

GEOGRAFIA ECONOMICO-POLITICA

Direttori

Tullio D'APONTE

Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Vittorio AMATO

Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Comitato scientifico

Attilio CELANT

"Sapienza" Università di Roma

Franco SALVATORI

Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"

Maria Paola PAGNINI BAZO

Università Telematica delle Scienze Umane "Niccolò Cusano"

Vittorio RUGGIERO

Università degli Studi di Catania

GEOGRAFIA ECONOMICO-POLITICA

Attenta allo studio delle interazioni che legano dinamiche socio-politiche, assetto organizzativo dello spazio e competitività dei sistemi regionali, la scienza geografica assume indiscussa centralità nel dibattito sull'evoluzione del mondo contemporaneo. La produzione che il comitato scientifico di questa collana intende promuovere risponde a espliciti criteri metodologici e concettualità finalizzate alla rappresentazione delle principali innovazioni presenti nel divenire di paesaggi, modelli di sviluppo locale a diverse scale territoriali e strategie politiche ed economiche che ne sostanziano la complessità e ne definiscono i relativi scenari evolutivi. Mentre il rigore scientifico delle ricerche pubblicate costituisce precipuo impegno editoriale, la piena autonomia e indipendenza dei singoli autori rappresenta irrinunciabile espressione di pluralismo culturale.

In "Geografia economico-politica" sono pubblicate opere di alto livello scientifico, anche in lingua straniera per facilitarne la diffusione internazionale. I direttori approvano le opere e le sottopongono a referaggio con il sistema del "doppio cieco" (*double blind peer review process*) nel rispetto dell'anonimato sia dell'autore, sia dei due revisori che scelgono: l'uno da un elenco deliberato dal comitato di direzione, l'altro dallo stesso comitato in funzione di revisore interno. I revisori rivestono o devono aver rivestito la qualifica di professore universitario di prima fascia nelle università italiane o una qualifica equivalente nelle università straniere. Ciascun revisore formulerà una delle seguenti valutazioni: *a*) pubblicabile senza modifiche; *b*) pubblicabile previo apporto di modifiche; *c*) da rivedere in maniera sostanziale; *d*) da rigettare; tenendo conto della: *a*) significatività del tema nell'ambito disciplinare prescelto e originalità dell'opera; *b*) rilevanza scientifica nel panorama nazionale e internazionale; *c*) attenzione adeguata alla dottrina e all'apparato critico; *d*) adeguato aggiornamento normativo e giurisprudenziale; *e*) rigore metodologico; *f*) proprietà di linguaggio e fluidità del testo; *g*) uniformità dei criteri redazionali.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta da uno dei direttori, salvo casi particolari in cui i direttori provvederanno a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato. Il termine per la valutazione non deve superare i venti giorni, decorsi i quali i direttori della collana, in assenza di osservazioni negative, ritengono approvata la proposta. Sono escluse dalla valutazione gli atti di convegno, le opere dei membri del comitato e le opere collettive di provenienza accademica. I direttori, su loro responsabilità, possono decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.

Vai al contenuto multimediale



Teresa Amodio

**La sfida dei porti
nel Mediterraneo “allargato”**

Prefazione di
Mariagiovanna Riitano





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXVII
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-0776-8

