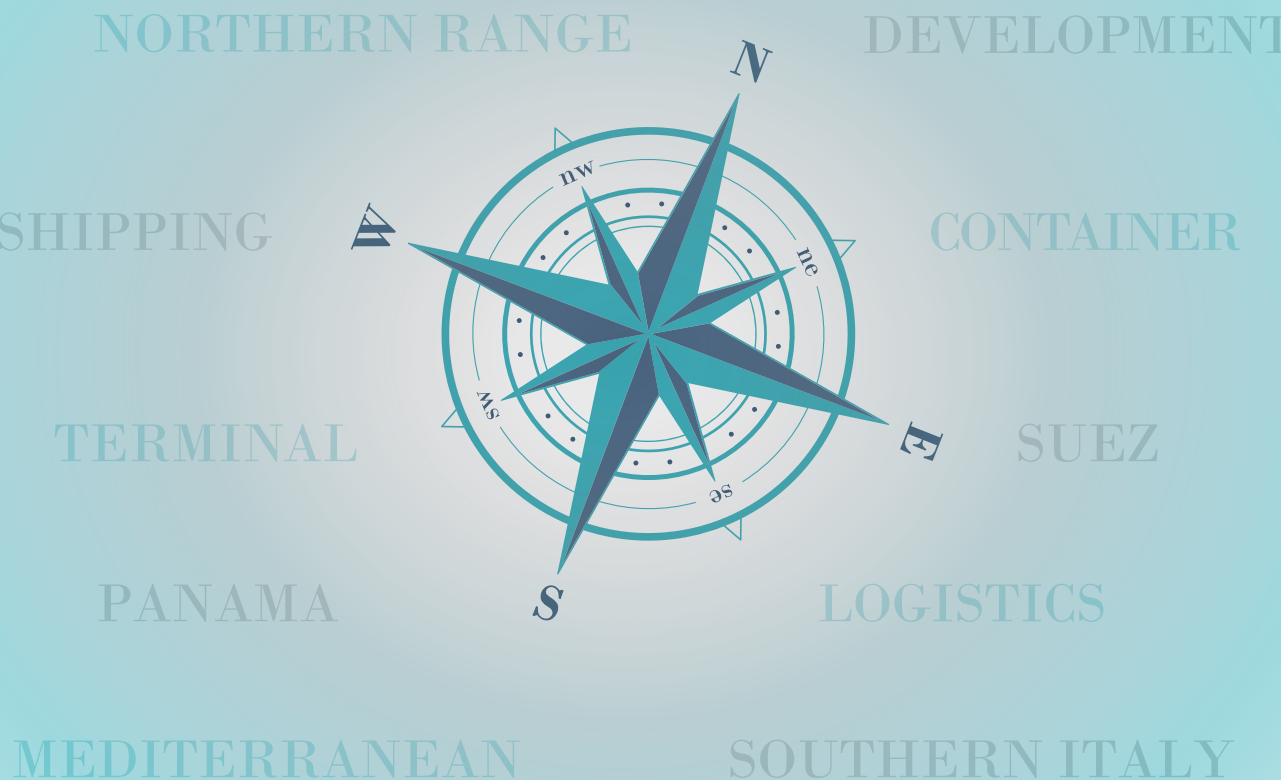


Italian Maritime Economy

Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama:
dalle rotte globali, un Mediterraneo più centrale

3° Rapporto Annuale

2016





ITALIAN MARITIME ECONOMY

**Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama:
dalle rotte globali, un Mediterraneo più centrale**

Rapporto Annuale 2016

GIANNINI EDITORE

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

La ricerca ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate.

Tutte le interviste realizzate nei casi studio, i cui testi sono stati regolarmente approvati dai protagonisti, sono curate da SRM che non è in alcun modo responsabile dei fatti, delle opinioni, delle notizie e dei dati menzionati, così come nel caso dei capitoli non elaborati direttamente.

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

Pubblicazione aggiornata con dati e informazioni disponibili a maggio 2016.

Grafica di copertina, editing e sviluppo editoriale: Marina RIPOLI

ISBN - 978-88-7431-820-9

2016© Giannini Editore

Napoli - via Cisterna dell'Olio, 6/b

www.gianninispaspa.it

“Il mare unisce i paesi che separa”

Alexander Pope

Ricerca realizzata da



GLI AUTORI

(cfr. pag. 201, Notizie sugli autori)

Direttore della ricerca:
Massimo DEANDREIS

Responsabile dell'Area di Ricerca *Maritime & Mediterranean Economy*:
Alessandro PANARO

Team della ricerca:

Olimpia FERRARA (Coordinatore), Michele ACCIARO, Anna Arianna BUONFANTI,
Matteo CHIMENTI, Michele DAL DOSSO, Massimo GUAGNINI, Hilde MEERSMAN,
Eddy VAN DE VOORDE, Thierry VANELSLANDER, Edwin VAN HASSEL.

Il Rapporto Annuale *Italian Maritime Economy 2016* rientra in un ampio progetto di ricerca realizzato da SRM denominato “Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica” che ha generato il portale web specializzato (www.srm-maritimeconomy.com). Esso ha l’obiettivo di monitorare e analizzare le dinamiche e l’impatto economico del settore sull’economia del Paese in una visione europea e mediterranea.

L’Osservatorio è realizzato grazie al sostegno della COMPAGNIA DI SANPAOLO, cui va un particolare ringraziamento da parte di SRM e di tutti gli autori della ricerca.

Si ringraziano, inoltre, tutti i **partner sostenitori** del progetto: Assoporti, Autorità Portuale di Taranto, Contship Italia, Federagenti, Federpesca, Grimaldi Group, Lotras, Unione Industriali di Napoli.

