3,09	2,72	13,6%
Genoa	Italy	1,99	2,06	-3,4%
La Spezia	Italy	1,3	1,25	4,0%

Fonte: SRM su Autorità Portuali

La tabella evidenzia la costante crescita dei porti cinesi, ad eccezione di Hong Kong, mentre hanno rallentato gli scali del Nord Europa, Amburgo esclusa. Al riguardo, l'Autorità Portuale di Rotterdam ha individuato il motivo principale del calo nella bassa domanda di consumo e altri prodotti, derivanti dalla situazione economica difficile e nello spostamento di alcuni traf-

fici sul porto tedesco di Amburgo. In Spagna Algeciras ha migliorato di oltre il 5% il proprio traffico container sfiorando il primato di Valencia che invece ha perso il 3,6%. In Italia si evidenzia l'ottima performance di Gioia Tauro che, con una crescita di oltre il 13,6% sul 2012, ha nuovamente superato la soglia dei 3 milioni di teus.

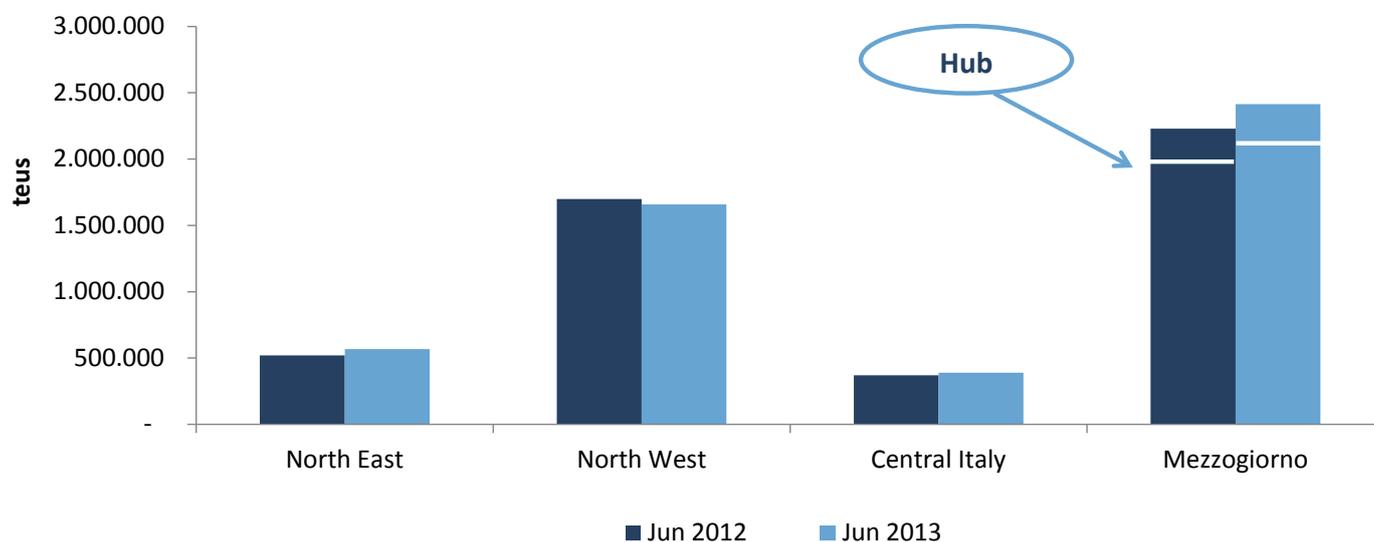
Le previsioni Drewry di qui al 2017 attribuiscono al traffico container una crescita annuale media del 5%, pari ad una domanda complessiva, al 2017, di 800 milioni di TEU. Questo avrà effetti immediati ed importanti sulla dimensione delle navi porta container, e quindi sui servizi che i porti dovranno essere in grado di offrire ai carrier.

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 primo semestre del 2013¹.

Movimentazione dei teus per macroarea. Dati al 1° semestre 2013



Fonte: SRM su Autorità Portuali

I primi 6 mesi del 2013 mostrano una buona tenuta del sistema portuale italiano. Rispetto ad analogo periodo del 2012, il segmento dei container ha superato la soglia dei 5 milioni di teus (+4,4%); le rinfuse liquide, con oltre 87 milioni di tonnellate, hanno registrato un +0,1%; il comparto passeggeri ha fatto rilevare con oltre 14,8 milioni un +6,6%; e ancor più importante il segmento delle crociere ha rilevato un +19,7% con oltre 4,25 milioni di passeggeri.

Solo le rinfuse solide hanno regi-

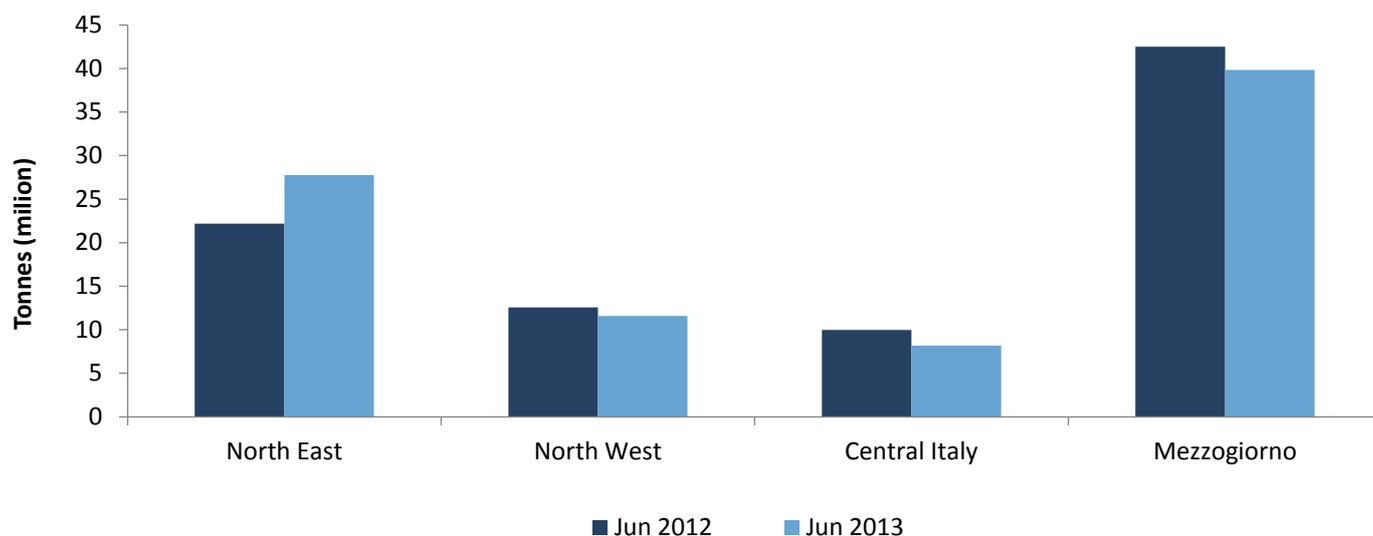
strato una contrazione pari al 9% con 34,52 milioni di tonnellate.

Con riferimento ai container, è il Mezzogiorno l'area in cui si concentra maggiormente questo tipo di traffico, circa 2,4 milioni di teus, movimentati per la gran parte dai porti hub. La buona performance dell'area (+8,3%) è riconducibile ai buoni risultati ottenuti da Gioia Tauro (+15,2% con 1,6 milioni). Segue poi il Nord Ovest che ha registrato una riduzione del 2,4% sull'analogo periodo del 2012, imputabile alla performance di Geno-

va che ha perso il 5% raggiungendo i 993 mila teus mentre La Spezia ha rilevato un +2% con quasi 629 mila teus. Anche il Nord Est ha registrato una variazione positiva del 9,2% rispetto a giugno 2012 per effetto del miglioramento di tutti i porti dell'area, in particolare di Trieste che con quasi 234 mila teus ha registrato un +13,6%. Infine anche i porti del Centro hanno conseguito tutte variazioni positive rispetto ai primi 6 mesi del 2012, consentendo all'area di raggiungere un +4,9% pari a 389 mila teus.

