

# Italian Maritime Economy

Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta

4° Rapporto Annuale

2017





**ITALIAN MARITIME ECONOMY**  
**Scenari e geomappe di un Mediterraneo**  
**nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta**

Rapporto Annuale 2017

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.

Publicazione aggiornata con dati e informazioni disponibili a maggio 2017.

Grafica di copertina, sviluppo editoriale ed elaborazione delle infografiche:

Marina RIPOLI

ISBN-13: 978-88-7431-879-7

2017© Giannini Editore

Napoli - via Cisterna dell'Olio, 6/b

[www.gianninisp.it](http://www.gianninisp.it)

*“Il mare unisce i paesi che separa”*  
Alexander Pope



*Ricerca realizzata da*



**GLI AUTORI**

(cfr. pag. 219, 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,  
Onno DE JONG, Bart KUIPERS, Zhao NAN, Dario RUGGIERO,  
Giuseppe RUSSO, Liu WEIRONG

## RINGRAZIAMENTI E NOTE

Il Rapporto Annuale *Italian Maritime Economy 2017* 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](http://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.

Si ringraziano, tutti i **partner sostenitori** del progetto: Assoport, Autorità Portuale di Sistema del Mar Ionio, Autorità Portuale di Sistema del Mar Tirreno Centrale, 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.

Un particolare ringraziamento a: Gian Enzo DUCI e Michele PAPPALARDO (Presidente e Consigliere 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 Sistema del Mar Ionio), Daniele TESTI (Marketing & Corporate Director, Contship Italia), Luigi GIANNINI (Presidente FEDERPESCA), Zeno D’AGOSTINO (Presidente Assoport), Armando DE GIROLAMO (Amministratore Unico Lotras), Pietro SPIRITO (Presidente, Autorità Portuale di Sistema del Mar Tirreno Centrale).

**La realizzazione della parte monografica** del lavoro è stata resa possibile grazie a quattro importanti missioni scientifiche svolte da SRM che hanno consentito, oltre a stipulare accordi con prestigiose entità di ricerca, di reperire dati, informazioni e documenti che hanno fornito considerevole valore aggiunto alla pubblicazione.

Durante le missioni si è avuto modo di comprendere, attraverso le visite agli scali locali, i modelli portuali e i fenomeni marittimi più interessanti che stanno interessando i porti cinesi, nordeuropei e israeliani.

**La prima missione si è tenuta a Shanghai** in Cina nel mese di dicembre 2016 e al riguardo un particolare ringraziamento va allo Shanghai International Shipping Institute (SISI) per tutto il supporto fornito ai ricercatori di SRM.

Il SISI è anche autore di uno dei capitoli del Rapporto e un particolare grazie va alla Presidenza ed al Segretario Generale Mr. Zhen HONG per l’ospitalità e il supporto fornito.

Grazie a Yang Yan BIN, Operations Department Assistant Manager del Terminal Zhendong gestito da Shanghai International Port Group, per il supporto fornito durante la visita al porto di Shanghai.

**La seconda missione si è tenuta a Rotterdam** in Olanda nel mese di febbraio 2017 e al riguardo un particolare ringraziamento va a Michele ACCIARO, Professore della KLU-Kühne Logistics University di Amburgo per tutto il supporto fornito ai ricercatori di SRM e per aver scritto un saggio nel Rapporto.

Nel corso della missione si è avuto modo di stringere accordi con il Prof. Bart KUIPERS ed il Dr. Onno DE JONG dell'Università Erasmus di Rotterdam, autori di uno dei saggi del capitolo.

Il successo della missione scientifica di SRM in Olanda è stato possibile anche grazie alla partecipazione attiva delle seguenti aziende/istituzioni: Victor SCHOENMAKERS (Director Corporate Strategy Port of Rotterdam), Arenso BAKKER (Partner Stig Delta), Rommert DEKKER (Professor Erasmus, University of Rotterdam) e Mare STRAETMANS (Managing Director Port XL).

**La terza missione si è tenuta a Tel Aviv, Haifa e Ashdod** in Israele nel mese di marzo 2017 ed al riguardo un particolare ringraziamento va alla Divisione *Corporate & Investment Banking* di INTESA SANPAOLO. Un sentito grazie a Dani SCHAUMANN (Global Country Advisor) per il supporto fondamentale fornito alla totale riuscita della missione.