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: novembre 2017

Indice

- 9 *Prefazione*
di Mariagiovanna Riitano
- 11 *Introduzione*
- 17 **Capitolo I**
I trasporti marittimi nel contesto globale e nel Mediterraneo
1.1. *Shipping* e spazio economico mondiale, 17 – 1.2. Il sistema organizzativo del trasporto via mare, 26 – 1.3. *Hub* e porti regionali, 32 – 1.4. Carrier, flotte e Vessel Sharing Agreement, 38 – 1.5. L'ampliamento del Canale di Suez, 48 – 1.6. Nuove rotte e centralità del Mediterraneo, 63
- 73 **Capitolo II**
I porti commerciali
2.1. La *supply chain* nel trasporto marittimo, 73– 2.2. Le logiche di selezione dei porti commerciali, 77– 2.3. Il *port ranking* a scala globale, 88– 2.4. Regioni portuali euro-mediterranee, 98
- 123 **Capitolo III**
Sistemi retroportuali e assetto territoriale
3.1. L'ancoraggio dei porti al territorio, 123 – 3.2. Logistica e sistemi economici locali, 131 – 3.3. Economie retroportuali e Zone Economiche Speciali, 137 – 3.4. Zone economiche speciali in Europa, 149 – 3.5. La strategia competitiva del porto di Tangeri, 157– 3.6. La Free Zone di Port Said, 167
- 173 **Capitolo IV**
Il posizionamento dei porti italiani
4.1. Il sistema portuale italiano, 173– 4.2. Porti e infrastrutture territoriali, 183 – 4.3. Traffici marittimi e movimentazione portuale, 192 – 4.4. Competitività marittima e logistica attraverso gli indici LCSI e LPI, 203 – 4.5. Opportunità e vincoli per lo scalo di Gioia Tauro, 211
- 219 *Bibliografia*

Prefazione

di MARIAGIOVANNA RIITANO*

Il volume affronta la *questione mediterranea* attraverso una lettura delle dinamiche geo-economiche che hanno interessato il settore del commercio marittimo mondiale facendo riferimento, da un lato, alla ritrovata centralità del Bacino mediterraneo nello scenario internazionale e, dall'altro, alla configurazione che si è venuta a determinare in termini di *range* portuali dominanti alle diverse scale.

Questi due temi conduttori fanno da sfondo all'analisi di alcuni aspetti rilevanti dal punto di vista della prospettiva geografica.

In primo luogo, è sottolineata l'importanza dei trasporti marittimi di tipo commerciale, con particolare riferimento alla geografia dei flussi, sempre più regolati da logiche di internazionalizzazione.

Emerge, a tal proposito, l'importanza delle reti e delle interconnessioni, riferite alle gerarchie portuali che ne sono derivate in ambito mediterraneo, la cui rappresentazione, evocando simbolicamente gli antichi *Portolani*, mostra gli esiti della competizione che i porti hanno dovuto affrontare in epoca di globalizzazione. Oggi, infatti, i ridotti costi di trasporto e i servizi garantiti da ciascuno scalo rendono i porti fortemente competitivi anche al di là della posizione geografica che in passato aveva una rilevanza sostanziale nell'individuazione delle rotte.

Nel presentare le strategie di sviluppo che hanno caratterizzato alcune regioni portuali, come quelle Nord africane o del Northern Range, è ripreso il delicato tema dell'interfaccia terra-mare, di particolare interesse per le discipline geografiche. Nel caso specifico, l'efficienza portuale è messa in relazione con l'esistenza di sistemi territoriali caratterizzati da un'infrastrutturazione adeguata a supportare l'intermodalità e da basi logistiche specializzate e innovative così da poter garantire prestazioni ad elevato valore aggiunto.

* Ordinario di Geografia economico politica, Università degli Studi di Salerno.

Con riferimento alla situazione italiana, oltre a presentare il posizionamento degli scali nazionali nel panorama euro–mediterraneo, è fatto esplicito riferimento agli scenari di prospettiva. Il tema, che ha assunto grande rilevanza nel dibattito politico più recente, è trattato attraverso il richiamo alla recente riforma del sistema portuale oltre che alla possibilità di istituire nel Mezzogiorno, a breve termine, alcune zone caratterizzate da fiscalità di vantaggio che potrebbero favorire insediamenti produttivi e logistici nelle aree retroportuali.

Nel complesso, il volume tratta in modo esauriente la tematica prescelta, alle diverse scale, così da coglierne i mutamenti in atto, le problematiche e le possibili traiettorie di sviluppo.

