

L'IMPATTO DEL COVID-19 SUL TRASPORTO MARITTIMO DELLE MERCI E DEI PASSEGGERI A LIVELLO REGIONALE

Norina Salamone¹, Azzurra Sciarretta², Barbara Vaglianti³

SOMMARIO

Come ha impattato il Covid-19 su un settore economico che sembra non aver avuto forti ripercussioni come altri settori. Quanta merce viene trasportata via mare, quale quota è stata più colpita, l'import o l'export, o le tratte di cabotaggio a seguito della diminuzione della domanda interna.

Quante persone si muovono via mare quotidianamente per raggiungere le isole minori, o le isole maggiori. Le crociere quando si ricomincerà a viaggiare "regolarmente"?

Cosa è successo nel periodo del *lockdown*, verranno analizzati il numero di viaggi delle navi, i flussi di merci e passeggeri nel primo semestre dell'anno, valutando la diminuzione rispetto allo stesso periodo degli anni precedenti.

Le analisi si effettueranno inizialmente a livello nazionale per dare una dimensione del fenomeno in Italia, per poi approfondire le analisi nei principali porti italiani, quelli che storicamente hanno un flusso di merci superiore a 500.000 t. e un flusso di passeggeri superiore a 200.000, individuando quali territori hanno perso di più in termini di trasporto di merci e di passeggeri.

¹ Istat, Direzione Centrale per le Statistiche Ambientali e Territoriali, Roma, e-mail: norina.salamone@istat.it (corresponding author).

² Istat, Direzione Centrale per le Statistiche Ambientali e Territoriali, Roma, e-mail: sciarret@istat.it.

³ Istat, Direzione Centrale per le Statistiche Ambientali e Territoriali, Roma, e-mail: vagliant@istat.it.

1. Introduzione⁴

I porti rappresentano i nodi della rete dei traffici marittimi e le connessioni tra i traffici via acqua e quelli terrestri. La presenza di un porto in alcune città costiere è di importanza strategica per gli scambi commerciali e per il passaggio di turisti e residenti, oltre ad essere l'unica possibilità di trasporto pubblico locale per il collegamento con le piccole isole italiane. In Italia, i vari DPCM adottati per il contenimento della pandemia hanno stabilito la continuità o meno delle attività economiche e degli spostamenti delle persone. Per il settore del trasporto marittimo è stata stabilita la sospensione totale delle crociere e parziale per i passeggeri (spostamenti consentiti solo per lavoro, salute e necessità), mentre per le merci non è stata prevista alcuna sospensione.

La diffusione dell'epidemia del covid-19 che ha fatto scoppiare l'emergenza sanitaria e la decisione del *lockdown* in tutta Italia per quasi tre mesi, con inizio a marzo 2020, ha determinato anche la momentanea interruzione e/o slittamento dei termini della raccolta dei dati delle rilevazioni statistiche, con il conseguente rallentamento nella produzione di dati congiunturali. Le fonti alternative derivanti da archivi amministrativi (principalmente dalle Capitanerie di porto, ma anche dalle Agenzie delle Dogane), l'uso sperimentale dei dati AIS (*Automatic Identification System*) che è un "Sistema di Identificazione Automatica" delle navi e nuove metodologie statistiche di integrazioni dei dati, hanno consentito di colmare il gap informativo del 2020 proveniente dai dati Istat, soddisfacendo in buona parte la richiesta ordinaria di dati, fornendo una stima anticipata dell'andamento del primo semestre del 2020 per i trasporti marittimi delle merci e dei passeggeri.

A fronte dei dati statistici disponibili si fornirà una rappresentazione delle dinamiche evolutive che il settore dei trasporti marittimi ha subito nel corso degli ultimi anni e che verranno analizzati per l'intervallo temporale 2010-2020 e cosa è cambiato dopo il *lockdown* che progressivamente ha interessato quasi tutti i Paesi del mondo.

Nonostante la libera circolazione delle merci, si sono già riscontrati effetti economici derivanti da una chiusura delle attività portuali o specifiche di settore, ma anche dalla chiusura di alcuni settori di produzione delle merci con impatto sulla domanda interna ed estera di beni. Nei paragrafi seguenti si analizzerà anche l'evoluzione dei principali *partner* di import-export per i porti italiani che hanno scambi di merci principalmente a livello internazionale e i cambiamenti dovuti ai *lockdown* degli altri Paesi e soprattutto della Cina.

Per il trasporto dei passeggeri, oltre ai vari DPCM nazionali, sono state emanate particolari ordinanze locali che hanno inciso sulla chiusura parziale o totale delle città e dei relativi porti, con conseguenze soprattutto per i collegamenti con le isole.

Per le crociere si valuterà l'impatto della sospensione dovuta all'emergenza sanitaria tuttora in corso e la diminuzione dei flussi di turisti che scelgono la crociera come vacanza nelle città portuali con alta vocazione crocieristica.

I dati analizzati fanno riferimento principalmente all'indagine condotta dall'Istat sul "Trasporto marittimo".

2. Settore produttivo del trasporto marittimo

Le imprese che effettuano servizi di trasporto marittimo e costiero di passeggeri e merci nel 2017 (ultimo anno disponibile) erano 684, con una dimensione media di 71,4 addetti e un valore aggiunto per addetto di 76,5 mila euro. Il 77 per cento di queste imprese operano nell'ambito del trasporto passeggeri (Ateco 50.1) e il restante 23 per cento rientrano nel trasporto di merci (Ateco 50.2).

Nell'intervallo temporale compreso tra il 2010 e il 2017 è aumentato il numero delle imprese che operano nel trasporto marittimo di passeggeri (12,8 per cento) con un incremento del fatturato di circa il 24 per cento;

⁴ Il lavoro è stato coordinato da N. Salamone, che ha curato in particolare i paragrafi 2, 4, 5, 9; A. Sciarretta ha curato i paragrafi 6, 7, 8; B. Vaglianti ha curato i paragrafi 3, 10; i paragrafi 1, 11 sono a cura di N. Salamone e A. Sciarretta.

il settore del trasporto di merci ha invece subito un ridimensionamento del numero delle imprese (-19,3 per cento), del fatturato (-23,6 per cento) e degli occupati (-24,7 per cento).

Il trasporto marittimo rientra nel comparto dei trasporti e magazzinaggio che è costituito complessivamente da 122 mila imprese attive nel 2017, e da 1 milione e 144 mila addetti, di cui l'89 per cento sono lavoratori dipendenti. La dimensione media delle imprese è di 9,4 addetti; la produttività del lavoro (valore aggiunto per addetto) supera i 54 mila euro e il costo medio per dipendente è di 39 mila euro. Nel periodo 2010-2017, tutto il comparto dei trasporti e del magazzinaggio ha registrato una diminuzione del 9,7 per cento del numero di imprese, a fronte di una crescita in termini di fatturato e di valore aggiunto (rispettivamente del 9,1 e 10,2 per cento); il costo medio del lavoro per dipendente rimane invece piuttosto stabile (0,6 per cento). Il comparto pesa sull'intero settore dei Servizi per il 10,2 per cento in termini di addetti e per il 13,7 per cento del valore aggiunto.