Il successo della missione scientifica di SRM in Israele è stato possibile anche grazie alla partecipazione attiva delle seguenti aziende/istituzioni che hanno concesso interviste e fornito materiale e documenti: Cristina CAPUTO (Head of the Economic and Commercial Office, Ambasciata Italiana in Israele), Massimiliano GUIDO (Trade Commissioner, ITA-Italian Trade Agency), Daniel AMI (Co-founder e CEO, Windward), Rotem ABELES (Business Development, Windward), Rafael BEN-ARI (VP Shipping Global Services Directorate, ZIM), Daphna DVIR (Planning & Development Division Manager, ZIM), Dov FROHLINGER (Chief Operating Officer, Israel Ports), Omer GOLDSCHMIDT (Business Development, Windward), Yehuda HAYUTH (Consultant, Ports, Shipping & Intermodal Transport), Yehuda HEIMLICH (Business Development & Environmental Director, Ashdod Port Company), Yigal MAOR (Director General Ministry of Transport Administration of Shipping and Ports), Matan ROZEN (Environmental Manager, Ashdod Port Company), Yoram SEBBA (President, The Israel Chamber of Shipping).

**La quarta missione si è tenuta ad Atene** in Grecia nel mese di aprile 2017 ed al riguardo un particolare ringraziamento va al International Propeller Club con particolare riferimento al Presidente nazionale Italia Umberto MASUCCI ed al Presidente della Sezione Propeller del Pireo, George XIRADAKIS per il supporto fondamentale fornito alla totale riuscita della Missione nel corso della quale si è effettuata visita al Porto del Pireo. Al riguardo un ringraziamento va a Tassos VAMVAKIDIS, Commercial Manager del Piraeus Container Terminal per l'assistenza fornita.

Si ringrazia l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ed in particolare Laurel OSTFIELD, Head of Communications and Development, per l'intervista concessa.



Il presente lavoro è integrato da una serie di geomappe tematiche sulle rotte navali che hanno consentito di perfezionare le analisi e le informazioni del Rapporto. Tali materiali sono stati realizzati grazie alla collaborazione con la società ITHACA e al riguardo un ringraziamento va al Prof. Piero BOCCARDO per l'importante collaborazione fornita.

Un ringraziamento al CENTRO EINAUDI di Torino per aver partecipato al progetto di ricerca. Il Direttore del Centro, Giuseppe RUSSO, è autore di uno dei saggi del Rapporto.

Un sentito ringraziamento per il supporto fornito all'elaborazione del Capitolo VII a Jinglei YANG, Associate professor, Department of Logistics Management, Nankai University.

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

Si ringraziano, inoltre, per la collaborazione: Fiorinda CORRADINO (Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale), 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:

- Cap. I di Giuseppe RUSSO;
- Capp. II e VIII di Anna Arianna BUONFANTI;
- Cap. III di Michele ACCIARO
- Capp. IV e IX di Dario RUGGIERO;
- Cap. VI di Alessandro PANARO;
- Cap. V di Liu WEIRONG e Zhao NAN;
- Cap. VII di Bart KUIPERS e Onno DE JONG.

Cfr. pag. 219 per eventuali specifiche.

PREFAZIONE	13
INTRODUZIONE	15

**PRIMA PARTE**

**GLI SCENARI ECONOMICI E COMPETITIVI DEI TRASPORTI MARITTIMI**

**CAPITOLO I – IL QUADRO ECONOMICO GLOBALE. FORZA, DEBOLEZZE E PROGRESSI DELLA GLOBALIZZAZIONE ALL’INIZIO DEL XXI SECOLO**

1. Momenti, processi e successi della globalizzazione dopo la II GM	23
2. Gli effetti collaterali: quattro scricchiolii del modello di globalizzazione	26
3. La crisi del 2008-2009 e la fine della supremazia economica occidentale	28
4. Le conseguenze della crisi	31
5. La globalizzazione invece non si arresta	36
6. Le prospettive dell’economia e del commercio globale nel 2017-2020	38

**CAPITOLO II – LO SCENARIO DEI TRASPORTI MARITTIMI. LA PORTUALITÀ ITALIANA NELLO SHIPPING GLOBALE**

1. Premessa	43
2. Il contesto internazionale e i riflessi sullo shipping	43
3. Performance ed evoluzione del trasporto marittimo	47
4. Il ruolo dei porti nell’organizzazione del trasporto marittimo	52
5. L’Italia nello scenario mondiale. I fattori che hanno spinto il settore portuale verso la Riforma	55
6. La legislazione portuale italiana. Dalla riforma 84/94 al Decreto 169/2016 di “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali”	59
7. Conclusioni	65
Appendice statistica	67

**CAPITOLO III – SUSTAINABLE PORTS. WHY PORTS REDEFINE THEIR STRATEGIES TO BETTER TAKE INTO CONSIDERATION THEIR ENVIRONMENTAL AND SOCIETAL IMPACTS**