¹ I dati forniti dalle Autorità Portuali di Augusta e di Savona – Vado sono stimati.

Movimentazione delle rinfuse liquide per macroarea. Dati al 1° semestre 2013



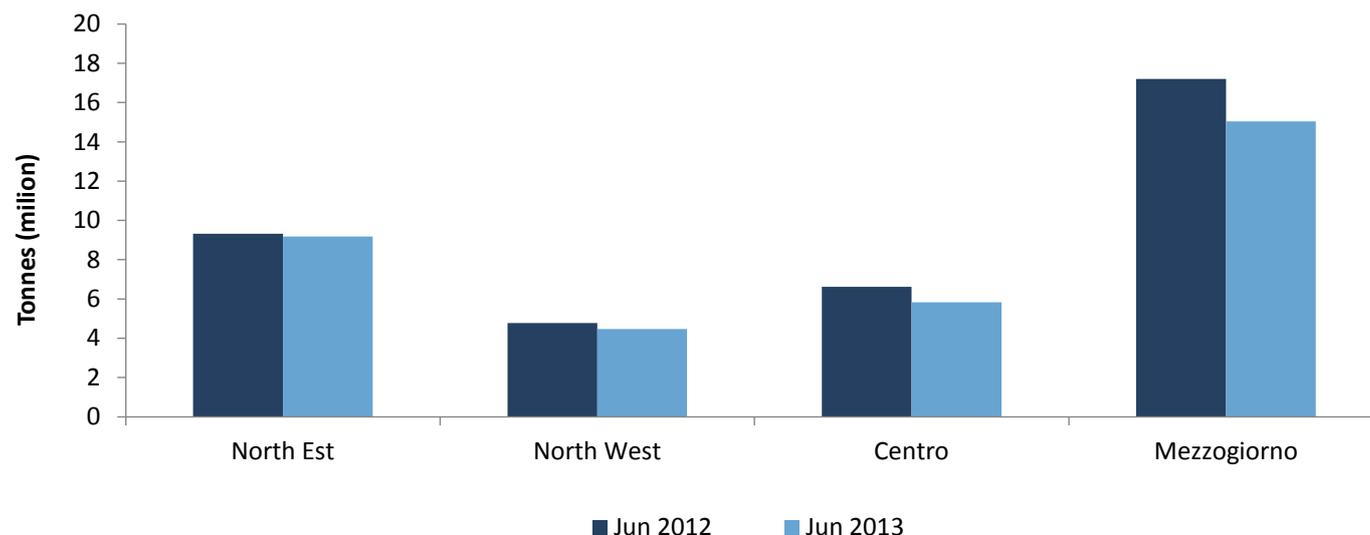
Fonte: SRM su Autorità Portuali

Il Mezzogiorno è l'area in cui si concentra maggiormente il traffico delle rinfuse liquide, quasi 40 milioni di tonnellate. Rispetto al primo semestre 2012 esso ha riportato una riduzione del 6,3% che riflette una contrazione nella movimentazione di merci liquide in tutti i porti, ad eccezione di Napoli che ha registrato un +35,7% per 3,3 milioni di tonnellate, Messina con +3,4% per 8,9 milioni di tonnellate e Brindisi (+6,7% per circa

1,4 milioni di tonnellate). Il Nord Est è l'unica macroarea che nel periodo considerato è cresciuta nel comparto delle merci liquide e anche in misura importante, del 25% raggiungendo quasi 28 milioni di tonnellate. Questo risultato è imputabile principalmente alla rilevante performance di Trieste che ha aumentato il proprio traffico di oltre un terzo superando i 20 milioni di tonnellate. Segue il Nord Ovest che ha perso circa l'8%

rispetto ai primi 6 mesi del 2012, per effetto della riduzione registrata in tutti i porti dell'area, in particolare La Spezia che ha dimezzato il proprio traffico. Infine il Centro che ha rilevato una contrazione del 18% per effetto della diminuzione della movimentazione in tutti i porti ad eccezione di Livorno che ha visto incrementare il proprio traffico del 3,6%.

Movimentazione delle rinfuse solide per macroarea. Dati al 1° semestre 2013



Fonte: SRM su Autorità Portuali

Il comparto delle rinfuse solide ha registrato una contrazione in tutte le macroaree, nel Mezzogiorno in maggiore misura (-12,6%), che comunque rappresenta l'area in cui si

concentra di più questa tipologia di traffico. I porti di Taranto (-27,3% ovvero circa 3 milioni di tonnellate in meno) e Brindisi (-28,8%, circa 1 milione di tonnellate in meno)

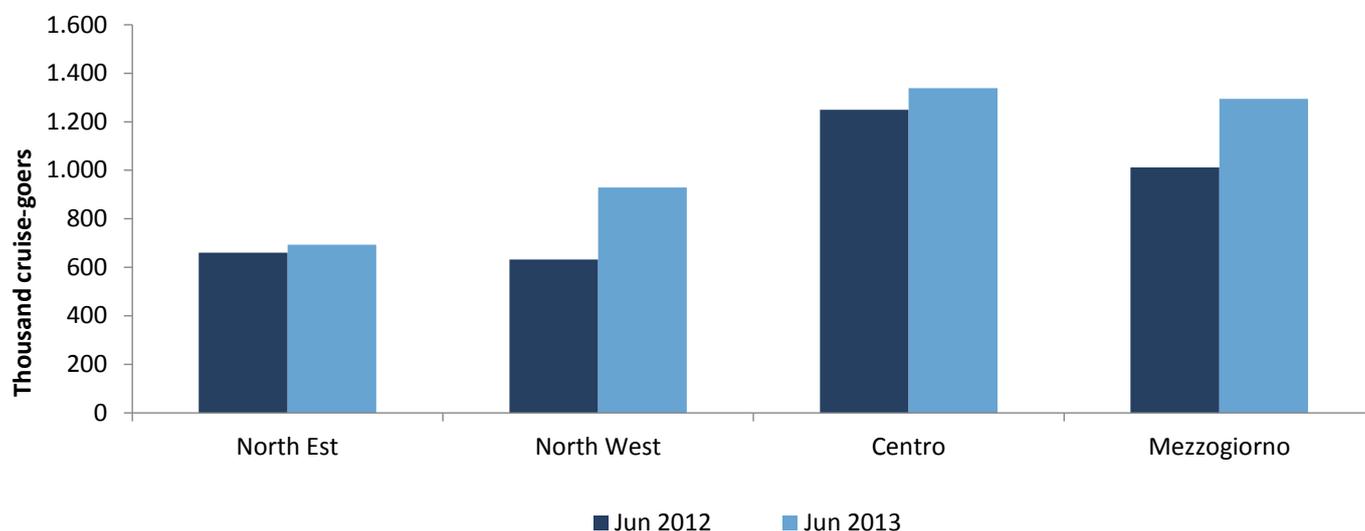
sono quelli che hanno subito la riduzione più importante, che l'incremento dell'Autorità Portuale del Levante (+70,6% equivalente a circa 400 mila di tonnellate) non ha

potuto compensare. Si evidenzia la performance del porto di Napoli che ha più che quadruplicato il proprio dato di merci solide superando i 2,2 milioni di tonnellate. A seguire, il Nord Est i cui porti hanno sostanzialmente tenuto, consentendo

una contrazione minima (-1,5%). Il Centro rileva una diminuzione dell'11,9% per effetto della contrazione del traffico in tutti i porti dell'area, in particolare di Piombino sceso sotto la soglia delle 2 milioni di tonnellate (-23,3% rispetto a

giugno 2012). Infine il Nord Ovest, anch'esso in regressione del 6,5%: nell'area solo Savona – Vado ha migliorato il proprio traffico del 6,2% con circa 1,7 milioni di tonnellate.