Esso costituisce, pertanto, una preziosa occasione di riflessione su questioni complesse, di grande attualità, dai risvolti sia economici che politici di sicuro interesse anche in contesti di ricerca interdisciplinare.

Introduzione

Il volume, ispirato alla *blu growth*¹, analizza il complesso sistema del trasporto marittimo commerciale, in relazione sia alle trasformazioni dovute ai sensibili cambiamenti dei flussi, sia alle ricadute che ne sono derivate in termini di portualità alle diverse scale.

Lo *shipping*, a partire dal XX secolo, è stato pienamente interessato dallo sviluppo di modelli produttivi improntati alla massima flessibilità che hanno dato impulso, da un lato, alla delocalizzazione di attività economiche in aree caratterizzate da fattori produttivi a basso costo e, dall'altro, allo spostamento dell'asse economico di riferimento dall'Atlantico al Pacifico, con effetti significativi sulla riorganizzazione dello scenario economico mondiale (Labrianidis L., Kalantaridis C., Dunford M., 2011).

Tale processo, nel quale i limiti alla mobilità storicamente imposti dallo spazio fisico si sono progressivamente ridotti a favore dello sviluppo di reti, materiali ed immateriali, ha comportato un incremento significativo del commercio internazionale e, in particolare, dei traffici marittimi. Questi ultimi, a partire dal 2009, anno di superamento della crisi economica globale, sono cresciuti progressivamente fino ad arrivare, nel 2015, a superare per la prima volta la soglia dei 10 milioni di tonnellate annue di merci trasportate via mare, con previsioni, stimate per il 2030, che fanno ipotizzare il raggiungimento di una soglia pari a 17 miliardi di tonnellate².

Oltre all'aumento dei volumi di traffico, il settore è stato interessato da altri importanti cambiamenti di tipo sia organizzativo che strutturale.

In primo luogo, sul fronte delle rotte, va segnalata la diffusione di una nuova dinamica dei flussi dovuta al forte incremento di passaggi provenienti dalla Cina e diretti verso la costa orientale degli Stati Uniti; questi

¹ https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_it.

² UNCTAD (2016), «Review of maritime transport».

hanno contribuito in modo significativo alla saturazione del Canale di Panama e all'utilizzo, in alternativa, di rotte cosiddette *pendulum*³ tra Far East e Mediterraneo, come primo tratto, e, in prosecuzione del transito, dal Nord Europa al Nord America.

Si è assistito, inoltre, ad un aumento esponenziale del dimensionamento delle flotte e della relativa capacità di carico che, grazie all'abbattimento dei costi di trasporto per singolo TEU⁴, ha reso possibile, anche in questo specifico segmento di trasporto, l'introduzione di economie di scala. I dati relativi all'*orderbook* internazionale⁵, infatti, fanno prevedere che la crescita della dimensione delle navi consentirà, nel 2020, di avere 1.043 unità di stazza superiore a 7.500 TEU, delle quali 105 di portata addirittura superiore a 18.000 TEU.

Infine, si è verificato un processo di revisione delle scelte strategiche da parte delle compagnie di navigazione, che si sono orientate a selezionare i porti da scalare sulla base della loro efficienza in termini di servizi.

In relazione a ciò, va anche detto che il potere contrattuale dei grandi *Carrier* è notevolmente aumentato grazie al consistente processo di concentrazione delle imprese, che ha portato, di fatto, il mercato dei container nella sfera di influenza, quasi esclusiva, di sole tre grandi alleanze, la 2M, la Ocean Alliance e la The Alliance. Presenti sulle principali direttrici di traffico mondiale con regolari servizi di trasporto, le tre società hanno acquisito la quasi totalità delle quote di mercato, lasciando agli altri operatori la gestione di percentuali di traffico molto modeste.