1. Foreword	87
2. Port Impacts and Corporate Social Responsibility in the Port Sector	89
3. A taxonomy of port impacts	92

4. Sustainability in the port sector: towards a strategy redefinition	93
5. Conclusions	96

CAPITOLO IV – ANALISI E SCENARI DELLE PERFORMANCE ECONOMICO-FINANZIARIE DEI BIG CARRIER

1. Premessa	99
2. Crescita e redditività: analisi e scenari di previsione	99
3. Equilibrio finanziario	103
4. Conclusioni	105
Appendice	107

SECONDA PARTE

GLI INVESTIMENTI MARITTIMI E LOGISTICI DELLA CINA  
NEL MEDITERRANEO E NEI PORTI DEL NORTHERN RANGE

CAPITOLO V – CURRENT STATUS AND TREND OF CHINA’S PORT INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION

1. China’s port infrastructure construction	111
2. Port project investment in China	112
3. Coastal port layout	115
4. Development of ports and terminals for different cargo categories	123
5. Development of China’s port infrastructure construction	124
6. Concluding remarks	126

CAPITOLO VI – LA PRESENZA MARITTIMA E LOGISTICA DELLA CINA NELL’AREA MED & GULF:  
DA MARE DI TRANSITO A MARE STRATEGICO

1. La Cina e gli assetti mondiali del trasporto marittimo	129
2. La Cina nelle classifiche di competitività internazionali	133
3. Le <i>Megaship</i> , i terminal e le grandi alleanze: come la Cina sta posizionandosi nel Mediterraneo	135
4. <i>One Belt One Road</i> e le nuove rotte per il Mediterraneo	143
5. Considerazioni conclusive. La Cina nel Mediterraneo e le opportunità per l’Italia	148

CAPITOLO VII – THE NEW SILK ROAD: LOGISTICS DISRUPTION IN THE NORTH-WEST EUROPEAN PORT SYSTEM?

1. Foreword	151
2. ‘New Silk Road’ concepts	151
3. Drivers for OBOR	153

4. A closer look at OBOR-logistics investment in Europe	155
5. Comparative logistics analysis transport options between China and Europe	162
6. Impact of OBOR on the ports of North-West Europe	166
7. Strategies by the port authorities of North-West European ports	169
8. Conclusion: logistical disruption of the ports of North-West Europe?	170
Appendix	172
CAPITOLO VIII – IL SETTORE PORTUALE E LE POTENZIALITÀ LOGISTICHE DI ISRAELE	
1. Premessa	173
2. Il sistema portuale israeliano: governance e performance	173
3. Lo Short Sea Shipping in Israele	182
4. Le potenzialità logistiche di Israele e il suo ruolo nella OBOR	184
5. Conclusioni	188
CAPITOLO IX – ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK: UN SUPPORTO FINANZIARIO PER I PROGETTI CHE COLLEGANO ASIA E EUROPA	
1. Premessa	191
2. Asian Infrastructure Investment Bank: la struttura	191
3. Gli strumenti finanziari dell’AIIB	197
4. Il ruolo dell’Italia nell’AIIB	199
Focus: Intervista alla Asian Infrastructure Investment Bank	202
BIBLIOGRAFIA	205
NOTE SUGLI AUTORI	219



*Il Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” è giunto alla sua quarta edizione. La pubblicazione va proponendosi sempre più come strumento rivolto a mostrare la grande valenza che ha il settore dei trasporti marittimi e della logistica per il nostro Paese e per tutta l’Europa.*

*Il commercio marittimo internazionale, la connettività navale di un Paese, l’efficienza logistica, la presenza di grandi player di settore vengono ormai utilizzati a pieno titolo da tutti i think tank internazionali per misurare le performance dell’economia di un territorio.*

*L’Osservatorio di SRM dunque prosegue nelle sue attività sempre monitorando con attenzione le dinamiche e i fenomeni che vanno caratterizzando il Mediterraneo nello scenario marittimo globale. E molti di questi, positivi e negativi, sono accaduti proprio nel 2016: l’incalzare del gigantismo navale, l’inaugurazione del nuovo Canale di Panama, la riforma portuale italiana, gli insistenti investimenti della Cina nei porti e nei terminali marittimi nell’Europa e nell’area MENA. E ne potremmo citare altri.*

*Volendo solo soffermarsi su quest’ultimo aspetto, è bene evidenziare che il Mediterraneo è un mare di opportunità dove transitano navi di ogni genere che trasportano quotidianamente merci in container, alla rinfusa o autoveicoli (come nel caso del Ro-Ro) ed è quindi il centro di un’attività marittima che va ad estendersi su una dimensione globale ed è logico che un Paese come la Cina veda nel Mare nostrum un futuro per i propri investimenti.*