Sotto il profilo economico vanno considerati alcuni fattori che hanno portato a questa riduzione di imprese del settore. In primis la delocalizzazione del processo produttivo in aree geografiche o in Paesi in cui esistono vantaggi più competitivi, e spesso geograficamente molto distanti dai mercati del consumo finale; la diffusione di nuove tecnologie da parte delle imprese, che richiedono servizi di trasporto merci sempre più integrati all'interno della catena logistica e il livello degli investimenti, spesso carente, per l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture di rete.

Con i vari decreti e provvedimenti previsti fino al 4 maggio 2020, da un'analisi condotta dall'Istat sul contributo e posizionamento dei settori produttivi, sono state classificate le imprese distinte per codice Ateco, secondo due indicatori: "indicatore di rilevanza economica", corrispondente alla quota di valore aggiunto direttamente attivato dal dato settore sul valore aggiunto complessivo; "indicatore di attivazione", pari alla quota di valore aggiunto indirettamente attivato sugli altri settori, oltre che su se stesso sul totale del valore aggiunto attivato in maniera indiretta. Tali indicatori sono stati standardizzati e i settori sono stati raggruppati in categorie definite come segue:

1. Rilevante e ad attivazione estesa: settori con indicatori di rilevanza e attivazione superiori alle rispettive medie.
2. Poco rilevante e ad attivazione estesa: settori con indicatore di rilevanza inferiore alla media e con indicatore di attivazione superiore alla media.
3. Rilevante e ad attivazione limitata: settori con indicatore di rilevanza superiore alla media e con indicatore di attivazione inferiore alla media.
4. Poco rilevante e ad attivazione limitata: settori con indicatori di rilevanza e attivazione inferiori alle rispettive medie.

Da questa classificazione, il trasporto marittimo e costiero di passeggeri ha un grado di rilevanza economica e attivazione in termini di valore aggiunto: "Poco rilevante e ad attivazione estesa"; il trasporto marittimo e costiero di merci rientra nella categoria: "Poco rilevante e ad attivazione limitata". Il trasporto di passeggeri risulta quindi avere una quota di valore aggiunto indirettamente attivato sugli altri settori, oltre che su sé stesso.

I settori attivati, sia per i trasporti dei passeggeri sia per le merci, sono nell'ordine: Trasporto merci su strada, trasloco e trasporto mediante condotte; Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti; Commercio all'ingrosso.

Per il trasporto di merci, anche gli operatori di settore, lamentano spesso i costi alti del comparto che non rendono produttivo il complesso delle attività richieste per lo sbarco e imbarco di merci e tutti i costi di trasporto. E come indicato dalla Banca d'Italia, "nel 2019, nel comparto marittimo si è registrato un moderato aumento dei costi di trasporto sul valore delle merci importate ed esportate (espresso in euro a tonnellata), anche a causa del deprezzamento in media d'anno del tasso di cambio euro/dollaro (le tariffe navali sono generalmente denominate in dollari)" (Banca d'Italia: "Indagine sui trasporti internazionali di merci" del 3 giugno 2020).

3. Principali numeri dei porti e delle merci e dei passeggeri trasportati

L'Italia, con la sua estesa lunghezza di costa, conta oltre 350 porti principali, censiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Alcuni porti hanno una "rilevanza nazionale", sono i più importanti a livello nazionale poiché in tali porti possono approdare navi con una stazza lorda di oltre 300 tonnellate. Complessivamente sono 57 porti e, da un punto di vista amministrativo, confluiscono in 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP), istituite con D.Lgs. 169 del 2016. Alle AdSP viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area.

Nel 2018 a livello europeo, l'Italia si colloca al secondo posto dopo l'Olanda, per quantità di merce trasportata via mare. Dal 2010, il volume di merci trasportato in Italia via mare è rimasto sostanzialmente stabile (con un incremento dell'1,6 per cento) e il mancato sviluppo è riconducibile, tra le altre motivazioni, anche ai mutati livelli di scambio con le economie emergenti. Per i passeggeri, invece, il trasporto marittimo ha subito una variazione negativa rispetto al 2010, pari al -2,6 per cento, tra le motivazioni rientra il fatto che le persone scelgono sempre più l'aereo per le lunghe percorrenze e la macchina per le tratte brevi e per tutti i luoghi raggiungibili via terra, ma anche per raggiungere la Sicilia. Fanno eccezione, naturalmente gli spostamenti tra le isole minori e la Sardegna.

Sempre nel 2018 i porti italiani che hanno superato i 10 milioni di tonnellate di merci e 1 milione di passeggeri (compresi i croceristi) sono stati: Genova, Civitavecchia, Venezia, Livorno e Napoli. Il primo tra questi per superficie delle banchine è il porto di Genova con oltre 1,7 milioni di metri quadrati ("Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti", Rapporto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), seguito dal porto di Civitavecchia con oltre 670 mila metri quadrati.

Complessivamente nel 2018 nei porti statistici osservati sono arrivate oltre 427 mila navi, con una stazza complessiva di 2,7 miliardi di tonnellate. Le regioni che hanno realizzato il maggior numero di viaggi (arrivi) sono la Campania e la Sicilia.

Oltre il 60 per cento dei trasporti di merci rappresenta l'import ed export verso i Paesi esteri, il restante 40 per cento riguarda il trasporto di cabotaggio. Per i passeggeri, oltre il 90 per cento delle persone che si spostano via mare, riguardano le tratte nazionali.

4. Porti italiani: classificazione statistica e posizionamento geografico

Nel 2018 i porti italiani rilevati dall'Istat ai fini Eurostat, denominati porti "statistici", sono 130 distribuiti lungo le coste italiane su 14 regioni italiane. A livello di ripartizione territoriale, nel Nord-Ovest ci sono 8 porti, tutti naturalmente in Liguria. Nel Nord-Est complessivamente ci sono 10 porti: 5 in Veneto; 3 in Friuli-Venezia Giulia; 2 in Emilia-Romagna. Il Centro conta 27 porti così suddivisi: 3 nelle Marche; 16 in Toscana, di cui 7 nelle isole minori; 8 nel Lazio, di cui 2 porti nelle isole minori. Nel Sud ci sono 36 porti: 4 in Abruzzo; 1 in Molise; 12 in Campania, di cui 4 isole minori; 13 in Puglia, di cui 1 nelle isole minori; 6 in Calabria. Nelle due Isole maggiori ci sono complessivamente 49 porti: 34 in Sicilia, di cui 15 nelle isole minori; 15 in Sardegna, di cui 4 nelle isole minori.

Di questi 130 porti, 67 sono "*main ports*", secondo la Direttiva Europea 42 del 2009, sono cioè i porti che annualmente trasportano più di un milione di tonnellate di merci o che registrano più di 200 mila movimenti di passeggeri. Nel dettaglio: 19 porti sono principali solo per le merci, *main ports for goods* (trasportano più di un milione di tonnellate di merci, ma meno di 200 mila passeggeri); 26 porti sono principali solo per i passeggeri, *main ports for passengers* (registrano più di 200 mila movimenti di passeggeri, ma trasportano meno di un milione di tonnellate di merci); 22 sono i grandi porti italiani sia per le merci sia per i passeggeri. Nella Tabella 1 si riporta l'elenco dei *main ports* e in quale regione si trovano, per inquadrare geograficamente quali territori hanno i porti più importanti in termini di quantità di merce e numero di passeggeri trasportati.