Movimentazione dei croceristi per macroarea. Dati al 1° semestre 2013



Fonte: SRM su Autorità Portuali

Si completa l'analisi del sistema portuale italiano al primo semestre 2013 con l'approfondimento dei passeggeri di navi da crociera, dato che questo tipo di turismo ha implicazioni dirette ed importanti sull'economia dei territori su cui ricadono i porti. Il segmento delle crociere ha registrato una forte crescita nel periodo considerato in tutte le macroaree. Il Centro, principalmente il porto di Civitavecchia che è leader in Italia in tale segmento, è la macroarea in cui si concentra il maggior numero di croceristi. Ha registrato un incremento del 7,2% rispetto a giugno 2012 proprio per

l'incremento di Civitavecchia che ha migliorato il proprio risultato del 22%, superando la soglia del milione di passeggeri. A breve distanza segue il Mezzogiorno che è migliorato del 28% raggiungendo quasi i 3 milioni di passeggeri distribuiti in molti porti: tra questi si cita Napoli, il primo porto dell'area per i croceristi che con oltre 407 mila passeggeri ha registrato un incremento del 7%; Bari che rileva un +9,9% pari a circa 228 mila croceristi; Palermo che si sta avvicinando a grande velocità al secondo rank dell'area con quasi 224 mila passeggeri in aumento del 78% rispet-

to a giugno 2012. Anche Cagliari e Messina hanno registrato buone performance nel comparto. Il Nord Ovest è l'area che ha registrato il maggiore incremento rispetto al primo semestre 2012, il 46,8%, raggiungendo circa 930 mila passeggeri distribuiti quasi interamente tra Genova e Savona-Vado, entrambi in crescita. Infine, il Nord Est ha rilevato un aumento del 5,1% per effetto della performance di Venezia che è cresciuta del 7,7% confermando con 667 mila croceristi la seconda posizione nel ranking nazionale del comparto.

Il focus sull'andamento del sistema portuale nazionale al primo semestre 2013 ha evidenziato una buona performance degli scali italiani che sono cresciuti nonostante il rallentamento del commercio mondiale e del trasporto marittimo.

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.

Classifica Alphaliner compagnie armatoriali del settore container*

Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,594,376	14.6%		
2	Mediterranean Shg co	2,353,451	13.2%		
3	CMA CGM Group	1,511,472	8.5%		
4	Evergreen Line	855,207	4.8%		
5	COSCO Container L.	772,304	4.3%		
6	Hapag-Lloyd	725,306	4.1%		
7	APL	636,686	3.6%		
8	Hanjin Shipping	627,027	3.5%		
9	CSCL	601,563	3.4%		
10	MOL	547,464	3.1%		
11	OOCL	458,360	2.6%		
12	NYK Line	457,529	2.6%		
13	Hamburg Sud Group	449,395	2.5%		
14	PIL (Pacific Int. Line)	375,603	2.1%		
15	Yang Ming MarineTransport Corp.	368,723	2.1%		
16	K Line	347,803	2.0%		
17	Hyundai M.M.	336,017	1.9%		
18	Zim	331,352	1.9%		
19	UASC	278,442	1.6%		
20	CSAV Group	273,008	1.5%		
21	Wan Hai Lines	165,791	0.9%		
22	X-Press Feeders Group	88,673	0.5%		
23	HDS Lines	88,608	0.5%		
24	NileDutch	75,490	0.4%		
25	KMTC	73,260	0.4%		
26	SITC	67,422	0.4%		
27	UniFeeder	57,227	0.3%		
28	TS Lines	52,436	0.3%		
29	Simatech	51,973	0.3%		
30	CCNI	50,711	0.3%		

* The top 100 league:

- The percentage shown on the left of each bar represents the operator-s share of the world liner fleet in TEU terms.
- The light coloured bar on the right represents the current orderbook (firm orders).

Fonte: Alphaliner

La classifica Alphaliner scatta una fotografia delle "top 100" compagnie armatoriali del settore containers al 20 gennaio 2014. A questa data ci sono 5.966 navi impiegate in servizi di linea in tutto il mondo, per una capacità com-

piessiva di 17.774.803 TEUs, ovvero di 226.461.611 dwt, di cui 4.977 sono portacontainer 'pure' per 17.305.571 TEUs. La flotta totale delle portacontainer 'pure' (comprese quelle attualmente non impiegate in servizi di linea) raggiun-

ge le 4.983 unità per 17.309.645 TEU complessivi.

Nel grafico - relativo ai primi 30 carrier - è invece riportato il ranking delle compagnie di navigazione operanti in questo settore.

Dalla classifica si evince che le maggiori compagnie specializzate nel trasporto container continuano a rafforzare le loro flotte, rimarcando e ampliando le differenze nella classifica armatoriale internazionale. Il settore sta diventando sempre più concentrato considerando che le "top five" detengono già il 48% della capacità di carico mondiale ma continuano ad investire. La prima, la danese Maersk, ha commissionato nei prossimi anni, 15 unità per una capacità di stiva pari a oltre 274 mila teu, mentre la seconda, la Mediterranean Shipping Company,

sta pianificando di ridurre il divario ordinandone addirittura 40 per una capacità di quasi 458 mila teu. Le strategie di entrambe le compagnie sembrano orientate a puntare sulle maxi-navi da 18 mila teu. Anche il terzo gruppo mondiale, il francese Cma-Cgm, ha commissionato ordini per altre 32 unità, così come la quarta grande presenza, che è la taiwanese Evergreen proprietaria di Italia Marittima (ex Lloyd Triestino), ha ordinato altre 30 navi puntando a potenziare così con oltre di 352 mila teu la sua capacità di offerta. In questo colossale rapporto

di forze, prudente appare la linea della cinese Cosco che ha "solo" 4 navi in portafoglio-ordini.

La prima italiana della classifica (in totale sono tre su cento) si trova al 35° posto ed è la napoletana Grimaldi Lines, che ha al suo attivo 37 navi portacontainer e altre 11 in orderbook. Tale azienda mantiene forte la sua rilevanza nel panorama mondiale considerando che la sua flotta spazia anche nei traghetti ro/ro e le autostrade del mare.

L'analisi dei dati forniti dalla classifica Alphaliner ci offre una fotografia del settore delle navi portacontainer molto dinamico in cui le compagnie armatoriali leader continuano ad effettuare e pianificare investimenti sempre più importanti che stanno contribuendo a rendere il settore molto concentrato.