*Già nel Rapporto dell’anno scorso SRM lanciò un alert su come il Dragone stesse realizzando alcuni progetti strategici nella “nostra” area – il Pireo in Grecia fra tutti – dove il colosso Cosco ha per adesso investito 350 milioni di euro; a questo sono seguiti investimenti a Rotterdam in Olanda, ed anche in Italia a Vado Ligure; segnali forti di un grande interesse.*

*La One Belt One Road Initiative inizia così a lanciare la sua sfida, con la Cina che intende realizzare un’importante via che consenta l’incremento delle relazioni internazionali con l’Eurasia; un imponente Action Plan di risorse che saranno impiegate su porti, aeroporti, ferrovie e logistica e sul quale anche il nostro Paese deve giocare la sua parte.*

*SRM, come è nel suo stile di ricerca, ha verificato sul campo cosa si nasconde dietro le statistiche, i dati che spesso leggiamo su questo grande tema. I ricercatori si sono recati in Cina, in Olanda, in Grecia, in Israele per osservare ed analizzare i risvolti più interessanti e diversi della portualità di questi Paesi, arricchendo il volume con un know how di storie di vita vissuta. Solo andando “nel” territorio, infatti, si riesce ad avere piena contezza della dimensione di un fenomeno come quello cinese che non fa che accrescere la centralità marittima del Mediterraneo; una tendenza che prosegue nonostante l’instabilità politica che caratterizza l’area e le specifiche vicende che riguardano alcuni di questi Paesi.*

*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; non dobbiamo mai 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. E quello che vale per l'Italia vale ancora di più per il Mezzogiorno che in questi numeri ha ampia rappresentatività.*

*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.*

*Il nostro Osservatorio è cresciuto ancora e ne sono dimostrazione le nuove collaborazioni che abbiamo attivato quest'anno con l'Università "Erasmus" di Rotterdam e con lo Shanghai International Shipping Institute che hanno partecipato al progetto di ricerca scrivendo specifici saggi nel Rapporto.*

*Quest'ultimo ha voluto altresì coinvolgere SRM in uno specifico accordo, la "Global Shipping Think Tank Alliance", sottoscritto in Cina a dicembre 2016 tra 14 istituti di ricerca ritenuti tra i più importanti al mondo in materia; sottolineo questo evento poiché è stato per noi motivo di particolare soddisfazione e dimostrazione che i nostri studi non vogliono essere autoreferenziali ma frutto di sinergie ed esperienze acquisite sul campo.*

*L'ambizione, non nascosta, è che il nostro Osservatorio, possa sempre più 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. Sempre con un Mezzogiorno protagonista.*

Paolo SCUDIERI

## Obiettivi e struttura del Rapporto Annuale

Il Rapporto 2017 sulla *Maritime Economy*, uno dei prodotti di ricerca di punta dell'Osservatorio sui Trasporti e la Logistica di SRM, è giunto alla sua quarta edizione e il numero di quest'anno si fonda su due pilastri: il primo è la sezione generale, dalla natura ormai consolidata, che intende fornire uno spaccato sui principali dati del settore da un punto di vista nazionale ed internazionale; il secondo è stato, invece, realizzato in continuità con un argomento che la stessa SRM segue ormai in modo strutturale e che riguarda l'evoluzione degli investimenti della Cina in porti e terminal marittimi nel Mediterraneo e nel Nord Europa.

È, quest'ultimo, un fenomeno che sta insistendo ancora nel *Mare nostrum* e nel Mare del Nord e che verosimilmente proseguirà ancora per lungo tempo visto l'ingente piano di investimenti infrastrutturali che il Dragone ha posto in essere per raggiungere gli obiettivi dell'iniziativa denominata *One Belt One Road* che prevede la creazione di una via marittima ed una via terrestre-ferroviaria; esse consentiranno alla Cina di espandere i rapporti commerciali verso Europa e Asia attraverso la realizzazione e/o il potenziamento di infrastrutture di trasporto di ogni tipo.

I ricercatori di SRM quest'anno si sono recati in Paesi dove sono stati progettati/effettuati alcuni di questi investimenti per avere una percezione più dettagliata dei numeri importanti che si stanno realizzando dietro queste operazioni. Le missioni si sono svolte a Shanghai (Cina), a Rotterdam (Olanda), a Tel Aviv, Haifa ed Ashdod (Israele) e ad Atene (Grecia) ed hanno avuto l'obiettivo di analizzare i modelli portuali e logistici dei vari Paesi, i comportamenti strategici degli scali in relazione ai fenomeni marittimi ed economici che stanno verificandosi e, non ultime, le iniziative che la Cina ha posto in essere. È il caso ad esempio degli investimenti della compagnia di stato cinese Cosco nel porto del Pireo ed in quello di Rotterdam, oppure del terminal che lo Shanghai International Port Group intende gestire in Israele, ed anche del terminal di Vado Ligure in Italia; ma gli esempi potrebbero essere molti altri.

