



RASSEGNA STAMPA

Maritime Economy Report 2018

Italy, China, energy corridors, ports and new routes:
geo-maps of a changing Mediterranean

Bruxelles, 8 novembre 2018



ARTICOLI STAMPA

Il Mediterraneo torna al centro dei traffici marittimi mondiali

Per l'Italia ruolo chiave. Grazie alla nuova Via della Seta

Il Rapporto sull'economia marittima 2018 presentato ieri al Parlamento europeo dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno di Banca Intesa

GIOVANNI MARIA DEL RE
BRUXELLES

Il Mediterraneo dopo decenni di marginalità si risveglia, e torna al centro dei traffici marittimi mondiali, con un ruolo centrale per la Cina. A evidenziarlo il Rapporto sull'economia marittima 2018 presentato ieri al Parlamento Europeo a Bruxelles dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), di Banca Intesa. Basti dire che i primi 30 porti del Mare Nostrum sono passati da 9 milioni di container del 1995 agli attuali 53 milioni, un aumento di sei volte. Non basta: tra il 2004 e oggi è sceso da 26 punti a 8 l'indicatore del divario competitivo tra i porti delle due sponde del Mediterraneo e quelli del Nord Europa.

Un autentico boom che si basa anzitutto su tre fattori cruciali. Il primo è l'ammodernamento del canale di Suez, che dal 2016 non ha più limitazioni di dimensioni delle navi e ha migliorato nettamente i tempi e la logistica. Il secondo è l'avanzata della Cina e della sua strategia della Via della Seta. Da solo il colosso asiatico corrisponde al 35% dei volumi di container nei porti mondiali, ed è dal 2006 (davanti agli Usa) il maggior partner commerciale della regione del Nord Africa e Medio Oriente (con 269,4 miliardi di dollari di scambi). Non a ca-

so la Cina ha già investito 4 miliardi di euro nei porti e nei terminal del Mediterraneo.

Terzo elemento è la dimensione delle navi porta-container, schizzato da una capacità di circa 5.000 container nel 1995 a un massimo di 23.000 nel 2017 con 129 nuove mega-navi, entro 2020 ne saranno varate altre 582. Il tutto favorito anche dal gigantismo delle società armatrici, come la cinese Cosco, frutto della fusione di Cosco Group e China Shipping Group, con 1.114 navi e una capacità di 1,5 milioni di container; e le grandi alleanze: 2M, THE Alliance, Ocean Alliance coprono l'82% della capacità globale e il 93% sulle rotte Est-Ovest. «Perché una nave sia efficiente – spiega Massimo Deandreis, direttore di Srm – occorre che viaggi a pieno carico. Ma oggi con questi giganti non è più possibile se si guarda solo al porto di partenza e quello di arrivo. Contano anche gli scali intermedi». E dunque «oggi a un armatore cinese conviene arrivare da Shanghai a New York passando per Suez e il Mediterraneo. Certo, ci vuole un giorno di navigazione in più rispetto a passare per il Canale di Panama, ma con quella rotta ci sono venti giorni di navigazione in mare aperto, mentre passando per Suez c'è una miriade di porti in cui fermarsi». Insomma «per la Cina il Mediterraneo è lo hub mi-

gliore possibile, in quanto crocevia in cui si incontrano i mercati europei, il Nord Africa e il Medio Oriente, e un'opzione per raggiungere la costa Est degli Stati Uniti». Risultato: tra il 1995 e il 2018 la rotta dall'Asia verso l'Occidente attraverso il Mediterraneo è passata dal 27% del traffico complessivo al 41%.

Una centralità del Mediterraneo che naturalmente giova anche all'Italia. Secondo Srm, nel 2017 l'import-export via mare italiano ha superato i 240 miliardi di euro, con un aumento del 12,4% rispetto al 2016. E i porti italiani nel 2017 hanno sorpassato il mezzo miliardi di tonnellate. «L'Italia – spiega Deandreis – potrebbe diventare lo hub dell'Europa». Il potenziale è enorme ma, avverte Srm, c'è ancora parecchio lavoro da fare: occorre una maggiore internazionalizzazione dei porti italiani, maggiori raccordi con l'entroterra con migliori infrastrutture, più strette relazioni con le università. Inoltre cruciale è istituire zone franche nei porti, che possono servire di strumento di attrazione di investimenti e volano di sviluppo. Qualcosa già c'è: nel porto di Trieste esiste già una storica zona franca, e il passato governo ha creato per il Sud le Zone economiche speciali (Zes), un modello ripreso per Genova dopo il disastro del Ponte Morandi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STUDIO DI INTESA SULL'ECONOMIA MARITTIMA**Cresce il commercio nel Mediterraneo**