Un ringraziamento particolare al BANCO DI NAPOLI per aver collaborato in sede di presentazione e diffusione dei risultati della ricerca. Si ringraziano al riguardo il Presidente Maurizio BARRACCO e il Direttore Generale Francesco GUIDO. Si ringrazia inoltre il *Desk Shipping* di Mediocredito Italiano per la partecipazione attiva al progetto di ricerca.

Si ringraziano, inoltre, le banche e le divisioni del Gruppo INTESA SANPAOLO per la collaborazione nella fase di acquisizione delle informazioni e di diffusione dei risultati della ricerca, in particolare: Alexbank, Intesa Sanpaolo Bank Luxembourg, Divisione Corporate e Investment Banking di Intesa Sanpaolo. In particolare si ringraziano Dante CAMPIONI, CEO di Alexbank, Carlo PERSICO, Responsabile International SUPPORT & Subsidiaries, Intesa Sanpaolo.

Un particolare ringraziamento a: Michele PAPPALARDO (Presidente Federagenti), Ambrogio PREZIOSO (Presidente, Unione Industriali di Napoli), Michele LIGNOLA (Direttore Generale, Unione Industriali di Napoli), Francesco TAVASSI (Presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti dell’Unione Industriali di Napoli), Paul KYPRIANOU (Direttore, Relazioni Esterne Grimaldi Group), Sergio PRETE (Presidente, Autorità Portuale di Taranto), Daniele TESTI (Marketing & Corporate Director, Contship Italia), Luigi GIANNINI (Vicepresidente FEDERPESCA), Pasqualino MONTI (Presidente Assoporti), Armando DE GIROLAMO (Amministratore Unico Lotras).

Il primo capitolo della parte monografica del lavoro è stato realizzato grazie al partenariato tra SRM, KLU-Kühne Logistics University di Amburgo, University of Antwerp – TPR, Department of Transport and Regional Economics con cui è stata organizzata a gennaio 2016 una Missione Scientifica ad Anversa per osservare ed analizzare i modelli di gestione portuale del Northern range.

Il successo della Missione scientifica di SRM ad ANVERSA è stato possibile anche grazie alla partecipazione attiva delle seguenti aziende/istituzioni: ECSA-European Community Shipowners’ Association, PORT of Antwerp, PORT of Antwerp International, PSA, MSC, ZUIDNATIE.

Si ringraziano per le interviste e il materiale fornito: John BELLER (Key Account Manager, MSC Belgium), Stefanie D'HERDE (Marketing Coordinator, Port of Antwerp), Patrick MERLEVEDE (Business Development Manager, Zuidnatie), Inge NUYTEMANS (Business Analyst Intermodality & Hinterland, Port of Antwerp), Patrick VERHOEVEN (Secretary General Ecsa), Kristof WATERSCHOOT (Managing Director, Port of Antwerp International).

Il secondo capitolo della parte monografica del lavoro è stato realizzato grazie alla collaborazione con le aziende SCAFI e PANAMA TUGS Group, di cui è Presidente e CEO, Giovanni MASUCCI, che hanno consentito lo svolgimento di una Missione Scientifica a PANAMA ad aprile 2016 per analizzare gli aspetti infrastrutturali ed economici del nuovo Canale.

Al riguardo, si ringrazia il Direttore di PANAMA TUGS, Giovanni COMPIANI per il grande sforzo compiuto nella fase logistica, organizzativa e operativa della missione consentendo di fornire alla ricerca un grande valore aggiunto in termini informativi e di analisi.

Il successo della Missione scientifica di SRM a PANAMA è stato possibile anche grazie alla partecipazione attiva delle seguenti aziende/istituzioni: Hutchinson Port Holdings, Manzanillo International Terminal, Panama Canal Authority, Panama Canal Pilots Association, Panama Maritime Authority, Panama Maritime Chamber, PSA.

Si ringraziano per le interviste e il materiale fornito: Oscar BAZAN (Executive Vice President Planning and Business Development, Panama Canal Authority), Alessandro CASSINELLI (General Manager PSA Panama), Juan Carlos CROSTON (Vice President Marketing & Corporate Affairs, Manzanillo International Terminal), Jovani GONZALEZ (Deputy Director General Directorate of Seafarers, Panama Maritime Authority), Silvia DE MARUCCI (Executive Manager, Vice Presidency for Planning and Business Development, Panama Canal Authority), Edgar PINEDA (CCO, HPH Panama), Londor RANKIN (Panama Canal Pilots Association, President), Gerardo VARELA (General Director, Ports and Maritime Ancillary Industries General Directorate, Panama Maritime Authority), Nicolas VUKELJA DUQUE (First Vice President, Panama Maritime Chamber), Ricardo UNGO (Manager Business Development Section, Executive Vice Presidency for Planning and Business Development, Panama Canal Authority).

Un ringraziamento particolare all'Ambasciatore Italiano a Panama S.e. Marcello APICELLA per la disponibilità offerta, i preziosi consigli e le informazioni fornite.

Si ringrazia Prometeia per aver partecipato al progetto di ricerca.

Si ringrazia, inoltre, l'International Propeller Clubs, nella persona del Presidente Umberto MASUCCI, per il contributo operativo fornito al lavoro, concretizzatosi con la missione in Spagna dell'aprile 2016, che ha permesso di analizzare sul campo i porti di Barcellona e Valencia.

Un ringraziamento ai Presidenti dei Propeller Clubs di Barcellona e Valencia per il supporto fornito nel corso della missione in Spagna, Albert ONATE e Francisco PRADO CONTRERAS.