I fenomeni fin qui descritti, oltre ad aver condizionato il mercato dello *shipping* nel suo complesso, hanno influito anche sulla gestione dei porti; per molti di essi si sono resi necessari massicci investimenti infrastrutturali finalizzati a modernizzarne le strutture e ad abbassare i fondali così da renderli adeguati ad ospitare le nuove mega navi. Di conseguenza, si è dovuto intervenire sul miglioramento della logistica, affinché lo smistamento delle merci risultasse più rapido, efficiente ed eco-

³ Le rotte *pendulum* sono strutturate per generare un'andata e un ritorno sullo stesso percorso, seguendo l'asse Suez-Gibilterra.

⁴ Acronimo di *Twenty-foot Equivalent Unit*, la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, corrispondente a circa 20 *foot*, ossia 40 metri cubi totali.

⁵ IHS Maritime & Trade analysis (<https://www.ihs.com/industry/maritime>).

nomicamente sostenibile, in relazione alla crescente e sempre più esigente domanda degli operatori.

Tali trasformazioni hanno contribuito a ridisegnare il ruolo e le funzioni dei porti e delle loro regioni di riferimento attraverso un processo di selezione che ha visto emergere realtà dotate di maggiore attrattività, anche in termini di condizioni retroportuali incentrare su sistemi logistici ed intermodali adeguati a supportare le esigenze di filiera.

Si è generata, così, una nuova configurazione in termini di *range* portuali caratterizzata da una netta distinzione tra scali di *transshipment* internazionali, definiti *hub* e deputati al trasbordo di container, e scali di livello prettamente regionale impegnati nello *short sea shipping*.

Inoltre, si è innestata una forte competizione, in termini di risorse e di intercettazione dei flussi, fra porti della stessa tipologia divenuti, per i ridotti costi di trasporto, più facilmente intercambiabili.

Nella nuova configurazione spaziale del *ranking* portuale a livello mondiale, che vede i principali scali localizzati in Asia, primo tra tutti quello di Shanghai, anche i porti del Mediterraneo sono stati coinvolti appieno nelle dinamiche del settore.

L'area, infatti, a partire dall'allargamento del Canale di Suez, completato nel 2015, ha acquisito nuovamente centralità, assumendo un ruolo di rilevanza mondiale.

Questa ritrovata centralità del Bacino rispetto alle dinamiche commerciali marittime suggerisce l'idea di un Mediterraneo "allargato"⁶, con riferimento ad un ambito geografico nei confronti del quale vengono nutriti interessi geoeconomici e geopolitici da parte di Paesi che, pur non essendo bagnati da questo mare, sono fortemente coinvolti nelle vicende che lo riguardano.

Un esempio, in tal senso, è costituito dagli ingenti investimenti cinesi nei porti e terminal marittimi del Mediterraneo, destinati a crescere ulteriormente in attuazione dell'ingente piano denominato *One Belt One Road*. Il progetto, finalizzato a rafforzare il ruolo della Cina a scala globale, favorendo i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commer-

⁶ L'accezione utilizzata trae ispirazione dalla relazione dal titolo *Nuovi scenari di un Mediterraneo allargato*, svolta da Tullio D'Aponte in occasione della Giornata di Studi *La sicurezza del Mediterraneo opzione geopolitica prioritaria per l'Unione Europea*, svoltasi il 9/05/2017 presso l'Università di Napoli Phartenope.

ciali per le produzioni nazionali, si basa sulla creazione di una rete globale di infrastrutture, terrestri e marittime, così da poter garantire un completo attraversamento dall'Asia, fino al Mediterraneo, coinvolgendo anche l'Italia.

A tale proposito, corre l'obbligo di sottolineare come i porti italiani se da un lato possono beneficiare di una posizione privilegiata, determinata dalla connotazione geografica del Paese, dall'altro sono distribuiti su una costa molto estesa che rende difficile concentrare in alcune realtà funzioni che possano consentire economie di scala.

