
3° Rapporto annuale di SRM Italian Maritime Economy

Sintesi della ricerca: I messaggi strategici

1) Il Mediterraneo consolida la sua centralità grazie al raddoppio di Suez e all'allargamento del Canale di Panama. Crescente il ruolo della Cina nel *Mare Nostrum*

Si rafforza la quota di traffico marittimo mondiale che passa nel Mediterraneo:

- Il traffico navale di merci nel Mediterraneo è cresciuto di oltre il 124% nel periodo 2000-2015;
- le navi che passano per Suez rappresentano l'8-10% del commercio marittimo mondiale;
- il traffico che transita nel Mediterraneo rappresenta il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% di termini di rotte marittime;
- Nei porti del Mediterraneo transitano merci per quasi 2 miliardi di tonnellate (il 32,7% è rappresentato da container; percentuale che sale al 48% se consideriamo solo i porti del West Med).
- I primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato nel 2015, 47,8 milioni di TEUs (unità di misura del Container), nel 1995 erano 9,1 milioni: + 425%.

L'allargamento del Canale di Suez (2015) consente il passaggio di tutte le tipologie di navi, anche le megaship e, unitamente alla maggiore rapidità di passaggio, aumenta la strategicità della direttrice Europa/Mediterraneo/Suez/Asia e viceversa.

Un dato nuovo di cui tenere conto: la Cina, grazie anche al nuovo Suez ha aumentato il suo interesse strategico verso il Mediterraneo

- L'import - export cinese verso il Sud Mediterraneo è passato **da 5,5 Miliardi di euro nel 2001 a 56 miliardi di euro nel 2015** raddoppiando il valore ogni anno.
- Se si considera il **Mediterraneo allargato**¹ l'interscambio commerciale della Cina verso quest'area è aumentato di 11 volte passando da 21,3 Miliardi di euro del 2001 a **257,4 Miliardi di euro nel 2015**.
- Oggi la Cina è il secondo partner commerciale dell'area South MEd (dopo gli USA) ed è quello con il maggiore tasso di crescita. Se si esamina il **Mediterraneo allargato la Cina occupa la posizione di leadership commerciale**.
- Cosco - vettore cinese partecipato dal Governo e recentemente fuso con l'altro mega operatore cinese CSCL (China Shipping Container Lines) - ha acquistato il 67% del Porto del Pireo ponendo una forte base marittima nell'area MED. La Cosco garantirà investimenti nel porto greco per 350 milioni di euro in 10 anni.
- la Cina possiede il 20% della Suez Canal Container Terminal che gestisce uno dei più grandi terminal di Port Said vicino di Suez; ed è recente la sottoscrizione del *Memorandum* che sancirà la nuova alleanza denominata "Ocean Alliance" tra Coscocs (Cina), CMA CGM (Francia), Evergreen Line (Taiwan) e Orient Overseas Container Line (Hong Kong) che rafforzerà la sua presenza nelle rotte Asia-Europa e Asia-Mediterraneo, Asia-Middle East.

¹ Il Med Allargato è un'area definita da SRM a scopi scientifici e statistici che considera, insieme ai paesi del Nordafrica anche Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti.

L'interesse della Cina verso basi logistiche nel Mediterraneo si spiega con la crescente facilità e convenienza a raggiungere la costa atlantica orientale degli Stati Uniti via Mediterraneo/Suez

Nonostante l'allargamento del Canale di Panama di prossima apertura (26 giugno 2016), il nuovo Panama va confermandosi come un grande Hub marittimo internazionale soprattutto per gli USA ed avrà l'effetto di rafforzare ulteriormente la portualità statunitense della costa atlantica. Suez si conferma come un canale ad impatto globale.

- Il nuovo Panama consentirà il transito di navi container da 13.000/14.000 TEU ed anche l'accesso ad una nuova tipologia di navi, quelle di trasporto di LPG e LNG (Liquefied Petroleum Gas e Liquefied Natural Gas).
- Il transito totale di merci del Canale di Panama è stato di 230 milioni di tonnellate.
- Se si osserva la direzione dei transiti si vede che già oggi Panama è più utilizzato dagli americani per raggiungere l'Asia di quanto non viceversa. Infatti 137,3 milioni di tonnellate (pari a circa il 60%) sono nella **direzione Atlantico-Pacifico** e 91,3 milioni (pari a circa il 40%) sono nella **direzione Pacifico-Atlantico**. Le navi di passaggio sono state 13.900.
- Attraverso il Canale transitano 144 rotte, sono coinvolti inoltre 1.700 porti e 160 paesi.
- L'apertura di Panama, inoltre, attiverà nuovi investimenti nei porti del Sud e del Nord America, ma è da segnalare che alcuni di questi non sono ancora equipaggiati con attrezzature logistiche per accogliere mega navi.