Un ringraziamento a tutte le Autorità Portuali italiane ed estere che hanno fornito i dati di traffico aggiornati.

Si ringraziano, infine, per la collaborazione: Tiziana MURGIA (Assoporti), Teresa PUGLIESE (Mediocredito Italiano), Paola RUSSO (Unione Industriali di Napoli), Felicetta STANCO (Unione Industriali di Napoli).

NOTE:

Pur restando ferma la cura e la responsabilità di SRM nella progettazione complessiva del lavoro, nel coordinamento e nella successiva redazione dell'intero rapporto, si specificano di seguito le assegnazioni dei Capitoli:

- Capp. I, II e VI di SRM;
- Cap. III di Massimo GUAGNINI;
- Cap. IV di Matteo CHIMENTI e Michele DAL DOSSO;
- Cap. V di Michele ACCIARO, Hilde MEERSMAN, Eddy VAN DE VOORDE, Thierry VANELSLANDER, Edwin VAN HASSEL.

Cfr. pag. 201 per eventuali specifiche.

PREFAZIONE	13
INTRODUZIONE	15

PRIMA PARTE

GLI SCENARI ECONOMICI E COMPETITIVI DEI TRASPORTI MARITTIMI

CAPITOLO I – LO SCENARIO DEI TRASPORTI MARITTIMI: SHIPPING E PORTUALITÀ	
1. Lo scenario economico e il valore dello shipping	23
2. I traffici containerizzati	26
3. Le rinfuse solide	34
4. Le rinfuse liquide	37
5. Le merci varie. Il traffico Ro-Ro	41
6. Lo shipping in Italia tra competitor e riforme portuali	44
7. Conclusioni	47
Focus. La strategia portuale della Repubblica Islamica dell’Iran	51
Appendice statistica	57
CAPITOLO II – IL SISTEMA MARITTIMO-LOGISTICO ITALIANO: CONFRONTO CON I BEST COMPETITOR	
1. Premessa	71
2. Il posizionamento ed il trend dell’Italia nella competitività marittima	72
3. Il posizionamento ed il trend dell’Italia nella competitività logistica	78
4. Il posizionamento dell’Italia nella qualità delle infrastrutture	81
5. La frontiera della competitività	83
6. Conclusioni	86
CAPITOLO III – L’IMPATTO ECONOMICO DEI PORTI E GLI EFFETTI DI UN’ESPANSIONE DELLA CAPACITÀ DEL TRASPORTO MARITTIMO	
1. Premessa	89
2. Gli aspetti metodologici ed operativi	90
3. L’importanza economica dei porti	93

CAPITOLO IV – LE GRANDI ALLEANZE: I VESSEL SHARING AGREEMENT

1. Premessa	103
2. Le compagnie marittime	104
3. I Vessel Sharing Agreement	107
4. Il gigantismo navale	111
5. I servizi container sui porti italiani	114
6. Conclusioni	119

SECONDA PARTE

I GRANDI FENOMENI E LE TRASFORMAZIONI IN ATTO

CAPITOLO V – THE PORT OF ANTWERP AND THE NORTHERN-EUROPEAN FUTURE MARITIME ECONOMIC DEVELOPMENT

1. Foreword	125
2. The port of Antwerp system	127
3. The economic impact and cluster performance of other Hamburg-Le Havre ports	135
4. Impact of macro-drivers	143
5. Conclusions	158

CAPITOLO VI – IL CANALE DI PANAMA: SVILUPPO E PROSPETTIVE DI UN’INFRASTRUTTURA STRATEGICA PER I TRAFFICI MONDIALI

1. Premessa	161
2. I trend e le caratteristiche del traffico	163
3. Il nuovo Canale di Panama	174
4. La vision dei player: i risultati di una missione <i>ad hoc</i> di SRM	180
5. Conclusioni: i rapporti tra le rotte di Panama ed il Mediterraneo	186

BIBLIOGRAFIA	191
--------------	-----

NOTE SUGLI AUTORI	201
-------------------	-----

Il Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” è giunto alla sua terza edizione; SRM ha dunque portato avanti un altro anno di intense attività evidenziando, attraverso i propri studi, la valenza che ha il settore dell’economia marittima e i fattori che lo rendono un indiscusso asset di competitività.

Mi fa piacere sottolineare che il carattere distintivo delle nostre ricerche è quello di andare a verificare sul campo cosa si nasconde dietro alle statistiche, ai dati che spesso leggiamo; solo andando “nel” territorio si riesce ad avere piena contezza della dimensione di un fenomeno.

Il Mediterraneo, infatti, è un mare dove transitano navi di ogni genere che trasportano quotidianamente merci in container, alla rinfusa, o trasportano autoveicoli (come nel caso del Ro-Ro o delle Autostrade del Mare) ed è quindi il centro di un’attività marittima che va ad estendersi su una dimensione globale.

Già nel Rapporto dell’anno scorso evidenziammo come il raddoppio del Canale di Suez avrebbe potuto aumentare la centralità del Mediterraneo. Questo processo è ormai sempre più evidente. Il Rapporto di quest’anno si sofferma su alcuni elementi che rafforzano questa tendenza: è il caso della Cina che ha intensificato la sua presenza nel bacino con l’acquisto del porto del Pireo. Va in questa direzione anche la decisione dell’autorità che controlla il Canale egiziano, la quale ha annunciato un sensibile ribasso delle tariffe di transito per incentivare ulteriormente i passaggi.

L’accresciuta centralità marittima del Mediterraneo è una tendenza che prosegue nonostante l’instabilità politica che caratterizza l’area e le specifiche vicende che riguardano alcuni di questi Paesi.