Questo è uno dei motivi per cui il sistema portuale italiano risulta difficilmente confrontabile con quelli di altri Paesi del Bacino del Mediterraneo, da quelli spagnoli a quelli medio-orientali e nord africani, oltre che con quelli del Northern Range.

Va detto, tuttavia, che negli ultimi anni, in Italia, sembra crescere l'attenzione per il settore, fondata sulla consapevolezza dell'importanza di una sfida già raccolta da *competitor* esterni che considerano il *Mare nostrum* un'area di interesse strategico per la portualità.

Nel complesso, lo scenario delineato suggerisce alcune riflessioni critiche che, tuttavia, si differenziano in base alla scala presa in considerazione.

A livello euro-mediterraneo la presenza di regioni portuali estremamente differenziate ed in reciproca competizione rende lo scenario debole nei confronti dei *player* internazionali il cui potere contrattuale, di investimento e di radicamento aumenta in maniera proporzionale alla mancanza di strategie locali condivise.

In questo contesto, ulteriori rischi potrebbero derivare dal fatto che buona parte dei traffici marittimi sono determinati da condizioni aleatorie connesse, ad esempio, con la forte presenza cinese, da cui attualmente dipende in modo quasi esclusivo l'economia marittima del Mediterraneo, che potrebbe conoscere una fase di declino.

Inoltre, va rilevato che le zone economiche speciali retroportuali, fortemente connesse con investitori internazionali, primi fra tutti quelli cinesi, sono spesso poco collegate ai territori di insediamento e, dunque, incapaci di costituire un vero volano di sviluppo per l'economia locale.

Per quel che riguarda l'Italia, come sottolineato anche nella recente riforma sulla portualità⁷, l'ipotesi più adeguata, viste le peculiarità ambientali e socio economiche del contesto, sembrerebbe quella di puntare, in via esclusiva, sul segmento dello *short sea shipping*, evitando così la tentazione di competere con altre regioni portuali sul fronte del *transshipment*.

Un discorso a parte è quello che può riguardare il porto di Gioia Tauro, unico *hub* attualmente presente nel Paese, oggi impegnato nel superamento della profonda crisi che lo ha interessato negli ultimi anni; al pari meritano particolare attenzione i porti liguri, primo tra tutti quello di Genova, le cui potenzialità di crescita sembrano mostrare le condizioni per il rilancio internazionale dello scalo, con conseguenti benefici per l'intero sistema portuale italiano.

⁷ Cfr. *Piano strategico della portualità e la logistica*, approvato nel 2015 e Decreto relativo alla *Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali*, del 2016.

Capitolo I

I trasporti marittimi nel contesto globale e nel Mediterraneo

1.1. *Shipping* e spazio economico mondiale

A partire dal Ventesimo secolo il sistema globale, per effetto di innovazioni tecnologiche, organizzative e legislative, è stato caratterizzato da trasformazioni significative che, determinando nuove connessioni tra politiche di infrastrutturazione, scambi commerciali, assetti territoriali e dinamiche politiche, hanno avuto ricadute epocali sulla riorganizzazione dello spazio economico mondiale (Labrianidis L., Kalantaridis C., Dunford M., 2011).

I nuovi criteri organizzativi, improntati alla massima flessibilità, hanno generato, tra gli altri, fenomeni quali la delocalizzazione di molte attività economiche, l'introduzione poderosa di nuove tecnologie innovative all'interno dei processi produttivi e la sostituzione dell'asse economico di riferimento da quello Atlantico a quello Pacifico.

In questo scenario, il sistema della mobilità, divenuto *magna pars* nell'ambito delle dinamiche economiche, ha favorito la riduzione delle distanze geografiche, facendo sì che i limiti imposti storicamente dallo spazio fisico alla mobilità venissero progressivamente ridotti e le opportunità economiche di un paese o di un'area divenissero maggiormente dipendenti dall'inserimento in reti di relazioni, più o meno complesse.