Tabella 1: Elenco dei porti statistici maggiori nelle regioni italiane – Anno 2018

Nord-Ovest		Sud		Isole	
LIGURIA		ABRUZZO		SICILIA	
GENOVA	Main ports	ORTONA (Chieti)	Main ports for goods	CATANIA	Main ports
LA SPEZIA				MILAZZO (Messina)	
SAVONA				MESSINA	
		CAMPANIA		PALERMO	
		NAPOLI	Main ports	POZZALLO (Ragusa)	
		SALERNO		AUGUSTA (Siracusa)	
		AMALFI (Salerno)	Main ports for passengers	GELA (Caltanissetta)	Main ports for goods
		CASTELLAMMARE DI STABIA (Napoli)		LIPARI (Messina, Isole Eolie)	
		CASAMICCIOLA (Napoli)		SANTA PANAGIA (Siracusa)	
		PORTO D'ISCHIA (Napoli)		FAVIGNANA (Trapani, Isole Egadi)	Main ports for passengers
		POSITANO (Salerno)		LEVANZO (Trapani, Isole Egadi)	
		POZZUOLI (Napoli)		TRAPANI	
		CAPRI (Napoli)		VULCANO PORTO (Messina, Isole Eolie)	
		PROCIDA (napoli)			
		SORRENTO (Napoli)			
VENETO		PUGLIA		SARDEGNA	
CHIOGGIA (Venezia)	Main ports for goods	BRINDISI	Main ports	CAGLIARI	Main ports
VENEZIA	Main ports	BARI		OLBIA (Sassari)	
		BARLETTA	Main ports for goods	PORTO TORRES (Sassari)	
		TARANTO		PORTO VESME (Cagliari)	Main ports for goods
		TREMITI (Foggia)	Main ports for passengers	PORTO FOXI (Cagliari)	
				ORISTANO	Main ports for passengers
FRIULI-VENEZIA GIULIA		CALABRIA		CARLOFORTE (Cagliari)	
MONFALCONE (Gorizia)	Main ports for goods	REGGIO CALABRIA	Main ports	CALASETTA (Cagliari)	
PORTO NOGARO (Udine)		GIOIA TAURO (Reggio Calabria)	Main ports in ports for goods	GOLFO ARANCI (Sassari)	
TRIESTE				LA MADDALENA (Sassari)	
				PALAU (Sassari)	
				SANTA TERESA DI GALLURA (Sassari)	
EMILIA-ROMAGNA					
RAVENNA	Main ports for goods				
Centro					
TOSCANA					
LIVORNO	Main ports				
PIOMBINO (Livorno)					
MARINA DI CARRARA	Main ports for goods				
ISOLA DEL GIGLIO (Grosseto)	Main ports for passengers				
PORTOFERRAIO (Livorno)					
PORTO SANTO STEFANO (Grosseto)					
RIO MARINA (Livorno - Isola del Giglio)					
MARCHE					
ANCONA	Main ports				
FALCONARA MARITTIMA (Ancona)	Main ports for goods				
LAZIO					
CIVITAVECCHIA (Roma)	Main ports				
FIUMICINO (Roma)	Main ports for goods				
FORMIA (Latina)	Main ports for passengers				
GAETA (Latina)	Main ports for goods				
PONZA (Latina)	Main ports for passengers				

Fonte: elaborazione su dati Istat

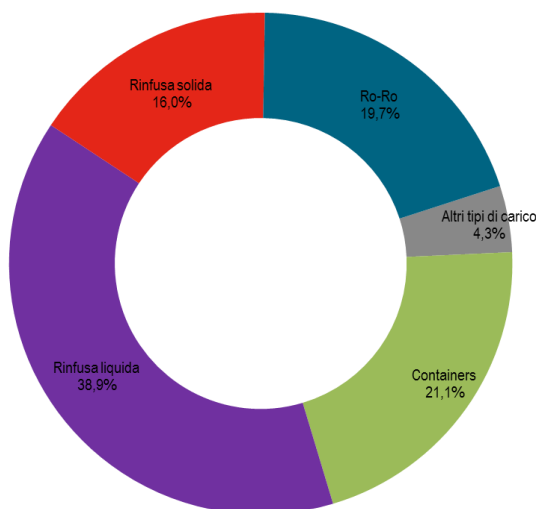
5. Le merci trasportate in Italia

In Italia circa 500 milioni di tonnellate di merci arrivano o partono via mare. Nel corso dell'anno, non si riscontra una forte stagionalità, pur considerando una quota più elevata di trasporto di merci nei trimestri centrali, rispetto al primo e al quarto. Negli ultimi dieci anni, la quota del primo trimestre sull'anno si attesta mediamente al 24 per cento, così come il quarto trimestre dell'anno; il secondo e terzo trimestre coprono una quota del 26 per cento ciascuno.

Le principali categorie merceologiche trasportate via mare nel 2018 sono quelle relative a materie prime e prodotti energetici come carboni fossili, petrolio greggio, gas naturale e coke e prodotti petroliferi raffinati, con una quota di circa il 40 per cento sul totale trasportato. Rispetto al 2012 è diminuita la quota di “petrolio grezzo e gas naturali, carboni fossili e ligniti” (-7 per cento), a fronte di un aumento del coke e dei prodotti petroliferi raffinati (2,5 per cento). In aumento anche i “prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari”, che raggiungono nel 2018 una quota del 20 per cento sul totale; sono in diminuzione, invece, i metalli e i prodotti della lavorazione di minerali non metallici (con una quota complessiva dell'11 per cento sul totale). Il confronto viene fatto con il 2012 perché è il primo anno della serie disponibile con la classificazione delle merci per NST2007 - *Standard goods classification for transport statistics*. La NST2007 è una nomenclatura statistica per le merci trasportate in quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, per vie navigabili interne (esempio fiumi) e marittimo (via mare).

I principali tipi di carico di merce che viaggia via mare sono: la rinfusa liquida che costituisce il 38,9 per cento del totale trasportato; la rinfusa solida il 16 per cento; i container che rappresentano il 21 per cento del totale trasportato mentre il 20 per cento; i Ro-Ro cargo composto da mezzi trainati e non accompagnati (rimorchi stradali per il trasporto merci e semirimorchi, roulotte e vagoni ferroviari).