4

indicatori

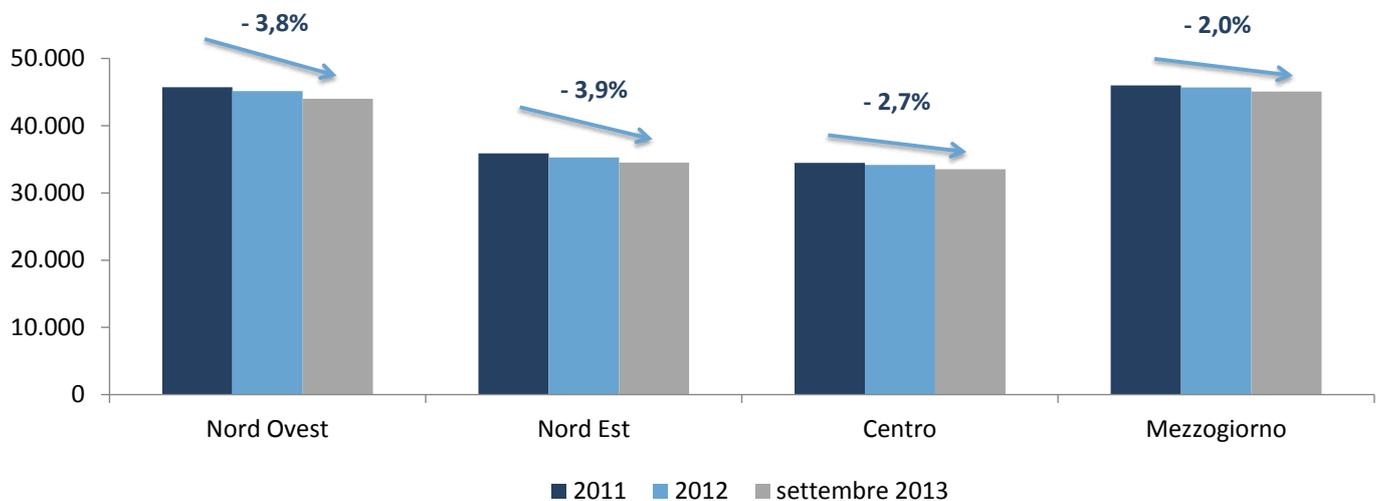
IMPRESE

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

Imprese nel settore logistico

Questo gruppo di indicatori è finalizzato ad esporre i dati relativi alla numerosità delle imprese del settore della logistica e dei trasporti, suddivise per aree territoriali e anche per tipologia. Con periodicità annuale saranno poi inserite le statistiche riferite alla flotta italiana con il dettaglio della tipologia e le variazioni annuali.

Concentrazione delle imprese logistiche nelle macroaree (2011-2012-sett.2013)



Fonte: SRM su Movimprese

Nel periodo considerato si assiste ad una riduzione progressiva del numero delle imprese logistiche in tutte le macroaree in cui si suddivide il territorio italiano. A settembre 2013 esse ammontano complessivamente

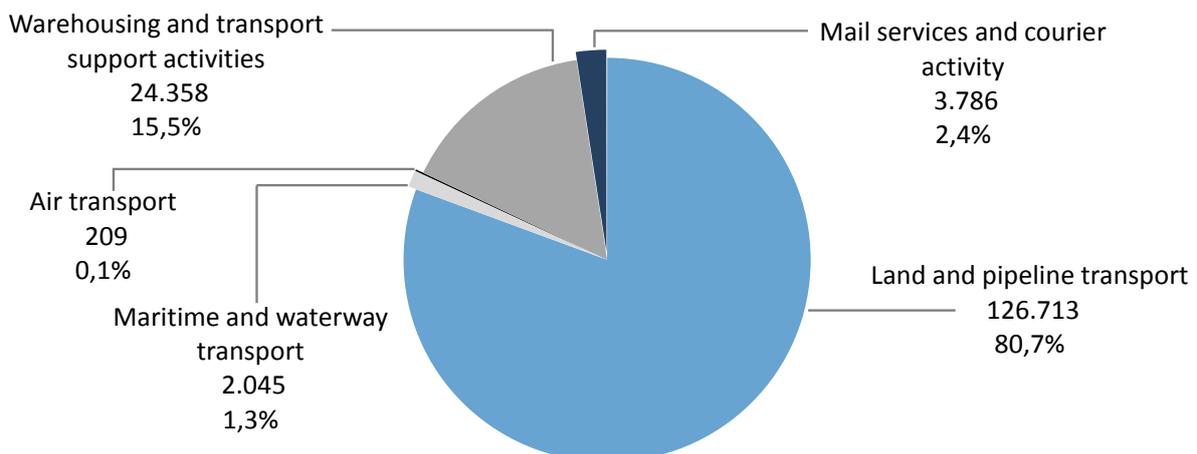
a 157.111 e sono presenti in maggior numero nel Mezzogiorno dove arrivano a quota 45 mila.

Andando ad osservare il grafico successivo, si conferma la prevalenza delle aziende dedicate al trasporto

terrestre in linea anche con gli anni precedenti.

Delle imprese logistiche, una quota pari al 18% è costituita da società di capitale, in aumento dell'1,1% rispetto al 2012.

Suddivisione delle imprese logistiche per settori di attività. Dati a settembre 2013



Fonte: SRM su Movimprese

Anche i dati riferiti alle imprese scontano le difficoltà dell'economia italiana, mostrando una riduzione del numero di aziende in tutto il Paese. Si evidenzia anche un dato positivo, ovvero l'aumento della quota di società di capitale, a dimostrazione della diffusione di aziende più strutturate rispetto al passato.

Entrando nel dettaglio delle società armatoriali la flotta italiana si compone di 1.581 navi per un totale di 19 milioni di tonnellate di stazza lorda. Rispetto al 2011 si registra un aumento del 2% nel tonnellaggio di stazza, seppure in misura più contenuta rispetto agli anni precedenti (9,8% tra il 2009 e il 2010 e 8% tra il 2010 e il 2011) e

un'analogha diminuzione in termini di numero di delle navi , dovuto in gran parte alla vendita all'estero di unità di età avanzata. La flotta italiana è infatti molto giovane considerando che le navi per il 66% hanno meno di 10 anni; ciò perché gli armatori continuano ad investire in unità sempre più avanzate ed ecologiche: nel corso del 2012 sono

state ultimate 25 navi per 739 mila tonnellate di stazza lorda.

In base alle informazioni disponibili per il 2013, la flotta di bandiera italiana per il trasporto merci non presenta ad oggi variazioni da segnalare.

Flotta mercantile italiana (2011-2012)

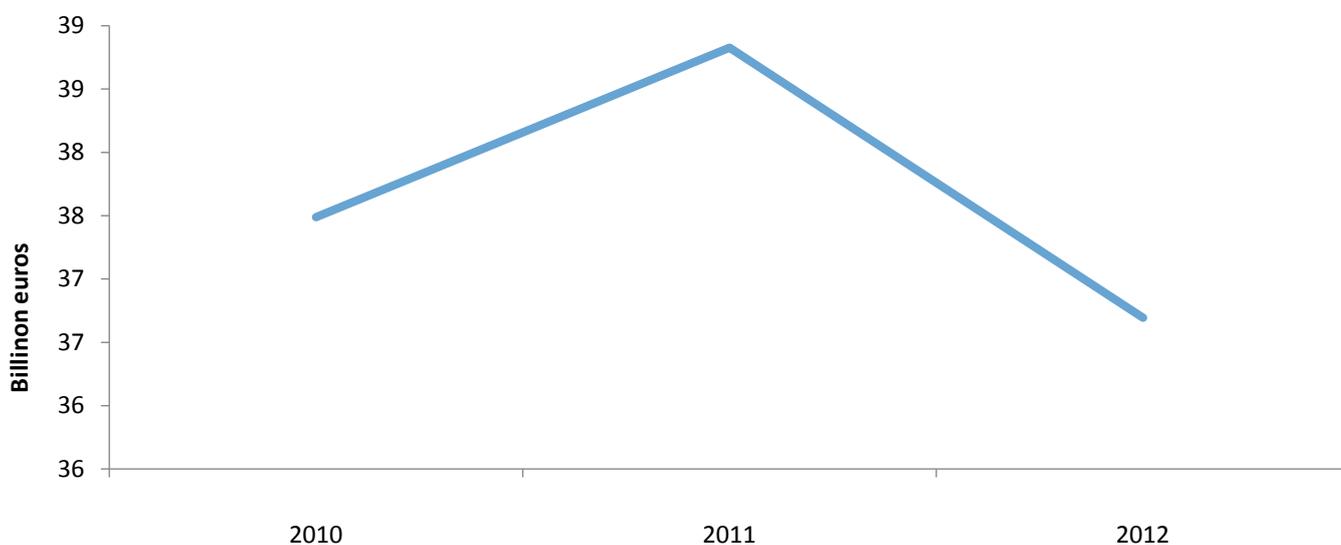
Ships of 100 gt and over	31.12.2012		31.12.2011		Var. 2012/2011	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
Liquid cargo ships	299	5.611	307	5.606	-3%	0%
Dry cargo ships	240	8.262	245	8.143	-2%	1%
Mixed and passenger ships	444	4.536	463	4.251	-4%	7%
Obo Carriers	1	33	1	33	0%	0%
Auxiliary services ships	597	683	603	746	-1%	-8%
Total	1.581	19.125	1.619	18.779	-2%	2%