Cresce il ruolo del Mediterraneo nell'economia marittima, grazie al canale di Suez, investimenti cinesi e interventi sui porti. Emerge da uno studio realizzato da SRM (Intesa Sanpaolo) presentato all'Europarlamento dal direttore generale Massimo Deandreis. La ricerca mostra la robusta crescita del mare negli scambi commerciali mondiali. I volumi sono aumentati del 4%, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita più elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle rinfuse liquide rappresenta più del 30% del traffico marittimo internazionale.



L'INVASIONE
CINESE E IL PIANO
DI GENOVA

Massimo Minella

DA una parte c'è un Paese-continente, la Cina, che ha invertito ormai da anni la clessidra del business e punta a governare in modo sempre più evidente i traffici mondiali dei container. Dall'altra c'è un mare, il Mediterraneo, che sta al centro della sfida.

pagina IX

Il porto

L'invasione cinese del Mediterraneo il piano di Genova

A Bruxelles la presentazione del rapporto **Srm-Intesa San Paolo** sull'impatto dei traffici asiatici. Lanterna protagonista, a patto che...



MASSIMO MINELLA

Da una parte c'è un Paese-continente, la Cina, che ha invertito ormai da anni la clessidra del business e punta a governare in modo sempre più evidente i traffici mondiali dei container. Dall'altra c'è un mare, il Mediterraneo, che sta "naturalmente" al centro della sfida. E dentro a questo piccolo mare, poco più dell'uno per cento di tutte le acque del pianeta da cui però transita il 20 per cento dei traffici mondiali, Genova prova a giocare la sua partita. Non che la cosa non stia già avvenendo. La Lanterna ha ripreso la sua corsa da anni e il 2018 si sarebbe probabilmente chiuso con il record di tre milioni di teu se le tragiche emergenze di estate e autunno (il crollo del ponte ad

agosto, la devastante mareggiata a ottobre) non ne avessero rallentato la corsa. Ma la sfida lanciata dalla Cina con la "Nuova via della Seta" è qualcosa di più complesso e articolato. Qualcosa che non necessariamente può diventare un affare, anzi rischia di essere penalizzante, se non gestita nel modo corretto. Il pragmatismo cinese punta su ciò che merita attenzione e garantisce il ritorno degli investimenti. Gli esempi non mancano, dentro al Mediterraneo, dal Pireo a Valencia. Ma siamo ancora all'inizio, la grande catena logistica che via mare e via treno parte dall'Asia arriva fino in Europa ha appena cominciato ad allungarsi e i suoi effetti reali si vedranno fra un po'.

Le infrastrutture. Il piano di Genova per intercettare questo flusso di merce ha una strada ob-

bligata, che è quella delle infrastrutture. Soltanto rivelandosi come una piattaforma logistica, e non un semplice porto, Genova può ambire a centrare il suo obiettivo. Se, per intenderci, la nave arriva e qui si ferma, allora tanto vale non provare nemmeno a giocarla, questa sfida. Ma se la nave che arriva e lascia il container poi lo saluta vedendolo caricarsi su un treno diretto a Nord,



allora le cose possono cambiare davvero. Per questo il Terzo Valico può diventare la carta in più per il rilancio di Genova. Segnali confortanti, da questo punto di vista, arrivano dal rapporto della **Srm-Intesa Sanpaolo**, presentato a Bruxelles, sugli scenari attuali e futuri dei corridoi marittimi, i porti, le nuove rotte e il ruolo di Italia e Cina.