Figura 1 – Trasporto di merci per tipi di carico, Anno 2018 (valori percentuali sul totale merce trasportato)



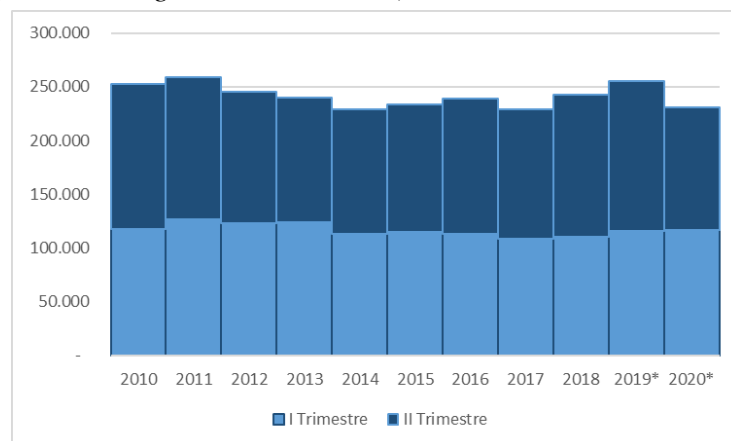
Fonte: elaborazione su dati Istat

Per verificare gli effetti del covid-19 sul trasporto merci viene preso in considerazione l'andamento trimestrale dal 2010 della merce imbarcata e sbarcata in Italia. Nel secondo trimestre 2020, come emerge dalla figura 2, in effetti si registra un calo significativo del traffico delle merci già a livello nazionale a livello nazionale. Pur considerando che i dati dell'indagine Istat sul Trasporto marittimo di aprile-giugno sono molto parziali, con il supporto di metodi di integrazione di dati di *record linkage* con i dati delle Capitanerie di porto, derivanti principalmente dal PMIS (*Port Management Information System*), un portale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, siamo riusciti ad anticipare un rilascio dei

dati fino a giugno 2020. La variazione tendenziale del secondo trimestre 2020, sullo stesso trimestre del 2019 è -18,5 per cento, da gennaio a giugno la variazione del 2020 sul 2019 è pari a -9,6 per cento.

Sicuramente una dinamica più vivace del fenomeno si vedrà con l'analisi del livello territoriale più dettagliato e per tipo di carico di merce trasportata, per valutare meglio l'impatto economico derivante da questo settore.

Figura 2 – Merci imbarcata e sbarcata in Italia, serie storica nei primi due trimestri dell'anno, per il periodo 2010-2020 (valori in migliaia di tonnellate)



Fonte: elaborazioni su dati Istat. * Il 2019 e 2020 sono dati provvisori

Il trasporto marittimo di merci fra porti italiani si concentra soprattutto sul versante tirrenico; per gli scambi con le regioni insulari i flussi più consistenti sono tra le regioni Sicilia-Campania e Sardegna-Toscana. Fra i porti italiani del versante Adriatico, la relazione di traffico più importante è tra il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia. Nella connessione fra Adriatico e Tirreno prevale la relazione fra la Sicilia e l'Emilia-Romagna. Per le regioni che si affacciano sul mare Ionio, le relazioni più importanti con i due versanti principali sono quelle della Puglia con Emilia-Romagna e Liguria, e della Calabria con Liguria e Campania (escludendo i collegamenti con la Sicilia). Il trasporto marittimo ha una vocazione soprattutto internazionale.

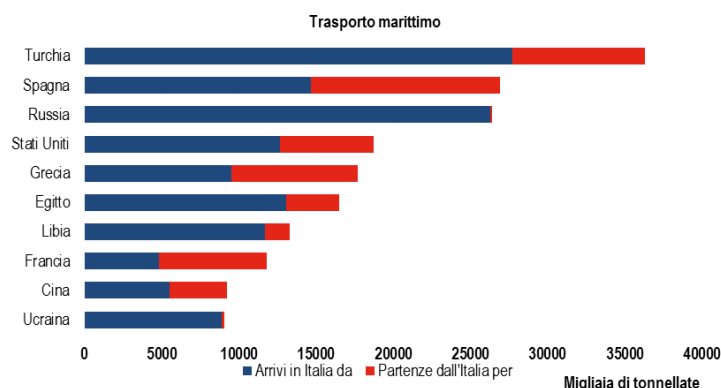
Nel 2018 i primi due porti italiani che hanno movimentato più merci sono Trieste e Genova, agevolati dalla posizione geografica del territorio e dalla conformazione morfologia, infatti il territorio del comune di Trieste ha una lunghezza della costa di 108,39 km dei quali 36,97 km di aree portuali e 47,54 km di aree industriali con attracchi. Il comune di Genova ha una lunghezza della costa di 113,44 km dei quali 79,44 di aree portuali e 9,6 di aree aeroportuali; la costa dell'intera Regione è stimata in circa 571,17 km.

Gli altri principali porti italiani sono: Ravenna, Livorno, Gioia Tauro, Venezia, Porto Foxi, Augusta e Taranto (ciascun porto movimentata dai 30 ai 20 milioni di tonnellate di merci). I principali scambi avvengono nel mar Mediterraneo con: Turchia, Spagna, Egitto, Libia, Grecia, Francia e Malta; nel mar Nero con la Russia e l'Ucraina; rilevanti anche gli scambi commerciali via mare con la Cina (pari al 3 per cento del traffico internazionale). Le merci più movimentate sono i prodotti energetici (carboni fossili, coke, petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, gas naturale).

6. Import-export e transshipment

Nel 2018 sono state movimentate nei porti italiani circa 502 milioni di tonnellate di merci (di cui 312 in arrivo e 190 in partenza), e di queste il 60 per cento su relazioni di traffico internazionali, con una quantità complessiva di merce sbarcata pari a circa tre volte la quantità in uscita dal territorio nazionale. Come si evidenzia nella Figura 3, la relazione internazionale più importante è con la Turchia (36 milioni di tonnellate complessive), seguita dalla Spagna e dalla Russia (per la quasi totalità in ingresso).

Figura 3 – Traffico internazionale di merci con i primi dieci Paesi UE ed extra UE (valori in migliaia di tonnellate)



Fonte: elaborazione su dati Istat

Le merci trasportate da e per questi Paesi riguarda principalmente materie prime e prodotti energetici come carboni fossili, petrolio greggio, gas naturale e coke e prodotti petroliferi raffinati, con una quota pari: al 49,1 per cento sul totale degli scambi con la Turchia; al 28,5 per cento per gli scambi con la Spagna; all'82,8 per cento per gli scambi marittimi con la Russia. Fra le prime 10 relazioni di traffico (che costituiscono il 61 per cento degli scambi di merci su nave fra Italia e resto del mondo), compare anche la Cina, ma con una minore rilevanza (pari al 3 per cento del traffico commerciale marittimo internazionale). Il 19,4 per cento della merce scambiata con la Cina rientra nella categoria dei metalli (manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici); il 15,1 per cento della merce sono prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento, cuoio e prodotti in cuoio.

7. Principali porti per trasporto di merci in container

Il peso del gigante asiatico cambia notevolmente se si prende a riferimento il settore strategico del trasporto marittimo in container dove la Cina si colloca, soprattutto negli ultimi anni, ai vertici dei Paesi internazionali con i quali l'Italia intrattiene e sviluppa importanti relazioni commerciali. Rilevanti, peraltro, le categorie di prodotti coinvolte dagli scambi.