Sul fronte del Nord Europa, invece, la portualità continua una fase di espansione infrastrutturale con investimenti in nuovi terminal, dragaggi, tecnologie. Altrettanto, a Sud, fanno alcuni scali del Nord Africa che, grazie alle loro free zone, riescono ad attrarre investimenti ed imprese che vogliono internazionalizzarsi. Il nostro Paese è stretto tra questi due poli portuali. E deve rispondere ai cambiamenti.

La riforma portuale ha rappresentato un significativo passo avanti ma occorre fare di più, il processo è avviato e occorre portarlo a termine quanto prima poiché la nostra competitività logistico-marittima deve essere guidata verso livelli di eccellenza.

SRM ha sempre sostenuto questa idea. Siamo infatti convinti che l’Italia ed il Mezzogiorno debbano puntare sulle 4 A del manifatturiero (Agroalimentare, Automotive, Aerospazio, Abbigliamento) affiancando all’industria un sistema logistico degno di tal nome poiché la competizione si gioca anche sulla capacità di internazionalizzarsi rendendo disponibili in modo rapido, efficiente ed efficace i nostri prodotti sui vari mercati. Non dobbiamo dimenticare che siamo un Paese marittimo da sempre, che siamo al centro del Mediterraneo con un posizionamento geografico invidiabile e che i nostri Porti e il settore armatoriale, rappresentano ancora uno dei simboli economici dell’Italia.

Abbiamo un import-export marittimo che è di oltre 220 miliardi di euro, mezzo miliardo di tonnellate di merci movimentate all’anno e siamo primi nel settore dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo e nel Mar Nero, e potremmo elencare altri numeri.

Inoltre ciò che vale per l'Italia vale ancora di più per il Mezzogiorno, che è una naturale piattaforma logistica al centro del Mediterraneo.

Investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale umano - puntando sul mare - sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno proprio la nostra posizione geografica e le nostre capacità intellettuali.

Per di più quest'anno avremo una nuova sfida, poiché sta per essere inaugurata un'altra infrastruttura che avrà indubbi effetti sugli equilibri mondiali marittimi: il Canale di Panama. E anche in questo caso SRM ha svolto in loco, ad aprile, una missione specifica proprio a Panama per analizzare, con i protagonisti, gli effetti dell'espansione sui traffici globali.

L'allargamento del Canale darà ulteriore impulso ai rapporti commerciali tra l'Europa e le Americhe e alle rotte navali che transitano per il Mediterraneo per raggiungere gli Stati Uniti, nonché alle rotte provenienti dalla Cina e dirette verso lo snodo centroamericano.

Il nostro Osservatorio è cresciuto e ne sono dimostrazione le collaborazioni che abbiamo con le Università di Anversa e di Amburgo, tra le più prestigiose al mondo; i ricercatori dei due atenei hanno scritto questo lavoro insieme a noi e questa vuole rappresentare una delle tante sinergie che il nostro centro studi mette al servizio dello sviluppo del territorio.

Ed anche l'Italia deve pensare in grande, iniziando a riflettere su quanto e su cosa investire, e rimane saldo, secondo SRM, il pensiero che una delle basi di partenza possa essere rappresentata dagli investimenti nei settori in cui l'economia italiana ha un know-how consolidato e riconosciuto, ossia la "filiera" marittima.

L'ambizione, non nascosta, è che il nostro Osservatorio, possa diventare un punto di riferimento per gli operatori, per le istituzioni, per le associazioni di categoria e naturalmente per il mondo bancario – di cui SRM è espressione - fornendo spunti, analisi e riflessioni che contribuiscano a far capire quanto è grande ed importante questo settore per l'Italia. Con un Mezzogiorno protagonista.

Paolo SCUDIERI

Obiettivi e struttura del Rapporto Annuale

La terza edizione dell'Annual Report "Italian Maritime Economy" rappresenta un segnale di consolidamento degli obiettivi che ha inteso raggiungere il progetto di ricerca di SRM, inaugurato nel 2014: l'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica.

Il voler portare all'attenzione i fenomeni connessi all'economia marittima ed ai riflessi che questi hanno nel nostro Paese si è dimostrato quanto mai necessario, soprattutto per offrire un contributo di conoscenza e di idee a chi opera nel settore e ne vive quotidianamente le vicende.

SRM è consapevole che la portualità, lo shipping e tutta la filiera logistica, rappresentano per l'Italia quell'asset che serve per essere competitivi e per far sì che il sistema imprenditoriale possa internazionalizzarsi verso tutte le aree del mondo. Ma economia del mare non vuol dire solo internazionalizzazione. La politica del mare infatti è un elemento che deve essere alla base della cultura di un Paese che vuole essere competitivo e vuole adottare strategie di crescita economica sostenibile.

Fondare, infatti, la propria economia sui trasporti marittimi e sulla logistica vuol dire sviluppare infrastrutture, imprese, far crescere relazioni internazionali, rafforzare i rapporti tra sistema universitario e produttivo e, non ultimo, creare occupazione e innovazione. Non è un caso se l'80% del commercio mondiale in volume ed il 70% in valore vengono trasportati via mare.

Il nostro Paese è al centro del Mediterraneo e deve quindi ora ed in futuro porre in essere le giuste policy per affrontare le sfide competitive che questo propone, ed è questo il diktat che anima il nostro progetto di ricerca. Monitorare e analizzare le dinamiche, le rotte, i progetti e i player che stanno sempre più guardando al mare nostrum come area di interesse strategico.