2) Gli scenari evidenziati sopra saranno inoltre rafforzati dalla tendenza sempre più spinta a costruire Mega-Navi ed a creare alleanze tra grandi player per razionalizzare rotte e creare economie di scala. La Cina anche in questo caso gioca un ruolo strategico. Dal lato dei porti sarà forte il processo di selezione.

- Tendenze a costruire navi più grandi: i dati evidenziano che al 2019 avremo in mare **274 Megaships** con una dimensione variabile tra 13mila e 21mila TEU.
- Il tasso di crescita medio annuo nel triennio 2015-2017 della categoria 18-21.000 TEUs (navi che non passeranno dal nuovo Panama) sarà di **oltre il 44%**, rispetto alla crescita dell'intera flotta container del 4,7%.
- In tutto la capacità totale della flotta sarà portata a **22,8 milioni di TEU**.
- Proseguita in modo intenso la tendenza dei grandi player marittimi del settore container a stringere alleanze ed effettuare fusioni. Oltre alla Coscocs e Ocean Alliance è stata già annunciata la nascita di un ulteriore concorrente chiamato *The Alliance* tra Hanjin, Hapag, Hyundai, MOL, NyK, K-Line, Yang Ming, Uasc. Si sono creati 3 grandi poli.

3) I porti italiani sempre più stretti tra competitor agguerriti: non solo Nord Europa ma anche Sud Mediterraneo. Lo scenario di una nuova centralità del Mediterraneo è una sfida per l'Italia ma aumenta l'interesse anche per gli altri attori dell'area. Occorre agire sui fattori di competizione come l'intermodalità e con essa l'efficienza dei Terminal.

- Importante la crescita di Tanger Med (Marocco) che si è portato da meno di 1 milione di TEU nel 2008 ai quasi 3 milioni nel 2015;
- Ambarli (Turchia) è passato da circa 1,2 milioni di TEU nel 2005 a 3,1 milioni nel 2015.

-
- Quote di mercato nell'area MED: Tanger Med ha accresciuto la propria quota di mercato da 0% nel 2005 a 11% nel 2015, Port Said da 10 a 14%, il Pireo da 9% a 13% e Valencia da 16% a 18%.
 - In Italia, Gioia Tauro ha movimentato circa 2,5 milioni di TEU (in calo del 14% sul 2014), Genova ne ha movimentati 2,2 milioni (+3,2%) e La Spezia 1,3 milioni (-0,2%), Livorno (780mila; +35,2%).
 - Venezia (560mila, +22,9%) e Salerno (359mila; +12,3%) hanno registrato interessanti tassi di crescita nell'ultimo anno seppur con numeri più esigui.

Bene la riforma portuale del Governo ma occorre accelerare sull'avvio delle nuove governance e sul rilancio della portualità del Mezzogiorno. Ricordiamoci che la competitività del nostro interscambio commerciale dipende dall'efficienza del nostro sistema marittimo portuale.

- Il nostro Paese è terzo in Europa per traffici gestiti con **473 mln di tonnellate di merci**. 10,2 mln sono i TEU movimentati.
- L'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in *Short Sea Shipping* (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo e nel Mar Nero con **240 mln di tonnellate di merci trasportate (il 33,5% del totale)**.
- In termini di interscambio totalizziamo via mare **226 miliardi di import-export**; il nostro Paese sposta su nave oltre **un terzo** delle merci complessive in valore.
- L'Asia con il 41% del totale è l'area principale di destinazione del nostro traffico commerciale marittimo. A seguire gli USA con il 23%.
- Il Mezzogiorno - che ha il suo commercio internazionale realizzato via mare per **i due terzi del totale** - deve essere posto in una posizione di rilievo con investimenti e strategie adeguate in termini di infrastrutture.
- i 12 porti del Mezzogiorno movimentano il 41,4% del totale del traffico container italiano e il 45,3% del traffico complessivo di merci.
- 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 riflettere circa il ruolo che può rivestire questo territorio in termini di crescita economica del Paese.

*