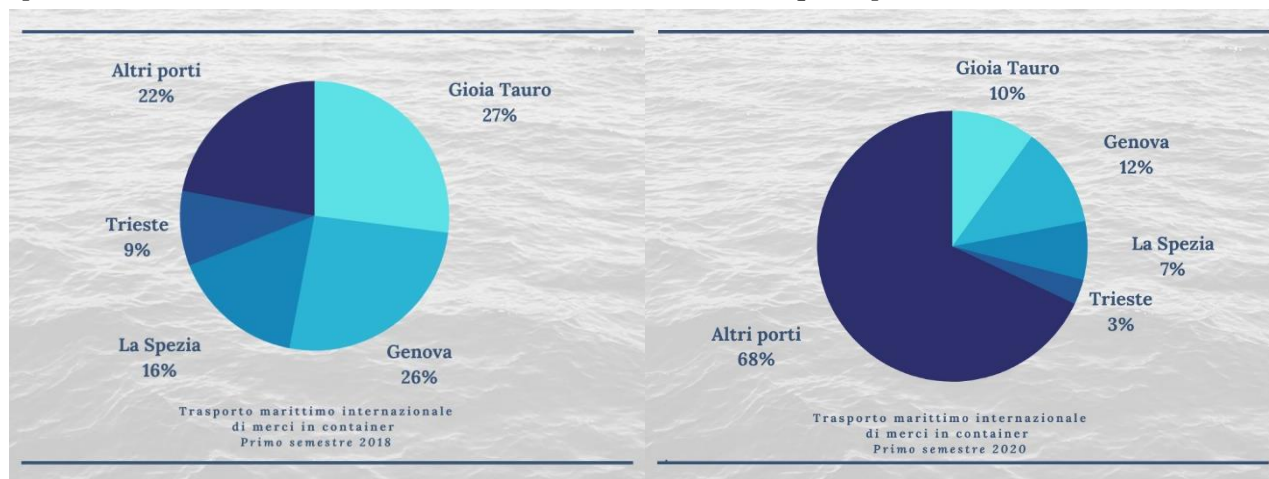
Come ormai risulta sempre più evidente, il Covid-19 ha rappresentato uno *shock* senza precedenti per tutti i settori dell'economia mondiale e quindi anche per il trasporto marittimo. Secondo stime dei maggiori istituti di ricerca a livello internazionale, come il WTO, l'impatto sul commercio internazionale di merci nel 2020 sarà di un'ampiezza imparagonabile rispetto alla crisi finanziaria globale del 2008/2009, con ribassi che oscilleranno tra il -13 per cento e il -32 per cento. Il riflesso sul trasporto marittimo, che concentra oltre l'80 per cento degli scambi merce nel mondo, è stimato di proporzioni estremamente preoccupanti, soprattutto in quei Paesi che, nel confronto internazionale, già da tempo mostravano debolezze sul piano portuale e logistico come l'Italia.

I dati relativi ai movimenti di merci su relazioni di traffico internazionale in container, nei mesi più impattati dal covid-19, evidenziano una rilevante riduzione dei volumi containerizzati con una forte incidenza sull'import-export marittimo del nostro Paese. Prendendo in considerazione quanto registrato nel primo semestre 2020 e confrontandolo con analogo periodo del 2018, si assiste ad una contrazione generalizzata del 3 per cento.

Si tratta di una riduzione importante, anche e soprattutto se rapportata alla contrazione del traffico container globale calcolata al -7 per cento secondo altre e diverse indagini relative agli impatti del covid-19 sui trasporti marittimi (studio realizzato da Confitarma con SRM "Osservatorio COVID-19 sui Trasporti marittimi e la Logistica"), di cui stanno soprattutto risentendo quei porti italiani che già emergevano a livello nazionale per

specializzazione nella movimentazione di merci in container. Il riferimento è ai porti di Genova, La Spezia, Trieste e Gioia Tauro, che da soli movimentano la maggior parte della merce trasportata in container su relazioni di traffico internazionale, con una percentuale che nel primo semestre 2018 ha raggiunto ben il 78 per cento e che l'impatto del covid-19, nel primo semestre 2020, ha ridotto drasticamente al 32 per cento, come si evidenzia nella Figura 4.

Figura 4 – Contrazione traffico internazionale merci in container sui principali porti: Genova, La Spezia, Trieste, Gioia Tauro. - Primo semestre 2018 e 2020 (quota percentuale sul totale).

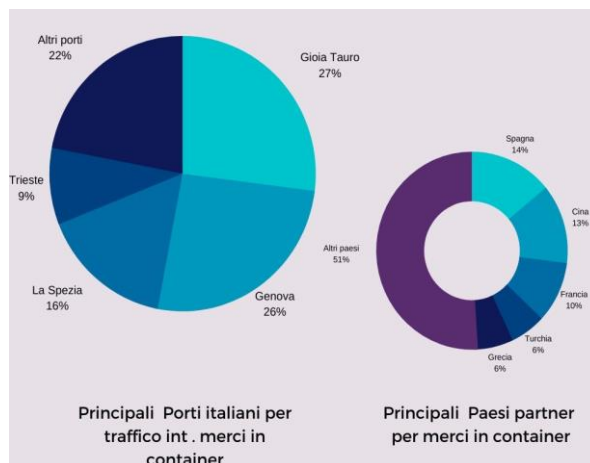


Fonte: elaborazione su dati Istat

Si tratta peraltro dei porti che, essendo particolarmente coinvolti nella tratta Asia-Mediterraneo ed essendo serviti da linee dirette con l'Estremo Oriente, stanno già subendo e sempre più subiranno anche gli impatti sulla crisi generalizzata dei volumi determinata dal fenomeno del “*blank sailing*” sui *trade* (cancellazione di servizi e porti scalati da parte delle compagnie marittime), che si sta accentuando per la naturale necessità di contenimento dei costi, sentita e attuata generalmente dalle imprese di tutti i settori dell'economia mondiale.

A ciò si aggiunge anche la particolare condizione che vede i quattro principali porti italiani, prima considerati, avere importanti relazioni commerciali in termini di *trade* marittimo con i Paesi che per primi sono stati colpiti dall'emergenza sanitaria, come la Cina (che incide per il 13 per cento sugli scambi), la Spagna (per il 14 per cento) e la Francia (per il 10 per cento), come messo in evidenza nella Figura 5.

Figura 5 – Principali Paesi partner dei primi quattro porti italiani per trasporto internazionale di merci in container (quote sul totale Italia)



Fonte: elaborazione su dati Istat

Tenuto conto del peso già ricoperto dalla Cina, nel paragrafo seguente si focalizzerà l'attenzione sull'analisi degli impatti del covid-19 negli scambi con il continente asiatico, relativamente ai porti più colpiti a livello nazionale e sempre con riferimento al trasporto marittimo per container, in virtù del contributo che questo settore strategico sta ricoprendo nell'attuale periodo di prorogata emergenza rifornendo e sostenendo il nostro paese.

8. Gli scambi con la Cina, quali porti sono stati più colpiti

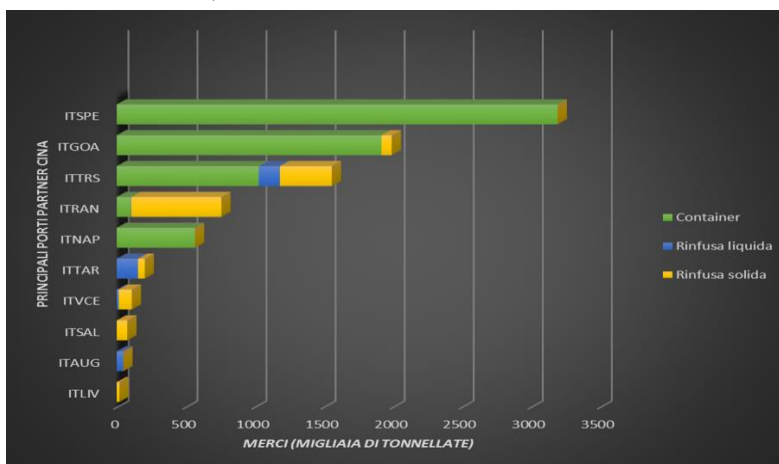
Cina e Italia, oltre ad importanti relazioni commerciali che riguardano molti e strategici settori dell'economia nazionale, condividono tra loro una cultura marittima che ne favorisce gli interscambi e ne consolida il rapporto anche in termini di *trade* delle merci per container.