Già nell'edizione del primo anno il Rapporto manifestò preoccupazione sul fenomeno delle grandi navi, sull'incessante mole degli ordinativi inerenti le megaship ed il moltiplicarsi delle grandi alleanze navali; ora è evidente come questo sia diventata una delle principali criticità di molti dei nostri porti. Ancora oggi l'orderbook al 2019 riporta una crescita di oltre il 44% della flotta container nella fascia 18-21mila TEUs. È prevedibile, come già sta accadendo che l'offerta di stiva vada in overcapacity ma questo non farà altro che aumentare la concorrenza tra carrier che ottimizzeranno sempre più le direttrici e i servizi (la coreana Hanjin Shipping ad esempio ha creato dei nuovi servizi "Fast" con un numero minore di porti scalati) ed aumentare i processi di selezione dei porti.

SRM già da tempo evidenzia la crescente competitività della portualità nordafricana. Proprio i porti di Tanger Med (ndr. APM del Gruppo Maersk ha da poco annunciato nuovi investimenti nel Porto marocchino) e Port Said (recentemente ampliato) stanno investendo sempre più in infrastrutture e logistica, raggiungendo posizioni di leader nel settore.

L'anno scorso il Rapporto mise in evidenza la grande valenza del raddoppio del Canale di Suez e la strategicità della direttrice marittima Mediterraneo-Suez-Golfo che avrebbe guadagnato posizioni proprio grazie all'allargamento del canale egiziano. Il tema è quanto mai attuale, anche grazie alle nuove rotte navali di alcuni megacarrier che attraversano Suez provenienti dall'estremo Oriente e dall'area del Golfo.

L'Italia è in un momento delicato della propria storia portuale, è infatti coinvolta in un importante processo di riforma che la dovrebbe portare a riprendere gradualmente quel profilo competitivo che andava via via perdendo. I nostri porti sono sempre state infrastrutture efficienti ed al servizio del territorio ma sempre impegnati a confliggere con una burocrazia nemica e con una poco incisiva attività di programmazione e coordinamento, nonché con la carenza di investimenti ben mirati verso progetti strategici.

Il Paese, si trova così ad avere dei *competitor* molto agguerriti che investono, attirano capitali esteri, realizzano progetti, invitano i nuovi colossi del mondo armatoriale ad insediarsi nelle loro aree portuali, a costi più bassi, con manodopera sempre più specializzata, con fondali adeguati, con sistemi di tassazione meno onerosi e con terminal sempre più innovativi ed automatizzati.

Al profilarsi di questi nuovi scenari è dedicato il Rapporto di quest'anno che intende così dare offrire alcune analisi e riflessioni che possono essere da stimolo per una efficace politica marittimo-portuale italiana e del Mezzogiorno.

Il punto di partenza è quello di mettere in evidenza come il Mediterraneo vada sempre più acquistando centralità nell'ambito dei traffici marittimi globali. È pacifico che le merci e le navi aumentino solo se l'economia traina, ma progetti come il raddoppio di Suez, la realizzazione e l'allargamento di nuovi e più moderni terminal nei porti del bacino (ad esempio Valencia, Tanger-med, Port Said, Pireo), la potenziale crescita di nuovi mercati (ad esempio gli Emirati Arabi Uniti ed il riaffacciarsi dell'Iran), non possono essere fenomeni cui assistiamo senza reagire. E sono inoltre fenomeni con impatto di lungo periodo, che superano la congiuntura.

A questi aspetti va ad aggiungersi l'evento marittimo dell'anno cui il nostro Rapporto dedica un capitolo specifico: l'apertura del nuovo Canale di Panama. La nuova infrastruttura, la cui inaugurazione è prevista il 26 giugno 2016, permetterà il passaggio di navi più grandi fino a 13-14.000 TEUs (dai 4-5.000 del Canale storico che rimarrà sempre operativo) ed inoltre una velocizzazione dei passaggi dovuta al fatto che nei due canali contemporaneamente potranno passare 3 navi alla volta anziché 2.

Il nuovo Canale, come emerso dalle risultanze di una specifica missione che SRM ha svolto a Panama, darà un nuovo impulso all'economia del Paese ed a tutta l'area centro americana. I porti statunitensi in prossimità di Panama hanno, infatti, posto in essere piani di potenziamento delle proprie infrastrutture e gli stessi terminalisti che gestiscono i piazzali degli scali più importanti hanno reso noti programmi di espansione.

Panama, infatti, riporterà all'attenzione i traffici provenienti dall'estremo Oriente e diretti verso la Costa Est degli USA (lato Atlantico) e i traffici provenienti dalle rotte deep-sea Mediterraneo-Costa Ovest (lato Pacifico) degli USA. Occorrerà naturalmente vedere quanto impatteranno le tariffe e quali saranno le politiche di attrazione dei porti stessi ed in questo senso il Report fa specifiche riflessioni. Il Canale Centro-Americano va confermandosi più come un grande canale regionale americano che avrà soprattutto l'effetto di rafforzare la portualità statunitense della costa atlantica.

Mentre Suez dal canto suo si conferma come un canale ad impatto globale.

Resta di fatto che il nuovo Canale ha già generato nuove dinamiche navali: a titolo di esempio il vettore tedesco Hapag Lloyd ha ordinato 5 navi della Classe “Valparaiso express” (10.500 TEUs, fatte su misura per passare nelle chiuse del nuovo canale); diversi porti del Centro America stanno attuando piani che li porteranno ad avere nuovi spazi di attracco (es. Corozal) ed anche gli effetti del Partenariato transatlantico per il commercio e gli investimenti (in inglese Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP) tra Europa e USA sono sullo sfondo per i potenziali impatti e rappresentano un’altra opportunità per tutto il sistema marittimo globale.