Tutte queste iniziative non fanno altro che confermare un interesse forte dei *player* cinesi per il Mediterraneo visto come via di accesso per nuove frontiere di sviluppo per l'import ed export delle merci.

La *Maritime Economy* diventa così un argomento importante non solo per la sua oggettiva rappresentanza in termini di imprese, infrastrutture e mole di investimenti ma anche perché inizia a caratterizzare il panorama geoeconomico globale.

Ma questo non è l'unico fenomeno di cui la ricerca dà conto. Vi sono infatti anche altri importanti accadimenti che stanno caratterizzando l'economia globale e che avranno riflessi anche sul Mediterraneo e quindi sulla portualità italiana. Uno di questi è rappresentato dall'inarrestabile crescita della dimensione delle navi; se diamo uno sguardo all'*orderbook* possiamo dedurre che, al 2020, vi saranno 1.043 navi di stazza superiore a 7.500 TEU (105 di queste addirittura superiori a 18.000) e rappresenteranno il 52% della capacità in circolazione (nel 2016 ne rappresentavano il 46%). Non a caso Maersk Line ha reso noto che a fine aprile 2017 la Madrid Maersk ha effettuato



il primo viaggio inaugurale sulla rotta Asia-Europa; si tratta della prima delle 11 nuove portacontainer della seconda generazione della classe “Triple-E” che hanno una capacità di carico pari a oltre 20mila TEU.

La Madrid è la prima unità ad entrare in servizio delle 27 navi portacontenitori che la compagnia ha ordinato nel 2015, tra cui dieci della seconda generazione della classe “Triple-E”, nove unità da 15mila TEU e sette da 3.596 TEU, navi che saranno prese in consegna entro il 2018. Venti di queste nuove imbarcazioni saranno impiegate sulle rotte tra l’Asia e l’Europa. Le 11 navi da 20mila TEU saranno utilizzate nei servizi che raggiungono i porti nordeuropei, mentre le nove unità da 15mila navigheranno sulle rotte che dall’Asia giungono sino ai porti del Mediterraneo.

Ne deriva che gli scenari competitivi, almeno nel settore container, vanno verso la direzione di porti e terminal che hanno o avranno attrezzature e banchine capaci di accogliere navi di questa dimensione.

Alla crescita delle navi si aggiunge parallelamente una sempre più spinta politica di aggregazione che sta portando il mercato dei container di fatto su tre grandi alleanze: la 2M, la Ocean Alliance e la THE Alliance, tutte e tre impegnate a coprire con servizi regolari le rotte mondiali di trasporto. Ormai sulle principali direttrici di traffico come Asia Med e Asia Nord-Europa questi operatori hanno quasi acquisito la totalità della quota di mercato lasciando ai restanti solo percentuali modeste.

SRM, inoltre, continua a monitorare la dinamica di Suez e Panama, i due canali come era prevedibile hanno impattato sulle direttrici di traffico non tanto in termini di quantità di merci in transito (pur evidenziando che nella rotta nord-sud di Suez il primo trimestre 2017 ha registrato un +17,6% sull’anno precedente) ma sulle tipologie di navi, ora ad esempio a Panama passano anche le 14.000 TEU e le navi che trasportano gas naturale e liquefatto e ciò è un fatto significativo anche per le prospettive di traffico dei porti che gravitano sull’area centroamericana.

E il Rapporto guarda con attenzione anche al traffico *Short Sea* che rappresenta una delle nostre eccellenze assolute; l’Italia ha una quota di mercato in questo traffico del 36% nel Mediterraneo. Il Ro-Ro in Italia (*ndr*: oltre il 50% del traffico è realizzato nel Mezzogiorno), 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 abbiamo ormai un *know-how* solido e riconosciuto. Così come il traffico delle rinfuse, solide e liquide, elemento di punta dei nostri porti (il 50% del traffico totale).

I porti italiani, dopo la difficile stagione derivante da una complessa riforma da definire, stanno cercando di trovare un nuovo impeto competitivo, le nuove presidenze da poco definite stanno lavorando per poter disegnare le nuove strategie cui direzionarsi, soprattutto individuando il ruolo che le nuove Autorità di Sistema Portuale vorranno giocare in tutto questo scenario. Occorre nuova linfa per i nostri porti, nuove coscienze che vadano nella direzione della logistica, nell’intermodalità, nella logica di essere uno strumento al servizio dell’industria e del turismo su cui gli operatori marittimi possono puntare a mani basse per svilupparsi.