Fonte: Confitarma, 2013

Fatturato delle top 100 imprese del settore logistico/marittimo

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, alla natura giuridica, ecc.

Trend fatturato complessivo delle Top 100 aziende di trasporto e logistica in Italia. Anni 2010-2012



Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

I risultati sopra esposti sono stati ottenuti interrogando la banca dati AIDA bureau van Dijk ed estrapolando tra le aziende italiane dei settori trasporto e logistica le top 100 in termini di fatturato negli anni 2010, 2011 e 2012.

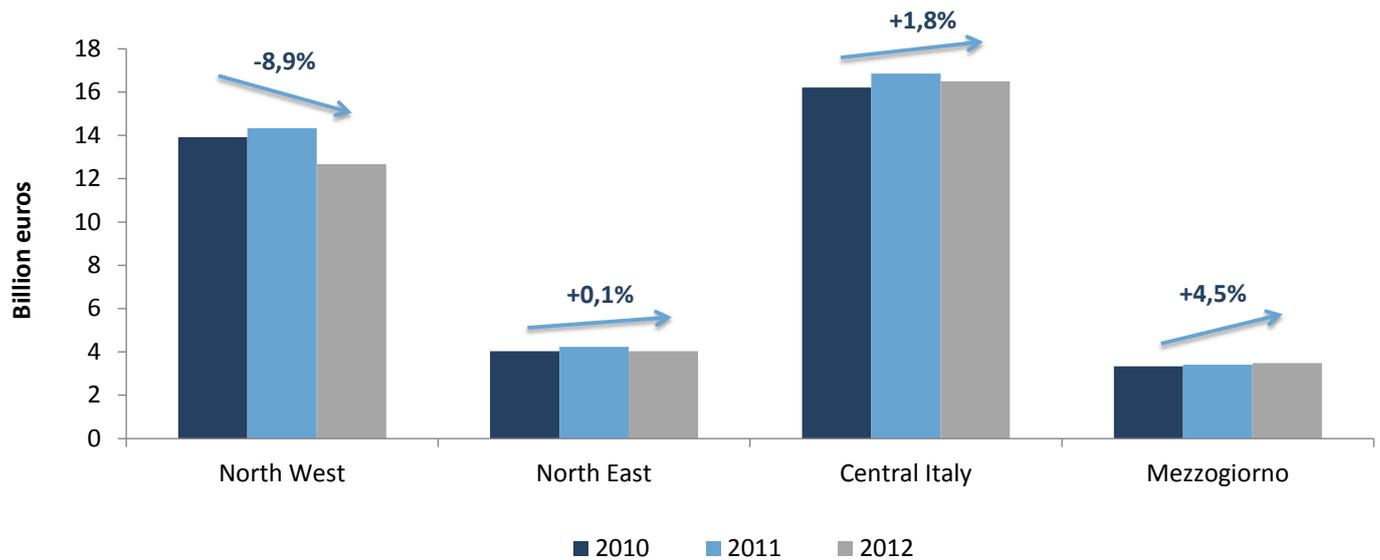
Proprio l'analisi del trend del fatturato complessivo di queste aziende nel triennio considerato mostra un andamento altalenante caratterizzato da un incremento nel 2011 rispetto all'anno precedente del 3,6%, per poi registrare un calo del 5,5% nel 2012 raggiungendo un valore totale di 36,7 mld€.

Nel grafico successivo, per valutare la concentrazione territoriale del fatturato delle imprese di trasporto e logistica, è stata poi considerata la provincia in cui è situata la sede legale di ciascuna azienda di cui è stato esaminato il fatturato. Come si evince dal grafico, il Centro risulta la macroarea in cui è maggiormente concentrato il fatturato delle aziende di trasporto e logistica che, tra il 2010 e il 2012, ha registrato un incremento dell'1,8%. Segue il Nord Ovest, unica macroarea ad aver rilevato nel periodo considerato una contrazione dell'8,9%,

il Centro e il Mezzogiorno che ha registrato la crescita più consistente, del 4,5%.

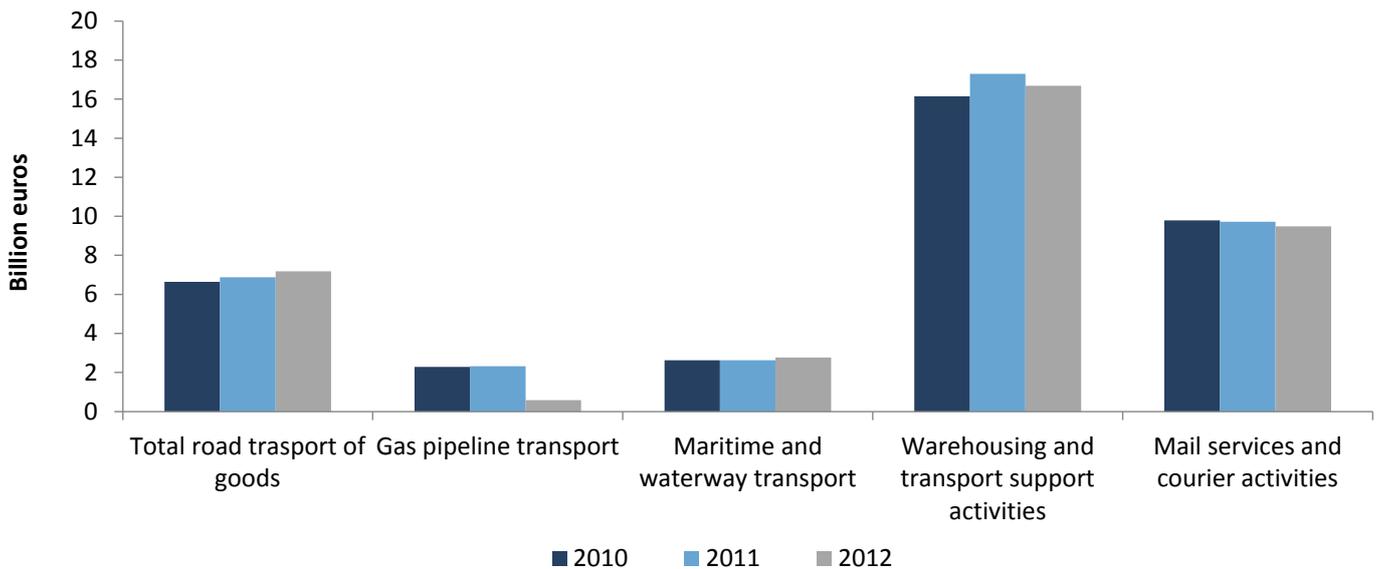
Infine, esaminando la distribuzione del fatturato per tipologia di attività, viene mostrata la concentrazione nel settore del magazzino e dei servizi postali, seguito dal trasporto su strada. Le aziende appartenenti a questo settore, unitamente a quelle del trasporto marittimo, vantano un fatturato in crescita nel triennio considerato.