Altro importante messaggio/fenomeno che il Rapporto vuole portare all’attenzione è quello relativo alla sempre più incisiva presenza del “Dragone” nel sistema marittimo Mediterraneo. L’interscambio cinese verso il Sud Mediterraneo dal 2000 al 2015 è aumentato di ben 10 volte superando i 50 miliardi di euro e raddoppiando il valore ogni anno. Oggi la Cina è il secondo partner commerciale dell’area dopo gli Stati Uniti ed è quello con il maggiore tasso di crescita percentuale; questo Paese, grazie anche al nuovo Canale di Suez ha aumentato il suo interesse strategico verso il Mediterraneo.

Il fenomeno degli insediamenti cinesi è da osservare anche in relazione a vari accadimenti come: l’acquisizione del 67% del Porto del Pireo da parte di Cosco, operatore cinese partecipato dal Governo e recentemente fuso con l’altro mega operatore cinese CSCL (China Shipping Container Lines) che ha, tra l’altro, rafforzato ultimamente la presenza in Spagna. La Cosco (a seguito della fusione Coscocs) garantirà investimenti nel porto greco per 350 milioni di euro in dieci anni. Un’operazione che lascia intravedere l’intenzione della Cina di rafforzare la sua base logistica nell’area Med.

L’operazione va, tuttavia, letta anche insieme ad altri tasselli: 1) la Cina già possiede il 20% della *Suez Canal Container Terminal* che gestisce uno dei più grandi terminal di Port Said all’imbocco di Suez; 2) è recente la sottoscrizione del *Memorandum* che sancirà la nuova alleanza denominata “Ocean Alliance” tra i global carrier Cosco (Cina), CMA CGM (Francia), Evergreen Line (Taiwan) e Orient Overseas Container Line (Hong Kong) che rafforzerà la sua presenza nelle rotte Asia-Europa, Asia-Mediterraneo, Asia-Mar Rosso, Asia-Middle East, Trans-Pacifica, Asia-Costa Orientale USA e Trans-Atlantica, offrendo circa 40 servizi di linea che transiteranno in queste direttrici. Sarà interessante monitorare questa alleanza Francia-Estremo Oriente e quali effetti avrà sugli equilibri marittimi. 3) il gruppo terminalista Cosco Pacific, che fa parte del gruppo armatoriale Coscocs (Cosco & China Shipping) sta per comprare il 35% del capitale della società terminalista Euromax Terminal Rotterdam che gestisce uno dei terminal per contenitori nell’area Maasvlakte I del porto di Rotterdam, porto dove transitano numerose navi provenienti e dirette verso il bacino del Mediterraneo.

Proprio sul fenomeno delle alleanze tra grandi player il rapporto vuole ulteriormente porre attenzione; oltre a queste ultime menzionate ed alla ormai ben nota 2M (Maersk-MSC), vanno sviluppandosi nuovi accordi che vedranno via via attuare processi di selezione più marcati per la scelta dei porti e navi sempre più grandi che necessitano di un’efficienza logistica ed intermodale di eccellenza. Di grande rilievo sarà la “THE Alliance” tra i vettori Hanjin, Hapag-Lloyd, “K”Line, MOL, NYK e Yang Ming, a cui dovrebbe aderire anche la UASC e che diventerà operativa nell’aprile 2017 con una flotta di oltre 620 portacontainer per una capacità di 3,5 milioni di TEU.

È pur vero che non esiste solo il traffico container ma anche quello delle rinfuse solide e liquide che seguono altre dinamiche (es. il petrolio, i prodotti chimici o i prodotti agricoli) e che l'Italia ha un traffico Ro-Ro che rappresenta una delle nostre eccellenze assolute; resta però valida la questione: vogliamo essere un Paese player oppure accettiamo di essere marginalizzati dai grandi giochi delle alleanze marittime?

Il Ro-Ro in Italia (ndr. oltre il 50% del traffico è realizzato nel Mezzogiorno), cui il primo Rapporto annuale di SRM dedicò ampio spazio, rimane un patrimonio del Paese che ha in questo comparto armatori di eccellenza con terminali in tutto il mondo e va sostenuto e stimolato proprio per non perdere quote di mercato anche in comparti dove l'Italia ha ormai un know-how solido e riconosciuto.

Tra l'altro molti dei nostri scali (Livorno, Civitavecchia, Taranto, Napoli) hanno in progetto o stanno realizzando grandi terminal container o piattaforme logistiche e stanno ponendo in essere azioni per definire zone franche da utilizzare proprio perché cercano di non restare fuori da questi tipi di traffico.

Ecco, allora, che occorre attuare rapidamente il processo di riforma in atto e lavorare in parallelo per realizzare le opere e dare mercato alle infrastrutture che abbiamo. Con adeguate politiche di attrazione di investimenti e sviluppo di progetti intermodali che favoriscano i collegamenti tra i porti e le aree produttive del Paese. Maggiore efficienza e riduzione dei tempi sono l'unico modo per indurre le imprese ad usare i nostri scali e non quelli del Nord-Europa o di altri Paesi del Mediterraneo.

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

L'apertura di uffici della Maersk Line a Napoli; il porto di Gioia Tauro che pur nelle mille difficoltà trascorse è ancora in gioco; Cagliari che mantiene la sua posizione; Taranto che continua a credere nella ripresa; la presenza di armatori nel territorio con grandi capacità di naviglio e operatori intermodali e logistici che vogliono investire, sono tutti segnali positivi, e ne potremmo citare altri, che mostrano una voglia di crescere e far sviluppare il Paese.