Gli altri porti continuano a investire e ad innovarsi, questo è segnale di una competitività che non si ferma e che si gioca sull’efficienza e sull’efficacia dell’infrastruttura.

Il Porto moderno deve essere una somma di capacità: quella di essere fulcro dell'internazionalizzazione di un sistema industriale, quella di essere centro di eccellenza per il turista che deve raggiungere le sue destinazioni o che sbarca nelle nostre località, quella di essere uno strumento per favorire la relazioni con gli altri Paesi del mondo, quella di essere un attivatore di economia, di logistica e di capitale umano. Non solo un luogo dove attraccano navi.

In 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.

Ed è con tale progetto che SRM vuole contribuire alla comprensione di questi fenomeni dalla natura complessa ed articolata ed in continua evoluzione. Il mondo del mare 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.

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.

\*\*\*

Prima di introdurre i temi della ricerca, è opportuno segnalare che anche per questa edizione del Rapporto, SRM ha operato in sinergia con centri studi nazionali ed internazionali che hanno messo in campo specifico *know-how* che ha arricchito e qualificato ulteriormente i contenuti dei saggi.

È il caso del nuovo partenariato con il SISI-Shanghai International Shipping Institute, con cui è stato sottoscritto un accordo – insieme ad altri 12 centri di ricerca di Europa, Stati Uniti e dell'Estremo Oriente – volto a sviluppare analisi sul settore marittimo; così come quello con l'Università “Erasmus” di Rotterdam, che ha elaborato un saggio *ad hoc* su *One Belt One Road* e il suo impatto sui porti nordeuropei. Ultima ma non meno importante la sinergia con il Centro Einaudi di Torino che ha nelle corde un'importante *know-how* sugli aspetti connessi ai cambiamenti geoeconomici cui stiamo andando incontro a seguito della globalizzazione.

Queste tre collaborazioni scientifiche “marittime” vanno ad aggiungersi a quelle instaurate con le Università di Amburgo ed Anversa, con il Certet-Bocconi e Prometeia con cui SRM ha rapporti ormai consolidati.

È fondamentale, in conclusione, per la nostra *policy* di ricerca, rimanere agganciati e fare sistema con centri di ricerca italiani e esteri che possano completare con esperienze e testimonianze il Rapporto, rendendolo così sempre più un punto di riferimento del settore dei porti e dello shipping.

Andando a illustrare la struttura della ricerca possiamo osservare che essa rispecchia gli obiettivi che si è inteso raggiungere: la prima parte è di natura congiunturale, la seconda monografica.

Il primo capitolo intitolato “Il quadro economico globale. Forza, debolezze e progressi della globalizzazione all’inizio del XXI secolo” è importante per avere una comprensione del contesto in cui ci stiamo muovendo. La globalizzazione, afferma l’autore, è certo che abbia procurato dei vantaggi, poiché proprio negli anni del successo della globalizzazione stessa si è verificato un aumento del reddito medio, passato da 8.900 dollari per ogni abitante della terra nel 1990 a 14.700 nel 2015. Nello stesso periodo essa ha anche dato un contributo all’abbattimento della povertà generale, giacché la percentuale di popolazione terrestre che può spendere per vivere meno di un dollaro e novanta centesimi è scesa dal 35% nel 1990 al 10,7% nel 2014. Le previsioni ci dicono che nonostante i neoprotezionismi, la globalizzazione non si arresterà, essendo passata anzi a uno stadio avanzato. Siamo ora nello stadio in cui sono i paesi emergenti che si sono sviluppati (come la Cina) che originano a loro volta nuovi IDE; nuove economie da sviluppare (l’Africa) vengono scoperte e attraggono capitali da tutto il mondo. Per quanto l’anno scorso per la prima volta dal 2001 gli scambi internazionali siano cresciuti meno del PIL mondiale, dal primo trimestre del 2017 si assiste a una crescita parallela del PIL e degli scambi. Misurando le tendenze del commercio mondiale attraverso i puri volumi si trovano percentuali di crescita che vanno differenziandosi secondo le origini e le destinazioni delle merci, ma che sono comunque sempre positive. Ciò significa che nei prossimi anni ci sarà sì crescita dei movimenti delle merci ma anche una forte varianza nell’origine e nella destinazione delle stesse. Considerando gli indici di crescita dei volumi delle merci esportate o importate dal 2000 al 2015, si vedono tassi di sviluppo tendenziali medi annui molto diversi che partono dalla crescita minima annua del +2,2% attribuibile alle importazioni dell’Europa, passano dalla crescita media annuale del 3,2% delle importazioni in America, per raggiungere le punte delle esportazioni asiatiche (+6,9% di crescita media annuale) o delle importazioni in Africa (+9,5% di aumento medio annuo in volume). L’economia globale non si ferma, né si arrestano i suoi scambi fisici.