I numeri. I porti italiani nel 2017 hanno spostato merci che hanno superato mezzo miliardo di tonnellate. Grazie al canale di Suez, dal quale nel 2017 sono transitate 909 milioni di tonnellate di merci a carico di 15.550 navi (+11% rispetto al 2016), il Mediterraneo, indica **Srm**, «acquista un ruolo più centrale e ciò è dovuto anche agli investimenti della Cina e a importanti investimenti nei porti». Negli ultimi vent'anni il traffico di container nel Mediterraneo è cresciuto sei volte. I primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato la soglia dei 50 milioni di teu (53 in totale), mentre nel 1995 erano 9 milioni.

La Cina. Gli investimenti cinesi nell'area mediterranea, pilastro della Belt & Road, sono la vera novità di questi anni. La stima è di investimenti infrastrutturali per 1.400 miliardi di dollari per opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Finora sono stati individuati progetti per 146 miliardi di dollari di cui il 13% circa in shipping e logistica. Lungo questa via della seta, la Cina dovrebbe realizzare entro il 2020 un export di circa 780 miliardi di dollari e un import di 570. Finora gli investimenti cinesi in porti e terminal del Mediterraneo hanno raggiunto 4,5 miliardi di euro. Con il progetto Valencia, la Cina, indica il rapporto **Srm**, «conquista un importante caposaldo nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo nella parte orientale e del porto di Zeebrugge nel Nord Europa, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e paesi scandinavi».

L'Italia. Da qui possono di-

scendere nuove prospettive per il settore italiano, indica **Srm**. «La Cina è uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo; nel 2017 l'interscambio ha raggiunto quasi 30 miliardi di euro e l'Italia resta leader nello short sea shipping nel Mediterraneo: è il primo paese nella Ue per trasporto di merci nel trasporto a corto raggio, con 218 milioni di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 36%)».

L'idea di fondo, conclude il rapporto **Srm**, è che «occorre guardare allo sviluppo del Mediterraneo con una prospettiva, appunto, euro-mediterranea non solo all'interno del contesto nazionale, migliorare le connessioni intermodali con le aree interne che sono un fattore fondamentale per i porti di passaggio, investire nella modernizzazione delle infrastrutture. E puntare a un accordo con la Cina».

Genova. In una strategia di crescita italiana, sarebbero in particolare Genova e Savona, oggi riunite sotto un unico cappello autoritativo, e Trieste i porti indicati come punti di arrivo delle merci provenienti dalla Cina attraverso il canale di Suez. In pratica, Alto Tirreno e Alto Adriatico. Cosa che ha potuto verificare direttamente il presidente dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini nella sua recente visita in Cina, nella missione del governo italiano. Aspetto interessante della visita è stato l'annuncio che ha dato il vicepremier Luigi Di Maio sul fatto che l'Italia sarà il primo Paese del G7 a firmare il memorandum con la Cina per la nuova via della Seta. Ora si tratta di tradurre i progetti in realtà. Genova, secondo **Srm**, è ovviamente nella lista dei 'porti strategici' insieme a Trieste, Napoli, Gioia Tauro e Bari. Strategici perché considerati come terminali di un "ponte logistico ed energetico tra Europa, Mediterraneo e Asia". Ma solo chi saprà affermare la propria strategia potrà dire di aver vinto la sfida.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ottanta per cento dei container movimentati negli scali italiani riguarda l'Alto Tirreno e l'Alto Adriatico

La sfida

Un'immagine del porto di Genova, al centro degli interessi mediterranei lanciati dalla Cina attraverso il progetto della nuova Via della Seta, la "Belt & Road" che punta a governare i traffici fra Asia e Mediterraneo. Ma la sfida è appena partita

In primo piano



Genova
Il porto di Genova ha presentato di recente in Cina i suoi piani di sviluppo



Trieste
È lo scalo di riferimento per i traffici di container dell'Alto Tirreno



Savona
Riunito sotto lo stesso cappello autoritativo, per i container punta sulla piattaforma di Vado



Il canale di Suez
Da qui transitano le grandi fullcontainer in arrivo del mercato asiatico

LA RIPRESA DEI TRAFFICI MONDIALI

Rapporto Srm-Intesa Trieste asse strategico per le merci cinesi dal canale di Suez

La Via della Seta vale investimenti infrastrutturali per 1400 miliardi: la nuova geopolitica dei porti nel Mediterraneo