La cultura marittima della Cina è resa evidente dalla imponente movimentazione di 130 milioni di TEU (*Twenty-Foot Equivalent Unit* – misura standard di volume dei container) ogni anno, quale quantitativo che peraltro si limita a prendere a riferimento i primi 6 porti del continente asiatico. Come già messo in evidenza nei paragrafi precedenti, la Cina è uno dei nostri maggiori partner sul piano delle relazioni e degli scambi marittimi, con un peso che dovrebbe essere destinato a crescere in virtù dello sviluppo della *Belt&Road Initiative* (BRI) intrapresa dal governo cinese. Come noto, per le direttrici della cosiddetta “via della seta marittima”, la strategia trova nei nostri mari una delle rotte ideali, sulle quali rischia però di incidere pesantemente il rallentamento generale degli investimenti del gigante asiatico nella BRI, che la crisi pandemica sta determinando.

L'analisi della movimentazione delle merci su container tra Italia e Cina, che segue, evidenzia gli impatti del covid-19 già in questo settore del *trade*, con una diminuzione del peso del trasporto marittimo oggetto di indagine che passa dal 10 per cento al 7 per cento. Si tratta, peraltro, di dati destinati a possibili e rapide evoluzioni per il progressivo sviluppo degli scenari internazionali e, come evidenziato in premessa, per la parziale disponibilità di dati prodotti a livello territoriale per effetto della momentanea interruzione e/o slittamento dei termini della raccolta delle rilevazioni statistiche.

La specializzazione sui trasporti merci per container dei 4 porti di Genova, La Spezia, Trieste, e anche Gioia Tauro, incide quale condizione caratterizzante, come evidenzia la seguente Figura 6, anche e soprattutto nelle variazioni registrate, sul piano generale, negli scambi tra Italia e Cina.

Figura 6 – Maggiori porti partner commerciali con la Cina, merci per tipologia di carico - Anno 2018 (valori in migliaia di tonnellate)

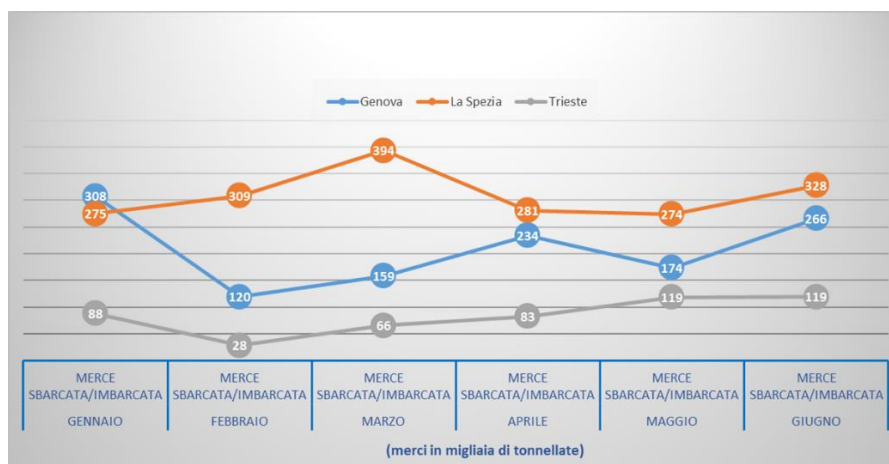


Legenda dei codici porti: ITSTE – La Spezia; ITGOA – Genova; ITTRS – TRIESTE; ITRAN – Ravenna; ITNAP – Napoli; ITTAR – Taranto; ITVCE – Venezia; ITSAL – Salerno; ITAUG – Augusta; ITLIV – Livorno.

Fonte: elaborazione su dati Istat

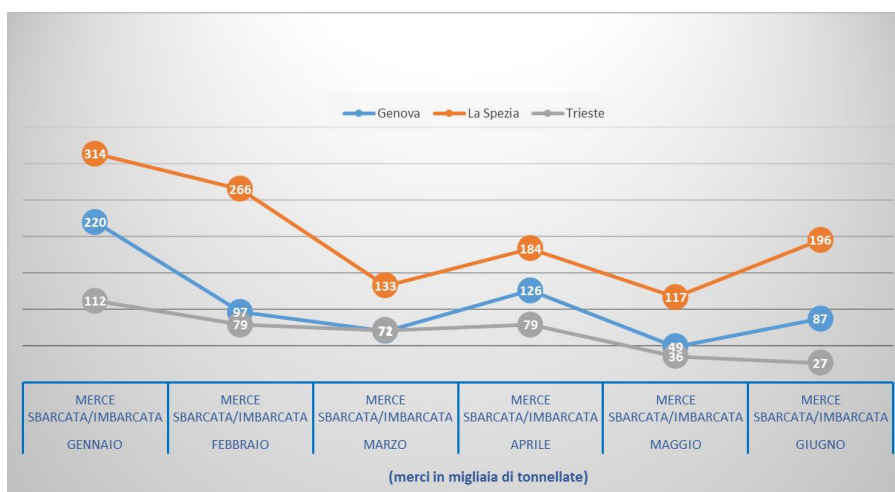
Secondo alcune chiavi di lettura, tale caratteristica ben descriverebbe la natura monovalente dei porti su considerati quale elemento di debolezza rispetto alla polivalenza e alla diversificazione che avrebbe maggiormente protetto altri snodi, sia nazionali che internazionali, dagli impatti del covid-19. Questa linea troverebbe rafforzamento anche nelle analisi delle variazioni delle merci imbarcate e sbarcate in container, per e dalla Cina, sempre relativamente a tre dei principali porti containeristici, come evidenziano le Figure successive Figure 7 e 8.

Figura 7 – Merce sbarcata e imbarcata in container da/per la Cina nei porti di Genova, La Spezia e Trieste - Primo semestre 2019



Fonte: elaborazione su dati Istat

Figura 8 – Merce sbarcata e imbarcata in container da/per la Cina nei porti di Genova, La Spezia e Trieste - Primo semestre 2020



Fonte: elaborazione su dati Istat

In particolare, dalle analisi condotte, emerge quanto il mese di marzo sia da ritenersi un mese complessivamente “nero”, anche avendo a riguardo il consolidato equilibrio tra merci imbarcate e merci sbarcate che ha sin qui caratterizzato i rapporti marittimi commerciali tra Cina e Italia. A marzo si è, infatti, risentito di una inversione tra quantitativi di merce in container sbarcata, proveniente dalla Cina verso il nostro Paese e solitamente in netta prevalenza, rispetto alle quantità di merci che riusciamo ad esportare verso il gigante asiatico. Ad incidere su una situazione apparentemente consolidata, che testimonierebbe lo sbilanciamento verso l'import di produzioni asiatiche e una dipendenza nostrana dalle catene del valore globale, sembra ragionevolmente aver contribuito il

manifestarsi della crisi pandemica in Cina con evidente prepotenza dal mese di gennaio, che ha determinato il blocco dei porti cinesi ben prima rispetto al resto d'Europa, e il fattore “*transit time*” per il quale la merce imbarcata dai porti cinesi impiega oltre un mese per arrivare a quelli italiani. Rilevante, nella lettura del fenomeno considerato, anche l'ondata di *blank sailing* che, proprio a partire da marzo, ha cominciato ad abbattersi sulle rotte marittime Asia-Mediterraneo, con forte incidenza nel nostro Paese ed evidenti ripercussioni sui porti che concentrano il proprio business e la propria attività sugli scambi con la Cina.