Ciò è in linea con quanto esposto nel secondo capitolo che offre il quadro aggiornato delle caratteristiche del comparto dei porti e dello shipping 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. Qui vi è uno spaccato sullo stato di attuazione della riforma portuale con alcuni aspetti interessanti che si è ritenuto di dover evidenziare. Le tendenze della containerizzazione e le statistiche più significative tra cui quelle del settore Ro-Ro (che può essere usato come misuratore del trend del mercato dell’auto, uno dei principali del mondo) e delle rinfuse, che ci dicono che seppur con le dovute cautele e con lentezza il commercio mondiale continua a crescere.

Questo ci dice che sono altri i fenomeni cui porre attenzione in un'ottica di pianificazione strategica portuale: esiste una reale *overcapacity* oppure i carrier hanno pianificato in funzione delle demolizioni e dei nuovi scenari economici che vanno profilandosi? Per esempio i volumi di merci che saranno mossi dalla Cina si incrementeranno? O le variazioni delle rotte che comporteranno i presunti scenari protezionistici americani modificheranno i trend di mercato? Oppure, non ultima, la crescita ulteriore del mercato dell'auto proseguirà? Il Report di SRM cerca di analizzare questi aspetti fornendo utile supporto alla ricerca di risposte.

Nel terzo capitolo, curato dall'Università di Amburgo, l'argomento è molto innovativo e riguarda i "sustainable ports"; il contributo sostiene che le strategie di sviluppo per un futuro portuale sostenibile possono essere elaborate solo attraverso un'accurata valutazione delle attività economiche svolte nel porto, del suo potenziale di mercato e dei relativi costi esterni. Il porto nei suoi modi di agire deve darsi una frontiera cosiddetta "sostenibile" e distribuire le sue risorse per massimizzare la loro generazione di valore in una prospettiva di lungo termine, nonché trovare modi intelligenti per ridurre gli impatti negativi sull'ambiente, specie se lo scalo è incastonato nella città. È l'unico modo in cui le comunità portuali possono prosperare insieme ai centri urbani.

Interessanti chiavi di lettura mostra anche il capitolo quarto dove SRM ha effettuato un'analisi dei bilanci di un campione di aziende container-carrier a livello mondiale, che coprono circa l'80% dei TEU trasportati. L'analisi si focalizza su tre aspetti: la crescita delle imprese (in termini di fatturato e investimenti), la redditività, la sostenibilità finanziaria. Nel corso del capitolo, emergono alcune evidenze sullo stato di salute dei grandi carrier: il fatturato, pur calando, in base alle nostre previsioni, in assenza di *shock* notevoli, nel corso dei prossimi anni dovrebbe attestarsi su buoni livelli; le imprese riescono a mantenere sufficienti margini di redditività in grado di ripagare gli investimenti e garantirne almeno nel breve-medio termine, un buon stato di salute economico-finanziaria; esiste un buon equilibrio tra fonti e impieghi finanziari.

La sezione monografica della ricerca è dedicata alla Cina con saggi che esprimono, da diverse angolazioni, e con il supporto di casi studio, il comportamento strategico del Dragone e come si intende sviluppare l'iniziativa *One Belt One Road* (d'ora in poi OBOR) con particolare riferimento alla *Silk Maritime Road*, ossia gli aspetti marittimi.

La monografia rappresenta tasselli di un *puzzle* che è stato ben ragionato e che analizza di fatto cinque aspetti base di OBOR, vale a dire:

- come essa si sta sviluppando, osservandola dalla Cina (analisi del quinto capitolo curato dallo Shanghai International Shipping Institute); si pensi che nei giganteschi porti di questo Paese, nel solo 2016 sono stati realizzati investimenti pari a circa 18,6 miliardi di euro;
- OBOR e i suoi risvolti nell'area Med (analisi di SRM nel sesto capitolo) e quindi quali sono i progetti più interessanti che si stanno materializzando nel *Mare nostrum* come ad esempio il Pireo, Vado Ligure, Port Said, Haifa, Istanbul;
- OBOR nel Nord-Europa, con particolare riferimento al porto di Rotterdam (capitolo settimo curato dall'Università Erasmus di Rotterdam), e quindi come porti evoluti e tecnologici vanno preparandosi ad accogliere le *Silk Ships* (termine coniato da SRM per indicare il naviglio che sarà generato dai flussi di merci generati dall'iniziativa);