Concentrazione territoriale del fatturato complessivo delle Top 100 aziende di trasporto e logistica in Italia. Anni 2010-2012



Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

Distribuzione del fatturato delle imprese di trasporto e logistica per settori di attività. Anni 2010-2012



Fonte: SRM su AIDA bureau van Dijk

I dati relativi al fatturato delle imprese di trasporto e logistica, evinti dalla banca dati Aida bureau van Dijk mostrano un 2012 in contrazione rispetto all'anno precedente, anche se questa riduzione ha riguardato essenzialmente le aziende localizzate nel Nord Ovest. Inoltre l'analisi per settori di attività mostra per l'Italia un maggiore fatturato per le imprese che forniscono attività di supporto a quelle dei trasporti, mentre tra queste ultime continua a prevalere quello su gomma.

5

indicatori

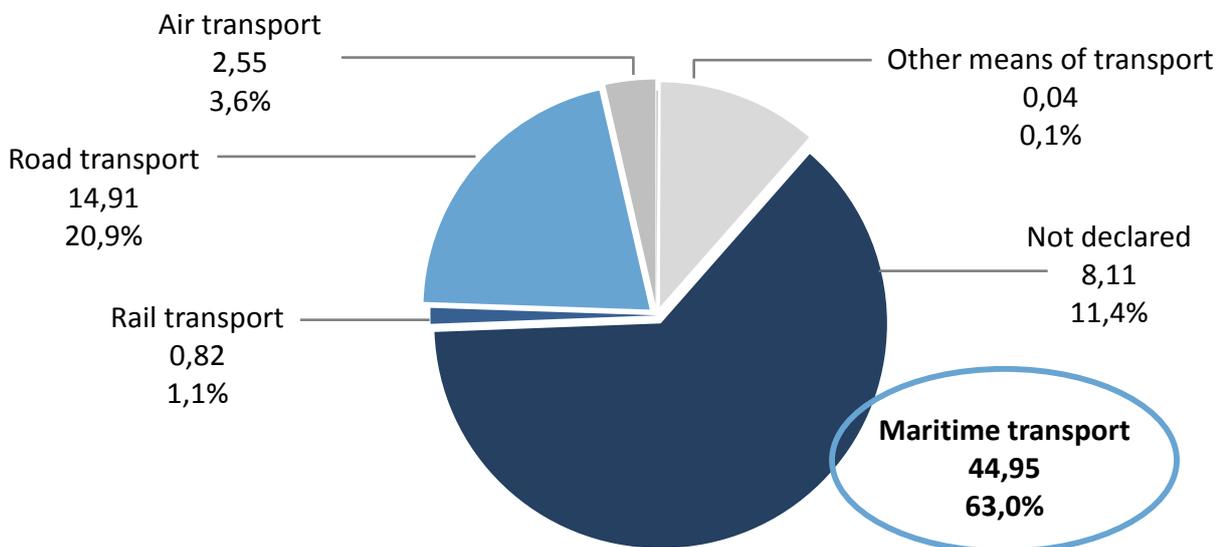
FOCUS SUL MEZZOGIORNO

*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

Tale parametro offre 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€). Gennaio- Settembre 2013



Fonte: SRM su Coeweb

Dalla figura sopra esposta si evince che il trasporto marittimo per il Mezzogiorno è la modalità prevalente per lo di scambio delle merci, con una quota del 63%. Tale valore è nettamente superiore rispetto

alla pur significativa media nazionale del 31%. In termini assoluti, il valore dell'interscambio marittimo del Mezzogiorno nei primi 9 mesi del 2013 è stato pari a quasi 45 miliardi di euro, ovvero il 26,1% del

dato Paese; esso ha risentito della generale contrazione dell'interscambio commerciale dell'area, registrando un -9,6% rispetto all'analogo periodo del 2012.

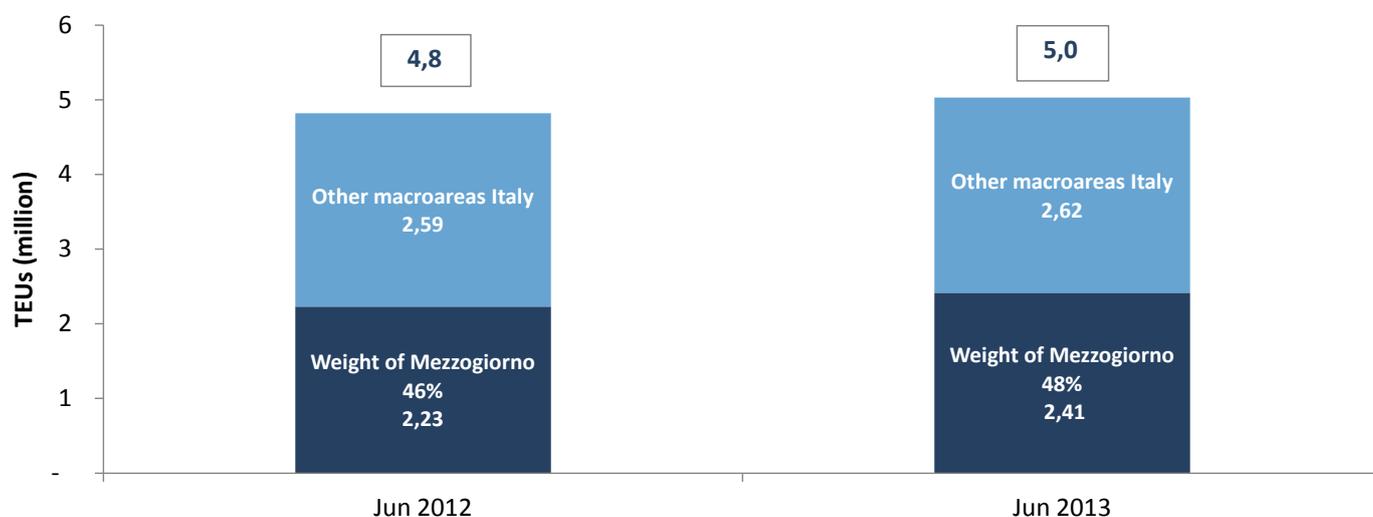
La valutazione dell'interscambio commerciale mostra per i primi 9 mesi del 2013 un rallentamento del Mezzogiorno che riguarda sia l'import sia l'export, un dato che testimonia la frenata della produzione e che si è esteso anche al trasporto marittimo di merci. Si evidenzia comunque la rilevanza di tale modalità per l'interscambio del Sud Italia: 2 merci su tre sono importate/esportate su nave.