Come è noto, tra questi spicca il porto di Genova che tra i suoi principali partner commerciali ha il gigante asiatico e che ha risentito in misura più marcata degli impatti determinati dal covid-19 in termini di riduzione degli scambi, soprattutto in relazione ai fenomeni considerati, come evidenziano le Figure 9.a e 9.b seguenti.

Figura 9 – Porto di Genova, confronto merci imbarcata e sbarcata per/da Cina (valori in migliaia di tonnellate)

Figura 9.a – I semestre 2018

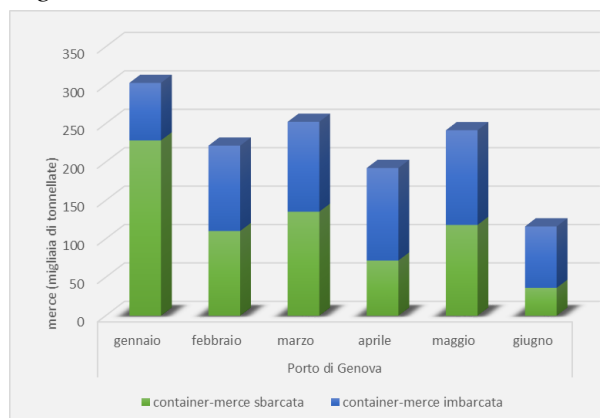
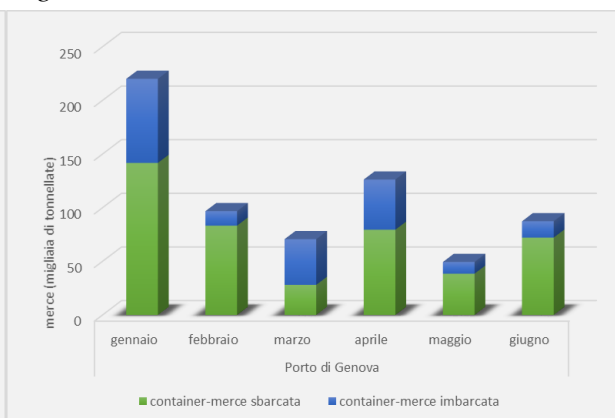


Figura 9.b – I semestre 2020



Fonte: elaborazione su dati Istat

9. I passeggeri che si muovono via mare

In Italia circa 85 milioni di passeggeri si muovono via mare. Il fenomeno, come è naturale che sia, è molto stagionale e negli ultimi dieci anni, la quota del primo trimestre sull'anno si attesta mediamente al 13 per cento dei passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani, nel secondo trimestre la quota media dei passeggeri è circa il 26 per cento sul totale annuale, nel terzo trimestre la quota sale al 46 per cento, per poi tornare a livelli più bassi nel quarto trimestre dell'anno con una quota media del 16 per cento. Gli effetti del covid-19 sul trasporto dei passeggeri sono più evidenti, ma anche in questo caso ci sono delle differenze territoriali che verranno di seguito analizzate.

Nel traffico passeggeri la rete dei porti italiani è consolidata per i collegamenti con le isole maggiori e con gli arcipelaghi minori. Nel 2018 la tratta Messina - Reggio Calabria ha registrato più di 9 milioni di passeggeri trasportati da una costa all'altra. Gli altri importanti collegamenti per lo spostamento dei passeggeri via mare riguardano i porti del golfo di Napoli, Piombino, Olbia e Portoferraio (tutti con oltre 2 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati); di rilievo anche se con intensità minore le tratte La Maddalena - Palau, Olbia - Livorno e Olbia - Civitavecchia ed infine Trapani - isole Egadi. Le tratte internazionali con più passeggeri trasportati si registrano nel porto di Bari da/verso l'Albania e la Grecia.

Figura 10 - Passeggeri nei principali porti italiani, anno 2018



Fonte: elaborazioni su dati Istat, realizzazione della cartografia a cura di Lorenzo Cavallo (Istat)

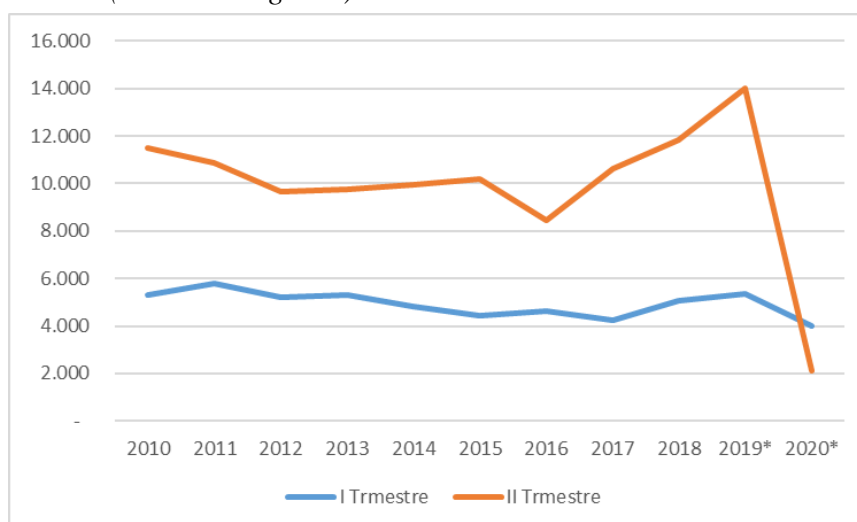
In base ai vari decreti e ordinanze regionali, nazionali ed internazionali, emanati per contrastare la diffusione del Covid-19, i collegamenti marittimi sono stati chiusi al traffico passeggeri a partire da date diverse e per circa 3 mesi, con riapertura graduale e differenziata in base alla destinazione.

I mesi di marzo (anche se *lockdown* si è avuto dal giorno 9 marzo), aprile e maggio sono stati interamente interessati alla chiusura del Paese e al divieto di spostamenti tra comuni diversi, ad esclusione dei motivi di salute, lavoro e necessità certificata. Il mese di aprile, considerando le festività di Pasqua e il 25 aprile, e anche maggio, sono i primi mesi dell'anno dove si registrano i primi spostamenti di persone verso luoghi marittimi e una quota di turisti si spostano via mare. In base alla Legge n. 27 del 24 aprile 2020 (Art. 88-bis, che recepisce l'Art. 28 del D.L. n. 9 del 2 marzo 2020), i passeggeri recupereranno interamente l'importo del biglietto, già pagato e non usufruito a causa del coronavirus, attraverso l'emissione di un voucher di validità 1 anno solare, che il cliente potrà richiedere entro 30 giorni dalla fine del blocco agli spostamenti. Per le tratte nazionali, gli spostamenti interregionali sono stati attivati dal 3 giugno, non tutte le compagnie marittime però hanno ripreso da subito tutte le corse delle tratte che erano previste pre-covid e anche il turismo ne ha risentito poiché molte prenotazioni sono state spostate in avanti, determinando di fatto una mancata entrata economica per tutte le compagnie marittime che si occupano principalmente di trasporto dei passeggeri.

