

Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno:

Presentazione del 2° Rapporto Annuale
Italian Maritime Economy

Napoli, 5 giugno 2015 – Sala delle Assemblee del Banco di Napoli

SINTESI DELLA RICERCA



UN MEDITERRANEO SEMPRE PIÙ CENTRALE

- Il traffico navale di merci nel bacino MED è cresciuto di oltre il 123% negli ultimi 13 anni; nel nostro Mare transita il 19% circa del traffico navale mondiale; tale percentuale nel 2005 era del 15%.
- Per l'aspetto container, i primi 30 porti del Mediterraneo hanno movimentato nel 2013, 44 milioni di TEU (unità di misura del Container), nel 1995 erano 9,1 milioni: un aumento del 382%.
- Da un'analisi di SRM su un panel di aree portuali europee, nordafricane e asiatiche, si evince che le aree portuali del Mediterraneo (Sponda Est, Sponda Ovest e Sponda sud) sono arrivate nel 2014 a detenere una quota di mercato container del 33% (hanno acquisito 6 punti percentuali dal 2008) contro il 42% del Northern Range che ha perso 5 punti percentuali nello stesso periodo.

LE NUOVE DIRETTRICI STRATEGICHE CHE VANNO DELINEANDOSI

- I passaggi Nord-Sud (provenienti dal Mediterraneo e diretti verso Golfo-Medio ed Estremo Oriente) sono aumentati nel periodo 2001-2014 del 160% mentre la direttrice inversa è aumentata del 92%;
- Un'area, che va proponendo con forza la sua valenza strategica è quella del Golfo arabo. I passaggi dal Canale di Suez da Nord verso Sud e diretti verso il Golfo sono aumentati negli ultimi 14 anni (2001-2014) del 339%;
- Sempre nello stesso periodo i passaggi Sud-Nord provenienti dal Golfo sono aumentati del 175%. Parliamo di un totale di oltre 320,9 milioni di tonnellate di merci.

COSTRUIRE MEGA-NAVI: UNA TENDENZA SEMPRE PIÙ MARCATA

- Se si osservano gli *orderbook* (ordinativi di nuove navi), si può osservare una marcata tendenza all'aumento dimensionale del naviglio. Tutti i principali vettori hanno in cantiere costruzioni di grandi navi; i dati ad aprile 2015 evidenziano che al 2018 avremo in mare 221 MegaShips con una dimensione variabile tra le 13,3 e 21,0 migliaia di TEU.
- Il tasso di crescita medio annuo nel triennio 2015-2017 della categoria 18-21000 TEUs sarà di oltre il 66%, rispetto alla crescita dell'intera flotta container del 6,2%.
- In tutto, la capacità totale della flotta sarà portata a 22 milioni di TEU.

LA NASCITA DI NUOVE ALLEANZE TRA I GRANDI PLAYER MARITTIMI

- Le grandi alleanze navali 2M (Maersk, MSC) e Ocean Three (CMA CGM, CSCL, UASC) andranno ad assumere un ruolo importante nelle rotte container, specie nel Mediterraneo: nella sola direttrice ASIA-MED-ASIA (una delle più frequentate del globo) queste due alleanze controlleranno rispettivamente il 39% ed il 27% del traffico.
- Importante anche il ruolo degli accordi denominati G6 e CKHYE che nella rotta Asia Nord Europa andranno ad acquisire una quota di mercato rispettivamente del 23% e del 26%.

I NUMERI DELLA RICERCA

- Le rotte verso le coste americane vedono invece prevalere le quote di mercato della CKYHE (34% verso la West coast) e G6 (36% verso la East coast).

UNA PRESENZA DI COMPETITOR PORTUALI SEMPRE PIÙ AGGUERRITI: NON SOLO NORD EUROPA MA ANCHE SUD MEDITERRANEO

- Oltre agli storici competitor del Nord Europa, altre realtà portuali stanno affacciandosi in modo aggressivo nel Mediterraneo. Tanger MED in Marocco, sta registrando performance di traffico merci in continuo crescendo; nel 2014 ha chiuso l'anno movimentando oltre 3 milioni di TEU con un aumento sul 2013 del 20,7% (l'aumento del 2013 rispetto al 2012 era stato del 40%) ed ora ha una quota di mercato del segmento, nel Mediterraneo, di circa il 10%;
- Sono da menzionare anche le performance di porti che ormai stanno sempre più acquisendo una posizione di leader nel Mediterraneo: il Pireo che nel periodo 1995-2013 è cresciuto del 400% arrivato a movimentare 3,1 milioni di TEU, Algesiras del 300% arrivando a 4,3 milioni e Port Said del 1500% arrivando a 4 milioni.