Traffico portuale

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

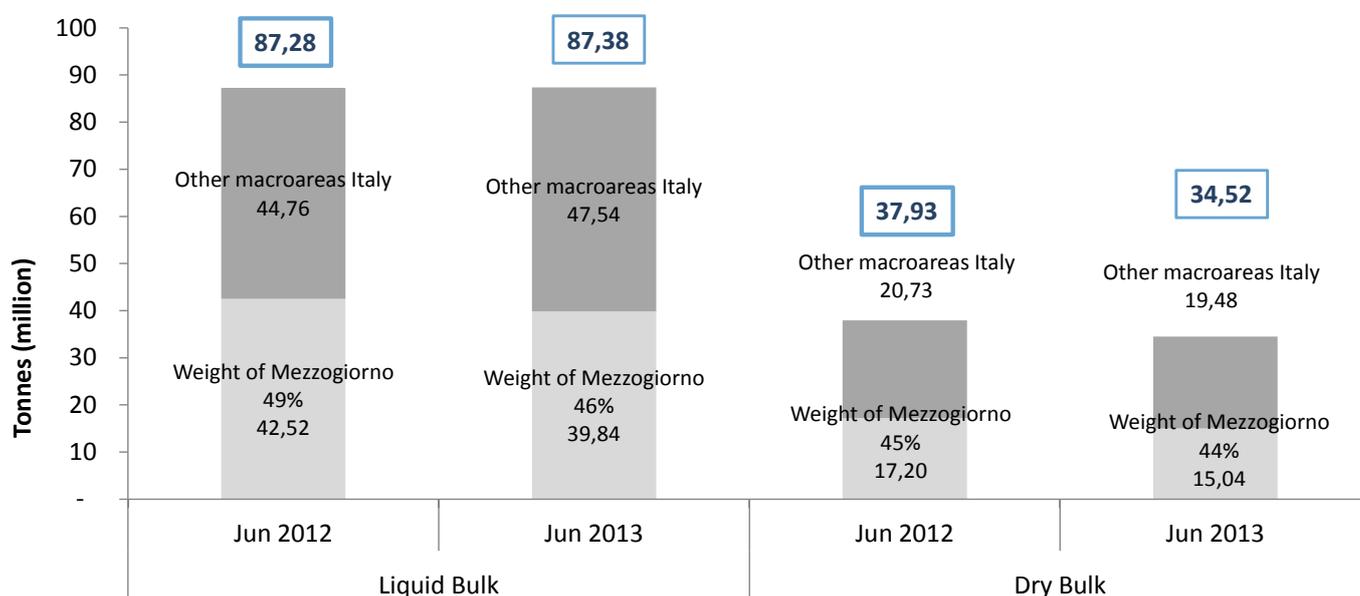
I dati si riferiscono al primo semestre 2013.

Teus movimentati dai porti del Mezzogiorno rispetto al totale Italia. Dati al 1° semestre 2013



Fonte: SRM su Autorità Portuali

Rinfuse liquide e solide movimentate dai porti del Mezzogiorno rispetto al totale Italia. Dati al 1° semestre 2013



Fonte: SRM su Autorità Portuali

Il Mezzogiorno concentra il 48% dei teus movimentati dall'Italia per un ammontare di 2,4 milioni nei primi 6 mesi del 2013, in aumento rispetto all'analogo periodo del 2012 dell'8,3%.

In effetti questo dato si spiega con la presenza nell'area dei tre porti di transhipment italiani e, in particolare, l'incremento riflette l'ottima performance di Gioia Tauro che ha movimentato oltre 206 mila teus in più rispetto al primo semestre 2012 per un aumento del 15,2%. Tale incremento ha più

che compensato la contrazione del porto di Taranto che continua a registrare diminuzioni di traffico: il dato a giugno 2013 è -29,7%. Cagliari ha migliorato i suoi traffici dell'8,8%.

Anche per la movimentazione di merci liquide il Mezzogiorno ha un peso importante: a giugno 2013 era pari al 46% del dato Italia, in calo rispetto al primo semestre 2012 del 6,3%. Questo risultato è imputabile alla contrazione dei traffici dei porti più significativi dell'area in questo segmento di

traffico: Augusta (2,45 milioni di tonnellate in meno pari a -16,8%) e Cagliari (835 mila tonnellate in meno pari a -6,9%).

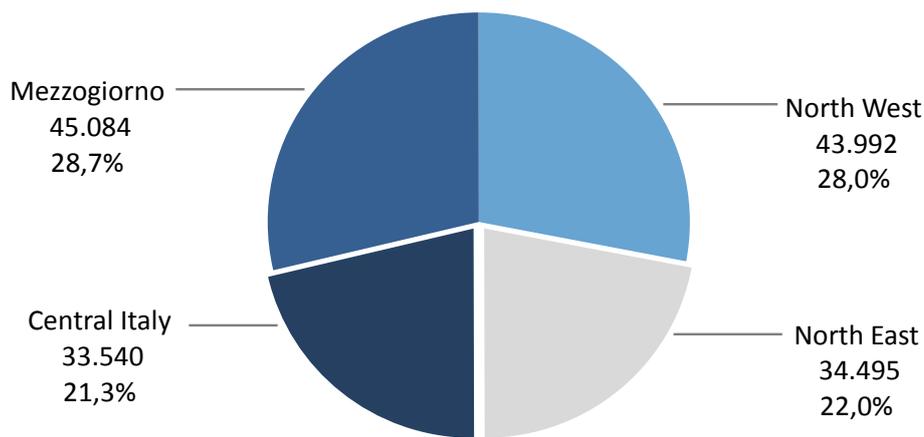
Per le rinfuse solide, il peso del Mezzogiorno ammonta al 44%, anche questo in calo rispetto al primo semestre del 2012. Hanno risentito della contrazione del traffico in particolare i porti pugliesi di Taranto che ha perso nel periodo considerato quasi 3 milioni di tonnellate (-27,3%) e di Brindisi in calo di 964 mila tonnellate pari al -28,8%.

Guardando alle statistiche dei porti, emerge chiaramente il ruolo di primo piano ricoperto dagli scali del Mezzogiorno in tutti i segmenti di traffico. In effetti, al generalizzato calo delle rinfuse liquide e solide, si affianca un buon andamento nel segmento delle merci containerizzate.

Peso imprese logistiche

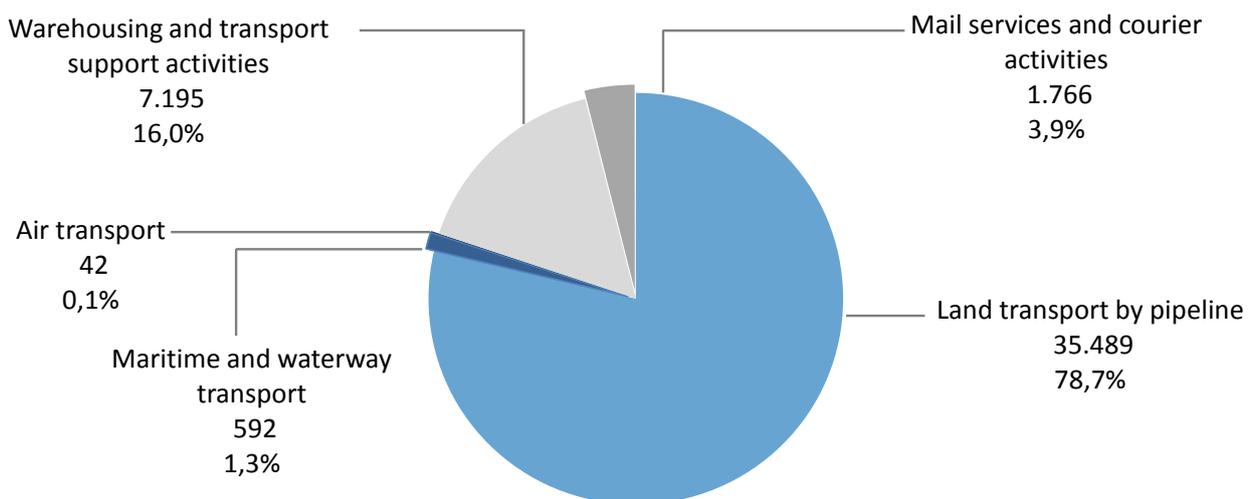
I dati relativi alla presenza di imprese logistiche nelle regioni del Sud Italia, con l'indicazione del trend triennale per evidenziare lo stato di salute del settore, il dettaglio della forma giuridica e, con periodicità annuale, un'analisi del fatturato delle principali aziende.