A livello nazionale, come si evidenzia nella Figura 11, il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani nel primo trimestre 2020 è diminuito del 25,4 per cento rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente; nel secondo trimestre il crollo è stato più drastico, pari all'85 per cento come era prevedibile aspettarsi. Complessivamente nel primo semestre 2020, in Italia si registra una diminuzione dei passeggeri del 68,5 per cento rispetto ai primi sei mesi del 2019. Dal punto di vista economico, oltre alle agenzie marittime e alle compagnie di navigazione, si stima un crollo significativo nei territori con una quota elevata di turismo marittimo, principalmente nelle regioni del Sud e nelle isole maggiori. Ogni singolo porto ha una diminuzione del traffico dei passeggeri di almeno il 50 per cento, ad essere più colpiti ovviamente ci sono i *main ports for passengers* (per il dettaglio dei porti si rimanda al paragrafo 4).

Da luglio i traghetti hanno iniziato a viaggiare senza distanziamento sociale, ma ancora c'è molto scetticismo da parte delle persone a prendere mezzi non privati per gli spostamenti, ad ulteriore danno delle isole.

Figura 11 – Passeggeri imbarcati e sbarcati in Italia, serie storica nei primi due trimestri dell'anno, per il periodo 2010-2020 (valori in migliaia)



Fonte: elaborazioni su dati Istat. * Il 2019 e 2020 sono dati provvisori.

10. Le crociere

Nel 2018 sono circa 7,8 milioni i passeggeri che partono da un porto dell'Unione Europea per iniziare una crociera. Di questi, circa 2 su tre passeggeri (66,7 per cento) scelgono di imbarcarsi in uno dei seguenti paesi: Italia (più di 2,3 milioni di crocieristi), Spagna (oltre 1,7 milioni) e Germania (quasi 1,2 milioni). Tra gli anni 2010-2018, l'Italia si è confermata il primo Paese europeo di imbarco per i crocieristi. Il valore registrato nel 2018, pari a 2,3 milioni di passeggeri imbarcati risulta inferiore a quello raggiunto nel 2012 (2,9 milioni di passeggeri imbarcati), ma in crescita rispetto al 2017 (459 mila passeggeri in più, 24,5 per cento). Oltre la metà (circa il 57 per cento) dei passeggeri che inizia la crociera in Italia si imbarca nei porti di Venezia, Civitavecchia e Savona. Nel 2018 sono arrivate nei porti dell'Unione Europea oltre 20 mila navi da crociera, (6,4 mila arrivi in più rispetto al 2010). Il totale della stazza lorda delle navi arrivate si è raddoppiato tra il 2010 ed il 2018 passando da poco più di 600 milioni di tonnellate ad oltre 1,2 miliardi di tonnellate. In media le navi arrivate nei porti dell'Unione Europea sono passate da 40,3 migliaia di tonnellate a 61,8 migliaia di tonnellate di stazza lorda. In particolare nel 2018 le navi più grandi (con stazza lorda superiore a 200 mila tonnellate) arrivate in UE sono state 217, di cui 125 nei porti italiani di Civitavecchia, La Spezia, Napoli e Capri.

Il 2019 è stato un anno di boom in Italia per le crociere. Con l'arrivo del covid-19 e i primi casi registrati anche in navi da crociera, alcune delle quali hanno fatto il giro del mondo per poter attraccare in un porto, la perdita economica di questo settore è stata significativa.

Secondo le dichiarazioni del *country manager* di Msc Crociere “il settore crocieristico genera circa 13 miliardi di euro di fatturato e 120 mila posti di lavoro e ha movimentato nel 2019 circa 12 milioni di passeggeri nei porti italiani. L'attesa è quella di ripartire al più presto”. (Articolo su blog.ticketcrociera.it).

Le crociere, come tutto il settore turistico ha annullato per mesi l'attività e a differenza delle strutture ricettive “classiche”, molte grandi compagnie di crociera hanno annullato i propri viaggi fino a tutta l'estate compresa. L'anno 2020 chiuderà in negativo, poiché non si potrà mai recuperare la perdita di viaggi nel periodo primaverile/estivo.

11. Conclusioni

L'arrivo inaspettato del coronavirus ha già avuto un impatto rilevante nella vita delle persone e in tutti i settori economici. Il comparto del settore marittimo, complessivamente era già in difficoltà e dai primi dati del 2019 si evidenzia rispetto al 2018 una diminuzione complessiva delle merci trasportate in Italia nei principali porti.

Il 2020 sarà segnato da una caduta del Pil probabilmente a doppia cifra, con ripercussioni su tutti i settori produttivi, dell'import ed export e della domanda interna.

Quando e come ci riprenderemo nessuno lo può esattamente prevedere. Facile ipotizzare che anche il trasporto marittimo italiano chiuderà il 2020 in negativo, per le merci, per i passeggeri e soprattutto per il numero di crociere, ma è ancora difficile ipotizzare quanto lungo sarà il periodo di “crisi” post covid-19.

Forse nel 2023 si potrà tornare alla “normalità” e la speranza è quella di sfruttare questo periodo per migliorare le infrastrutture portuali soprattutto per i porti del Sud che hanno facile sbocco sul Mediterraneo, ottimizzare la catena logistica e semplificare l'iter burocratico di sdoganamento della merce che fa preferire approdi esteri a quelli italiani.

Il covid-19 ha colpito tutti e tutto, questo è stato ripetuto infinite volte, però almeno per una volta, non si può dare la colpa alla pandemia dell'esistenza di queste carenze tipiche italiane, ricordando che il trasporto marittimo è un settore strategico per la ripresa del Paese solo se opportunamente valorizzato.

12. Bibliografia

Banca d'Italia: "Indagine sui trasporti internazionali di merci", 3 giugno 2020.

Istat: "Aggiornamento delle informazioni sui settori di attività economica, secondo la classificazione Ateco a 5 cifre, distinti sulla base dei provvedimenti di sospensione delle attività in vigore il 4 maggio", 12 maggio 2020.

Istat "Rapporto sul Territorio 2020. Ambiente, economia e società", 10 aprile 2020.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2017-2018", 8 luglio 2019.

SRM: "Osservatorio COVID 19 sui trasporti marittimi e logistica" studio con Confitarma del 4 maggio 2020.

Abstract

How Covid-19 has impacted economically on the maritime transport sector which seems not to have had major repercussions like other sectors. How many goods are transported by sea, what share has been most affected, the import or export, or the cabotage routes following the decrease in domestic demand.

How many people move by sea daily to reach the islands. When will cruise ships begin travelling?

What happened during lockdown, we analysis the flows of goods and passengers in the first half of the year 2020, evaluating the decrease compared to the same period in previous years.

The analysis will initially be carried out at national level to give a dimension to the phenomenon in Italy, then the analysis will be carried out in the main Italian ports, those which historically have a greater flow of goods and passengers than others, identifying which territories have lost the most due to covid-19.