- il caso studio di Israele e quindi dei porti del East Med di Haifa e Ashdod (nell'ottavo capitolo di SRM), che analizza come uno Stato, inizialmente restio ad accogliere la Cina negli investimenti marittimi, abbia poi deviato la rotta permettendone poi l'ingresso nei principali terminal che si stanno realizzando;
- un focus nel capitolo nove (curato da SRM) sulla Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), un'istituzione finanziaria multilaterale guidata dalla Cina, creata per promuovere l'interconnessione e l'integrazione economica nella regione asiatica e per cooperare con le già esistenti altre banche multilaterali di sviluppo (come la World Bank e la Asian Development Bank). Lo scopo dichiarato della banca è quello di finanziare lo sviluppo delle infrastrutture in Asia e nelle regioni limitrofe. Essa è stata, infatti, inizialmente pensata come uno strumento principalmente finalizzato alla realizzazione dei progetti OBOR, poi la sua mission è stata estesa. Il saggio ne dà conto con un'analisi molto dettagliata.

\*\*\*

Concludiamo la presentazione del volume con un ringraziamento ai ricercatori di SRM e ai partner del progetto che credono in noi, in 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, Head of “Maritime & Mediterranean Economy” Dept., SRM

Michele ACCIARO, PhD, Associate Professor of Maritime Logistics e Head of Logistics Department, Kühne Logistics University, Amburgo

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

Onno DE JONG, MSc, Port economist, Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics, Erasmus University Rotterdam

Olimpia FERRARA, Responsabile Area Maritime Economy, SRM

Bart KUIPERS, PhD, Port economist, Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics, Erasmus University Rotterdam

Zhao NAN, Director of Port Development Department, Shanghai International Shipping Institute

Dario RUGGIERO, Ricercatore Area “Mediterranean Economy”, SRM

Giuseppe RUSSO, Economista e Consulente, Direttore del Centro di ricerca e documentazione “Luigi Einaudi”, ha fondato e dirige la società di studi Step Ricerche

Liu WEIRONG, Shanghai International Shipping Institute



Via Toledo, 177 - 80134 Napoli - Italia  
Tel. +39 0817913758-61 - 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, Piero Gastaldo, 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](http://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*

 **BANCO DI NAPOLI**  **INTESA**  **SANPAOLO**  **IMI INVESTIMENTI**



Compagnia  
di San Paolo



BANCA  
CR FIRENZE



BANCA  
di NAPOLI

*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:*





Copertina: Acquarello bianco 300 gr.  
Interni: Fedrigoni Arcoprint Milk100 gr.



Finito di stampare a Napoli  
presso Officine Grafiche Giannini & Figli SpA  
nel mese di giugno 2017

Il Rapporto 2017 sulla Maritime Economy, giunto alla sua quarta edizione, si fonda su due pilastri. Il primo è rappresentato da uno spaccato sui principali dati economici del settore da un punto di vista nazionale ed internazionale, con aggiornamenti sulle caratteristiche dei porti e dello shipping nello scenario mondiale, europeo e italiano, e approfondimenti sulle rotte e sulle dinamiche del traffico. Il secondo pilastro – in continuità con un argomento che SRM segue ormai in modo strutturale – riguarda l'evoluzione degli investimenti della Cina nei porti e nei terminal marittimi nel Mediterraneo e nel Nord Europa. È un fenomeno che sta insistendo nel *Mare nostrum* e nel Mare del Nord e che verosimilmente proseguirà ancora per lungo tempo, visto l'ingente piano di investimenti infrastrutturali posto in essere dal Dragone per il compimento della *One Belt One Road*. L'iniziativa prevede la creazione di una via marittima e di una via terrestre-ferroviaria; esse consentiranno alla Cina di espandere i rapporti commerciali verso Europa e Asia Occidentale attraverso la realizzazione e/o il potenziamento di infrastrutture di trasporto. Le analisi sono corredate da casi studio molto interessanti e suggestivi.

Quest'anno il lavoro si avvale altresì di sinergie che SRM ha attivato con ricercatori di Centri Studi internazionali e nazionali che hanno preso parte al team degli autori e arricchito con specifico *know-how* i contenuti del volume: lo Shanghai International Shipping Institute, la Kühne Logistics University di Amburgo, il Centro Einaudi di Torino e l'Università "Erasmus" di Rotterdam.

## 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](http://www.sr-m.it)

€ 30,00

ISBN-13: 978-88-7431-879-7