Ripartizione delle imprese logistiche per macroarea. Dati a settembre 2013



Fonte : SRM su Movimprese, 2013

Ripartizione delle imprese logistiche per macroarea. Dati a settembre 2013



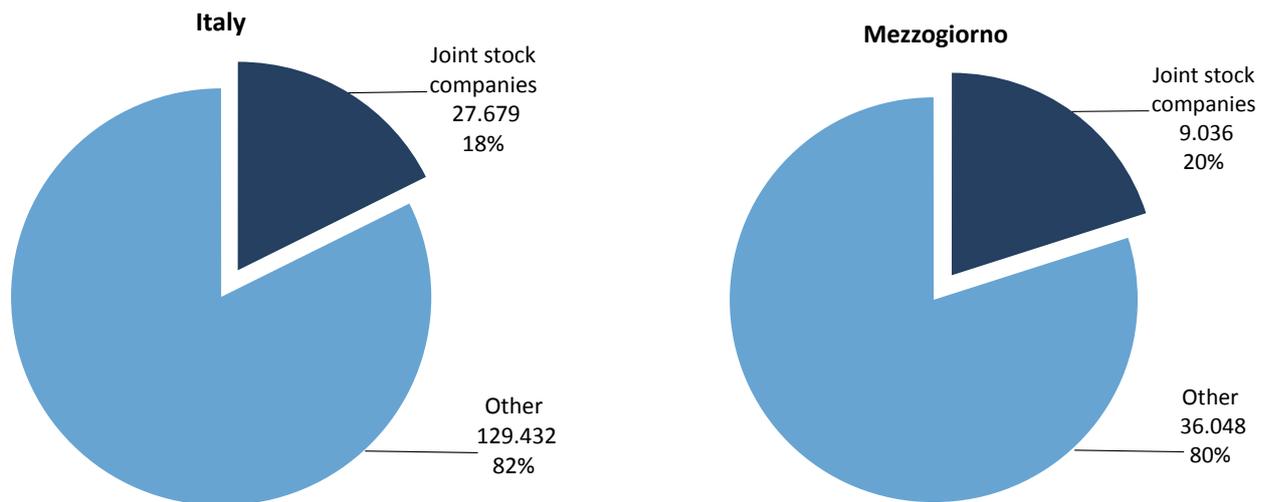
Fonte : SRM su Movimprese, 2013

Il Mezzogiorno è la macroarea che presenta la più alta concentrazione di imprese logistiche, sono oltre 45 mila, il 28,7% del dato nazionale. Esse in prevalenza appartengono

al settore del trasporto su gomma (79%), e al secondo posto con il 16% ci sono le imprese che effettuano attività di supporto ai trasporti.

Riguardo alla forma giuridica, il 20% di queste è società di capitali, una percentuale leggermente superiore al dato nazionale.

Forma giuridica delle imprese logistiche. Confronto Italia - Mezzogiorno. Dati a settembre 2013



Fonte: SRM su Movimprese

I dati sulle imprese confermano l'importante patrimonio logistico del Mezzogiorno e quanto il trasporto marittimo sia un driver rilevante per la sua economia.

Una visione d'insieme

Gli indicatori considerati nell'Osservatorio SRM mostrano per il trasporto marittimo, a livello internazionale ed europeo, un periodo di difficoltà che riflette l'andamento del commercio globale che ha ripreso a crescere, ma a tassi moderati. Tale congiuntura, unitamente ad una generalizzata situazione di oversupply, sta mettendo in difficoltà i vettori marittimi che sempre più frequentemente stanno implementando strategie finalizzate alla riduzione dei costi, come lo slow steaming e il gigantismo navale, o alla razionalizzazione dei servizi, come il ricorso alle alleanze. È naturale attendersi che in questo modo le strategie perseguite dai principali carrier potranno incidere sulla geografia dei porti che, sempre più selezionati, dovranno essere in grado di offrire servizi complessi a navi sempre più grandi. La tendenza al gigantismo presumibilmente potrà avere implicazioni anche sullo Short Sea Shipping che, dal canto suo, è già di per sé una modalità di trasporto marittimo molto rilevante nell'EU, ma che probabilmente in futuro potrebbe ulteriormente crescere di importanza per effetto dell'aumento del traffico di trasbordo.

L'analisi dei dati forniti dalla classifica Alphaliner ci offre una fotografia del settore delle navi porta-container molto dinamico in cui le compagnie armatoriali leader continuano ad effettuare e pianificare investimenti sempre più importanti che stanno contribuendo a rendere il settore molto concentrato.

E l'Italia? I dati contenuti nell'Osservatorio rilevano una diminuzione dell'interscambio complessivo trainato sostanzialmente da una riduzione dell'import, come effetto delle difficoltà economico-produttive che sta attraversando il nostro Paese. Tale andamento

si rispecchia anche nella performance del trasporto via mare, che rappresenta una delle modalità più rilevanti per lo scambio di merci dell'Italia, che ha registrato un calo nonostante l'export abbia fatto rilevare un incremento, seppur lieve. Il focus sull'andamento del sistema portuale nazionale al primo semestre 2013 ha evidenziato una buona performance degli scali italiani che sono cresciuti nonostante il rallentamento del commercio mondiale e del trasporto marittimo.

Luci e ombre vengono fuori anche dai dati riferiti alle imprese che mostrano una riduzione del numero di aziende del settore trasporti e logistica in tutto il Paese. Si evidenzia anche un dato positivo, ovvero l'aumento tra queste della quota di società di capitale, a dimostrazione della diffusione di aziende più strutturate rispetto al passato. Esse comunque scontano le difficoltà dell'economia italiana come si evince dai dati relativi al fatturato delle imprese di trasporto e logistica, evinti dalla banca dati Aida bureau van Dijk. Questi mostrano un 2012 in contrazione rispetto all'anno precedente, anche se questa riduzione ha riguardato essenzialmente le aziende localizzate nel Nord Ovest. Inoltre l'analisi per settori di attività mostra per l'Italia un maggiore fatturato per le imprese che forniscono attività di supporto a quelle dei trasporti, mentre tra queste ultime continua a prevalere quello su gomma.

Il Mezzogiorno conferma un solido patrimonio logistico, in termini di infrastrutture ed imprese, ma la congiuntura economica non è particolarmente favorevole e sta avendo delle ripercussioni anche sulle relazioni commerciali dell'area. La valutazione dell'interscam-

bio commerciale mostra per i primi 9 mesi del 2013 un rallentamento che riguarda sia l'import sia l'export, un dato che testimonia la frenata della produzione e che si è esteso anche al trasporto marittimo di merci.

Si evidenzia comunque la rilevanza di tale modalità per l'interscambio del Sud Italia: 2 merci su tre sono importate/esportate su nave.

Guardando alle statistiche dei porti, emerge chiaramente il ruolo di primo piano ricoperto dagli scali del Mezzogiorno in tutti i segmenti di traffico. In effetti, al generalizzato calo delle rinfuse liquide e solide, si affianca un buon andamento nel segmento delle merci containerizzate che comunque è quello comunemente utilizzato per confrontare le performance dei porti a livello mondiale perché strettamente correlato all'andamento del commercio mondiale. In particolare non si può non menzionare Gioia Tauro, il principale hub di transhipment italiano, che dopo aver subito gli effetti della crisi registrando continue riduzioni di movimentazioni merci, dal 2012 ha iniziato una brillante ripresa e si prepara a nuovi incrementi di traffico se e quando entrerà in pieno servizio il P3 Network che punta proprio su Gioia Tauro come grande scalo del Sud Italia. ■■■

maritime
economy