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

Il Rapporto, infatti, è solo, una parte dei numerosi approfondimenti, paper, interviste che l'Osservatorio realizza e che continuerà a realizzare per mantenere sempre viva l'attenzione verso il nostro settore Marittimo.

La struttura della ricerca rispecchia gli obiettivi che si è inteso raggiungere; la prima parte è di natura congiunturale, la seconda contiene due monografie.

Per ciò che concerne la prima parte, il primo capitolo offre il quadro aggiornato delle caratteristiche del comparto nello scenario mondiale ed europeo, approfondendo le dinamiche dei vari segmenti di traffico. Inoltre, osserva le peculiarità e il valore del settore nel contesto economico e territoriale italiano con riferimento ad alcuni aspetti distintivi del comparto come ad esempio la flotta, i volumi movimentati, le rotte ed i traffici portuali.

Il secondo capitolo offre un'analisi dei profili della competitività dell'Italia e di un panel di Paesi *competitor* prendendo come base alcuni indici come ad esempio l'LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) e l'LSBCI (Liner Shipping Bilateral Connectivity Index) dell'Unctad, l'LPI (Logistics Performance Index) della World Bank. Questi indicatori di fatto permettono di monitorare, per i Paesi individuati, quanto influiscono gli investimenti nelle infrastrutture marittime e logistiche che si stanno realizzando oppure come reagiscono i porti (in meglio o in peggio) ai grandi cambiamenti in atto di cui abbiamo rassegnato.

L'obiettivo del terzo capitolo è, invece, quello di misurare l'impatto che i porti hanno sull'economia delle regioni e di valutare gli effetti di un'espansione della capacità del sistema portuale, in particolare del possibile rafforzamento del sistema portuale del Mezzogiorno.

L'indagine, di natura complessa, è molto interessante e dalle analisi effettuate emerge in modo netto come, per valutare correttamente il ruolo economico ed occupazionale della filiera portuale, occorra considerare non solo gli effetti diretti (valore aggiunto ed occupazione delle imprese del cluster) ma anche le ricadute sugli altri settori dell'economia regionale e sulle altre regioni.

La distinzione tra l'impatto sulla regione e l'impatto sul complesso dell'economia italiana fornisce una chiave di lettura che ha forti potenzialità interpretative, in quanto evidenzia il peso delle interrelazioni tra le regioni: in media oltre il 60% del valore aggiunto generato dai porti localizzati in una regione va ad impattare sulle altre regioni.

Il quarto capitolo, focalizza l'attenzione su un argomento che SRM segue da tempo e con grande attenzione, i *Vessel Sharing Agreement* e le loro evoluzioni. Da almeno due anni è in atto una forte tendenza dei global carrier marittimi a stringere alleanze per cercare di creare economie di scala, per ottimizzare rotte e costi e per cercare di incrementare i mercati di riferimento. Abbiamo già citato la 2M e la Ocean Alliance ma il capitolo offre anche una visione di qual è la dimensione concreta del fenomeno e l'impatto sulle varie rotte.

A seguire vi è la parte monografica del volume dove si inizia con il quinto capitolo dedicato ai porti del Northern Range. L'articolo, elaborato grazie ad una sinergia instaurata tra SRM, l'Università di Anversa e la Kühne Logistics University di Amburgo, è diviso in tre diverse sezioni: a) la prima di matrice più statistica è rivolta a mostrare, attraverso l'applicazione della matrice input-output, il peso e quindi l'importanza del porto di Anversa per l'economia belga; b) la seconda illustra l'impatto economico dei porti di Rotterdam e Amburgo sull'area del Northern Range, ed effettua un confronto con Anversa; c) l'ultima si focalizza sugli sviluppi che questi porti potrebbero avere a seguito dell'apertura del nuovo Canale di Panama.

Il sesto capitolo è dedicato proprio al nuovo Canale di Panama poiché ritenuto da SRM un evento di portata notevole che avrà, nel medio e lungo termine, indubbi impatti sui traffici marittimi tra cui quello di portare verso il continente americano navi di maggiore dimensione con le conseguenti risposte della portualità in termini di infrastrutture. Il Canale di Panama (così come ha già fatto Suez) porterà verosimilmente una rimodulazione delle rotte e delle intenzioni delle Alleanze che vanno instaurandosi e, non ultimi nuovi investimenti nell'area centroamericana; solo a titolo di esempio vale la pena ricordare che appena conclusosi il bando di gara per la ricerca di interessati a gestire il nuovo terminal container di Corozal (Panama) hanno risposto 4 colossi marittimi: APM Terminals (Danese); Terminal Link (Francese); PSA International (Singapore) e Terminal Investment (Olandese).

Le analisi sono molto interessanti in quanto arricchite dal know-how che SRM ha acquisito attraverso una missione svoltasi proprio a Panama in aprile 2016 (cfr. per i dettagli le note a pag. 6) dove ha ascoltato tutti i principali operatori coinvolti a vario titolo nell'infrastruttura.

Il capitolo reca anche alcune elaborazioni volte a comprendere in termini quantitativi quali saranno gli impatti in termini di navi e merci che transiteranno attraverso lo snodo panamense.

L'obiettivo ultimo è quello di fornire indicazioni di *policy* e individuare elementi di trasferibilità delle esperienze particolarmente significative.

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

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

Massimo DEANDREIS

Il Rapporto è stato progettato e coordinato da SRM. Il gruppo di lavoro che ha curato lo studio è così composto:

Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM

Alessandro PANARO, Responsabile Area “Maritime & Mediterranean Economy”

Anna Arianna BUONFANTI, Ricercatrice Area “Maritime Economy”, SRM

Capitolo I - “Lo scenario dei trasporti marittimi. shipping e portualità”.