La minor incidenza del fattore distanza, dovuta all'abbattimento dei costi di trasporto, ha avuto ricadute dirette sui sistemi produttivi e sulla competitività delle imprese che, attraverso l'adozione di diverse logiche localizzative, è, in molti casi, notevolmente aumentata.

La possibilità di comprimere i costi di trasporto ha favorito, infatti, la delocalizzazione degli apparati produttivi, così che i luoghi della produzione e del consumo hanno iniziato ad allontanarsi sempre più in funzione della possibilità di abbassare quei costi.

Al contempo, anche l’idea di spazio rigidamente e stabilmente configurato soltanto in termini politici ed amministrativi è stata sostituita da una prospettiva secondo la quale il potere statale va interpretato anche in relazione alla dinamica di cambiamento alimentato continuamente dalle modificazioni indotte dalla geometria variabile dei flussi (Castells M., 2014).

Le connessioni delle reti, o la mancanza di esse, contribuiscono alla strutturazione degli spazi e dei poteri economici, attivando e disattivando le potenzialità dei luoghi e, in ultima analisi, determinandone le traiettorie di sviluppo (Epasto S., 2013).

L’insieme di relazioni sociali, economiche, tecnologiche, culturali, politiche, interconnesse ai sistemi della mobilità, assumono il ruolo di *order building intermediary* ossia una forma di mediazione organizzativa, regolatrice e generatrice di processi e di flussi (Polenske K.R., 2007).

La nascita di interessi geo-economici, da una parte, e il controllo dell’economia detenuto da nuovi attori globali e da potenti multinazionali, dall’altro, hanno trovato nella gestione delle reti e delle tecnologie più avanzate nel settore dei trasporti uno dei fattori di vantaggio competitivo più significativi¹.

Nel tempo, infatti, si è diffusa l’implementazione di un concetto di mobilità che prevede l’assunzione di una vera e propria logica manageriale, orientata ad obiettivi di ottimale gestione degli utenti o dei rapporti con gli altri settori del sistema economico, oltre che alla valutazione delle *performance*, in termini di efficienza della gestione complessiva, compresa la definizione delle tariffe applicate sulla base della concorrenza esistente.

Nell’epoca del superamento dei confini, anche le tecnologie globali di trasporto sono divenute vere e proprie protagoniste nell’ambito del processo di riconfigurazione del potere statale, misurato non più esclusivamente in una mera ottica di comparazione internazionale, quanto, piuttosto, in relazione alla genesi e al funzionamento delle reti in un quadro sganciato dall’egida dello Stato nazione.

¹ Alla base dei nuovi *trend* risiedono anche livelli di sicurezza più elevati, che gli strumenti elettronici sono effettivamente in grado di garantire in virtù di un sempre più sofisticato trattamento dei sistemi informativi, oltre che l’adozione progressiva di standard, grazie anche alla costante opera di unificazione promossa dalle norme dettate dall’International Standards Organization (Iso).

È anche vero che, se fattori quali il modo, il luogo e la motivazione per i quali e nei quali operano le reti assumono grande rilevanza, in realtà il sistema della mobilità è influenzato dai contesti istituzionale e politici dei paesi, dalle modalità di utilizzo dei mezzi di trasporto e dai rapporti di potere che sottendono le controversie e i conflitti sull'uso delle infrastrutture e dello spazio pubblico (Barnes T., Gertler M.S., 2002).

Come conseguenza più diretta di tali trasformazioni, la separazione crescente fra luoghi della produzione e del consumo propone la rilevanza in primo piano della logistica e delle catene di approvvigionamento globale come strategia commerciale e spaziale in grado di determinare il livello dell'efficienza e di ridurre i costi di transazione.

Il ruolo sempre più cruciale della logistica si deve maggiormente ad innovazioni di tipo gestionale ed organizzativo, tra le quali, in primis, va indicato il coordinamento dei vari segmenti della catena, così come sono rilevanti i benefici apportati ai sistemi logistici dall'applicazione della *Information and Communication Technology* (Previtali P., 2012).