I DRIVER DELLA COMPETIZIONE VANNO CAMBIANDO O CONSOLIDANDOSI, UNO SU TUTTI È L'INTERMODALITÀ

- Un fattore di competitività del porto risiede nella capacità di attivare meccanismi intermodali (scambio mare terra o mare ferro, di merci) diventa importante quindi assicurare al porto un'efficace gestione dei terminal.
- Una megaship della dimensione di 20.000 TEUs che attracca in un porto, secondo alcune stime, può attivare meccanismi moltiplicativi importanti verso le altre modalità di trasporto: circa 14 treni, oltre 1.000 automezzi e ulteriori 12 mezzi navali in circolazione;
- La gestione dei terminal è diventata con il passare del tempo uno dei principali business portuali e non a caso i primi 5 terminalisti mondiali hanno una quota di oltre il 50% della movimentazione mondiale dei container (n.d.r. Molti nella classifica mondiale sono operatori dell'Estremo Oriente, del Golfo e tedeschi).

LE FREE ZONES COME SOSTEGNO ALL'INTERNAZIONALIZZAZIONE

- Cosa fare per incrementare l'attrattività internazionale delle imprese? Una risposta viene data dalle Free Zones. Alcuni Paesi hanno fondato la chiave del loro successo imprenditoriale su queste aree: gli Emirati Arabi, la Cina, il Nordafrica.
- Le Free Zones nel mondo sono cresciute negli ultimi trenta anni passando da 79 nel 1975 a 3.500 nel 2005. L'occupazione stimata è pari a circa 65 milioni di unità mentre il peso delle Free Zones sull'export totale di un Paese è stimato nel 60%.
- Delle 3.500 Free Zones esistenti circa 2.300 sono in paesi in via di sviluppo e di queste il 60% è gestito da privati.

IL SISTEMA PORTUALE ITALIANO HA BISOGNO DI UN NUOVO RILANCIO

- Da un'analisi del *Liner Shipping Connectivity Index*, un indicatore dell'Unctad che misura la competitività del sistema marittimo di un Paese, si evince che l'Italia è al 17º posto nel 2015 e che ormai da circa 10 anni oscilla intorno a questa posizione, sempre dietro a Olanda e Germania.
- Con 460 mln di tonnellate di merci il nostro Paese è terzo in Europa per traffici gestiti; Il 50% delle merci movimentate in Italia è costituito da rinfuse. 10,2 mln sono i TEU movimentati.
- Con 204,4 mln di tonnellate l'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo; con 36 mln di tonnellate siamo al primo posto anche nel Mar Nero.
- Il settore marittimo rappresenta, nella sua definizione più ampia, oltre 43 miliardi di euro di valore aggiunto. L'economia marittima vale quasi 800mila posti di lavoro.

L'IMPORT-EXPORT DEL PAESE "DIPENDE" DAL MARE

- In termini di interscambio (2014) movimentiamo via mare oltre 220 miliardi di import-export. Via mare il nostro Paese sposta il 29,6% delle merci complessive in valore.
- Se consideriamo solo l'export, l'Italia trasporta via mare il 27% del totale in valore, il dato invece diventa il 50% per il Mezzogiorno con punte del 56% per la Liguria e 40% per la Campania. Per le Isole questa percentuale supera il 90%.
- L'Asia con il 40% del totale rimane l'area principale di destinazione del nostro traffico commerciale marittimo. A seguire il Nord America con il 13,2%, i Paesi europei non UE con il 12,7 e il Nordafrica con il 10%.
- Verso i Paesi del Mediterraneo (Nord Africa e Turchia) il 75% dell'import export si trasporta via mare.

IL MEZZOGIORNO PUÒ E DEVE ESSERE PROTAGONISTA

- Il 33,7% del valore aggiunto dell'economia del mare è prodotto nel Mezzogiorno (14,7 miliardi di euro) e il 38,6% dell'occupazione generata in totale dall'economia marittima si trova nel Sud.
- In termini di infrastrutture, i 12 porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del totale del traffico container e il 47% del traffico complessivo di merci.
- L'importanza del trasporto marittimo per le imprese del Sud si rispecchia anche nei dati del commercio estero; l'interscambio commerciale del Mezzogiorno viene realizzato per il 60% con modalità marittima per un valore di quasi 55 miliardi di euro.
- Nel Mezzogiorno esistono alcune regioni la cui economia è fortemente agganciata al trasporto marittimo: in Puglia e Campania il 45,6% delle merci in import-export si muove con modalità marittima, nelle isole oltre il 90%.