Capitolo VI - “Il Canale di Panama: sviluppo e prospettive di un’infrastruttura strategica per i traffici mondiali”.

Olimpia FERRARA, Responsabile Osservatorio Maritime Economy, SRM

Capitolo II - “Il sistema marittimo-logistico italiano, confronto con i best competitor”.

Capitolo VI - “Il Canale di Panama: sviluppo e prospettive di un’infrastruttura strategica per i traffici mondiali”.

Massimo GUAGNINI, Partner di Prometeia, Bologna

Capitolo III - “L’impatto economico dei porti e gli effetti di un’espansione della capacità del trasporto marittimo”.

Matteo CHIMENTI, Project Manager del Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa, Verona

Michele DAL DOSSO, Area manager junior di Comac S.p.A, Verona

Capitolo IV – “Le grandi alleanze: i Vessel Sharing Agreement”

Michele ACCIARO, Associate Professor of Maritime Logistics, the Kühne Logistics University

Eddy VAN DE VOORDE, Full Professor, Faculty of Applied Economics, University of Antwerp

Hilde MEERSMAN, Full Professor, Faculty of Applied Economics, University of Antwerp

Thierry VANELSLANDER, Research professor, Faculty of Applied Economics, University of Antwerp

Edwin VAN HASSEL, Assistant Professor, Faculty of Applied Economics, University of Antwerp

Capitolo V - The port of Antwerp and the Northern-European future maritime economic development



Via Toledo, 177 - 80134 Napoli - Italia
Tel. +39 0817913761- 58 - Fax +39 0817913817
comunicazione@sr-m.it - www.sr-m.it

Presidente: Paolo Scudieri

Direttore Generale: Massimo Deandreis

Consiglio Direttivo: Roberto Dal Mas, Gregorio De Felice, Franco Gallia, Francesco Guido, Pierluigi Monceri, Marco Morganti, Marco Musella

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

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

Organismo di Vigilanza (art.6 D.Lgs. 231/01): Gian Maria Dal Negro

Comitato Etico (art.6 D.Lgs. 231/01): Lucio Palopoli

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

SRM adotta un Sistema di Gestione per la Qualità in conformità alle Normative UNI EN ISO 9001 nei seguenti campi: Studi, Ricerche, Convegni in ambito economico finanziario meridionale: sviluppo editoriale e gestione della produzione di periodici.

Soci Fondatori e Ordinari

INTESA  SANPAOLO

 BANCO DI NAPOLI

 IMI INVESTIMENTI



 BANCA DELL'ADRIATICO

e con il contributo della



Compagnia
di San Paolo



International
Affairs

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



Il rapporto analizza i nuovi fenomeni che in questo momento stanno caratterizzando l'andamento dei traffici marittimi, con particolare riferimento al nostro Paese.

Lo scenario nel Mediterraneo si presenta quanto mai complesso: l'Italia deve affrontare *competitor* portuali molto agguerriti come quelli della sponda Nordafricana e Nordeuropea che stanno investendo in nuove infrastrutture, tecnologie e logistica; e deve, inoltre, attuare un processo di riforma dei propri scali, ormai iniziato, rivolto a recuperare la posizione di leadership marittima che merita, data la favorevole posizione geografica. Proprio il Mediterraneo è oggetto di grandi attenzioni da parte della Cina che sta attuando incisive politiche di rafforzamento delle proprie basi logistiche, acquistando porti e orientando i propri *carrier* ad alleanze tese a servire rotte verso l'Europa e gli Stati Uniti. Prosegue, poi, la tendenza a costruire *megaship*, che giocoforza attiveranno processi di selezione sempre più marcati dei porti. A tutto questo si aggiunge la realizzazione del nuovo Canale di Panama che porterà altri e nuovi cambiamenti nella portualità americana e mondiale.

La prima parte del Rapporto esamina gli scenari economici e competitivi del nostro sistema marittimo, attraverso dati e statistiche di struttura oltre che mediante indici di analisi della competitività del nostro sistema Paese.

A seguire vi è la seconda parte monografica con due saggi: uno sui porti del Northern Range e l'altro sul Canale di Panama. Il primo articolo, evidenzia l'importanza e il peso del porto di Anversa per l'economia belga e l'area del Northern Range, fornendo un confronto con i porti di Rotterdam e Amburgo, nonché un focus sui possibili sviluppi di questi porti a seguito dell'apertura del nuovo Canale di Panama. Evento, quest'ultimo, che è stato analizzato nella seconda monografia del Rapporto attraverso il *know-how* acquisito da SRM nell'ambito della missione svoltasi a Panama nell'aprile 2016, durante la quale ha ascoltato tutti i principali operatori coinvolti a vario titolo nell'infrastruttura.

Le sfide, quindi, sono tante ed il Rapporto di SRM vuole dar conto di quali sono i cambiamenti che dobbiamo essere pronti ad affrontare con urgenza e con un Mezzogiorno protagonista.

SRM

Centro Studi con sede a Napoli, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, nato come presidio intellettuale e scientifico, ha come obiettivo il miglioramento della conoscenza del territorio sotto il profilo infrastrutturale, produttivo e sociale in una visione europea e mediterranea. Specializzato nell'analisi delle dinamiche regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno, è inoltre rivolto al monitoraggio permanente delle relazioni tra l'Italia ed il Mediterraneo e dei fenomeni economici che interessano il comparto marittimo e logistico.

www.sr-m.it