Nell'ambito di questo scenario, sotto la spinta del processo di globalizzazione che ha caratterizzato gli ultimi decenni, anche il commercio internazionale ha subito una forte crescita, trascinando con sé anche il sistema di trasporto delle merci, in particolare via mare, che è divenuta la modalità prevalente di spostamento delle merci.

L'incremento dei traffici intercontinentali, che pure è vulnerabile alla variabilità dei cicli economici su scala macro, regionale e globale, sembra aver seguito i *trend* di crescita delle economie mondiali. Infatti, nonostante vi siano fattori specifici del settore che contribuiscono a ridefinire continuamente i modelli commerciali marittimi, i flussi, nel tempo, si sono generalmente modificati e spostati in linea con l'andamento della crescita economica, delle attività industriali e del commercio internazionale (Tadini M., 2017).

A tale riguardo, va ricordato che il quadro economico globale è stato caratterizzato da instabilità generata da un decennio di profonda ristrutturazione dovuta, a sua volta, dalla crisi perdurante della produzione industriale nella maggioranza dei paesi europei, dal rallentamento nella crescita dei paesi di nuova industrializzazione oltre che dall'andamento del traffico commerciale, caratterizzato da tassi di crescita inferiori rispetto all'aumento della produzione, differentemente da quanto accadeva prima della crisi.

Nel 2015, la crescita economica mondiale, come conseguenza di tutto ciò, è stata modesta e disomogenea, con ritmi globalmente blandi, penalizzati dalle difficoltà dei grandi paesi emergenti.

Ne hanno risentito sia il commercio internazionali, sia i costi delle materie prime, scesi agli stessi livelli minimi toccati durante la crisi del 2008–2009.

L’inflazione complessiva a livello mondiale è rimasta relativamente contenuta nella maggioranza dei paesi avanzati e in Cina, considerando anche che l’ulteriore calo dei prezzi del petrolio e delle altre materie prime ha attenuato ancor di più le spinte inflazionistiche, mentre si sono registrati valori notevolmente superiori in alcune grandi economie, fra cui quelle della Russia, del Brasile e della Turchia (Fralicciardi A.M, Solenne D., 2013).

Tale circostanza ha avuto ripercussioni dirette sia sul commercio sia sui traffici marittimi.

Più dettagliatamente, prendendo in considerazione il periodo intercorso tra il 1975 ed il 2015, si nota come le tendenze evolutive delle grandezze prima indicate, consentendo di metterle reciprocamente in relazione e di evidenziare come il commercio internazionale sia cresciuto a ritmi superiori a quelli del PIL, trainando in questa traiettoria positiva anche i traffici marittimi (fig. 1.1).

Con riferimento all’ultimissimo periodo, mentre nel biennio 2014–2015, con valori inferiori alle aspettative, ma, pur sempre superiori ai livelli di crisi pre-finanziaria, la crescita mondiale si è ampliata del 2,5 per cento nel 2015, allo stesso tasso del 2014, per quanto riguarda il 2016, il PIL ha rappresentato per le economie avanzate un anno di forte rallentamento rispetto ai tassi di crescita registrati negli anni precedenti, e comunque il più basso a partire dal 2010.

Importante anche rilevare come nel tempo sia cambiata la relazione tra andamento del commercio internazionale (in volume) e PIL mondiale.

Mentre in passato la variazione del commercio internazionale era in media 1,5–2 volte quella del PIL, il 2015 ha rappresentato l’anno della svolta perché per la prima volta, la crescita del PIL mondiale è stata superiore a quella del volume del commercio internazionale, tendenza confermata anche nel 2016².

² Secondo le previsioni di Clarkson Research, il traffico marittimo globale alla fine del 2017 registrerà un aumento del 3,4% rispetto al 2016 per un totale di 11,5 miliardi di tonnellate.