Pechino ha già conquistato il Pireo e Valencia e si prepara a puntare sull'Europa

Piercarlo Fiumanò / TRIESTE

Il Mediterraneo torna al centro della geopolitica dei traffici mondiali. Ma perché questo scenario si realizzi bisogna migliorare le connessioni intermodali dei porti, investendo nella modernizzazione delle infrastrutture. In questo disegno Trieste diventa porto strategico e punto di arrivo delle merci provenienti dalla Cina attraverso il canale di Suez. È questa la tesi del rapporto della **Srm-Intesa Sanpaolo**, presentato a Bruxelles sui corridoi marittimi, i porti, le nuove rotte e il ruolo di Italia e Cina.

PASSAGGIO A SUEZ

Grazie al canale di Suez, dal quale nel 2017 sono transitate 909 milioni di tonnellate di merci a carico di 15.550 navi (+11% rispetto al 2016), il Mediterraneo, indica **Srm**, «acquista un ruolo più centrale e ciò è dovuto proprio agli investimenti della Cina e a importanti investimenti nei porti». Ci sono le condizioni perché gli scali italiani possano ulteriormente svilupparsi sulla spinta dei grandi investimenti cinesi nel Mediterraneo in porti e terminal. Gli stretti di Hormuz e Malacca, due grandi hub di transito mondiale insie-

me al canale di Suez, rappresentano il 40% dei transiti navali mondiali di petrolio. Negli ultimi vent'anni il traffico di container nel Mediterraneo è poi cresciuto sei volte. In questo contesto i primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia dei 50 milioni di tTeu (53 in totale) mentre risalendo al 1995 erano soltanto 9 milioni. Attualmente il 38% degli scambi commerciali in valore avviene infatti via mare, percentuale che supera il 70% se si considerano i volumi.

LA VIA DELLA SETA

Nel 2017 l'interscambio Italia-Cina ha raggiunto quasi 30 miliardi di euro. Finora gli investimenti cinesi in porti e terminal del Mediterraneo hanno raggiunto 4,5 miliardi di euro. Pechino ha già conquistato Valencia come un importante caposaldo nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo nella parte orientale e del porto di Zeebrugge nel Nord Europa, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi. Il porto di Trieste diventa così strategico in Italia (dopo Genova) perché considerato in una prospettiva che vede l'Italia come ponte logistico ed energetico tra Europa, Mediterraneo e Asia. Gli investi-

menti cinesi nell'area mediterranea, pilastro della *Belt & Road Initiative*, la cosiddetta Via della Seta, sono così la vera novità di questi anni. La stima è di investimenti infrastrutturali per 1400 miliardi di dollari per opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Finora sono stati individuati progetti per 146 miliardi di dollari di cui il 13% circa in shipping e logistica. Lungo questa Via della Seta, la Cina dovrebbe realizzare entro il 2020 un export di circa 780 miliardi di dollari e un import di 570.

LA CRESCITA

Secondo il rapporto Cirm il contesto globale è all'insegna della crescita: i volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4%, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita più elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle cosiddette rinfuse liquide rappresenta circa un terzo del traffico marittimo internazionale. Le stime per il medio-lungo periodo indicano un incremento medio annuo del 3,8% tra il 2018 e il 2023 per il traffico container e le rinfuse solide.

Netto il peso delle economie emergenti che arrivano a una quota sul totale del trasporto marittimo del 59% dell'export e del 64% dell'import. La sola Asia rappresenta il 40% dell'export e il 61% dell'import. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



LA SICILIA

09-NOV-2018

da pag. 7

foglio 1 / 2

www.datastampa.it

Tiratura: 27557 - Diffusione: 19363 - Lettori: 383000: da enti certificatori o autocertificati

Superficie: 14 %

Zes ancora al palo mentre i concorrenti del Nordafrica corrono

IL DIVARIO. Si attende un decreto di Palazzo Chigi sulle regole. Nel Mediterraneo crescono flussi e investimenti

*Da Suez +27%
di navi
container, la
Cina ha speso
4 mld nei porti
fino al Nord
Europa e si
espande nel
Middle East*

MICHELE GUCCIONE

PALERMO. Sull'istituzione delle Zone economiche speciali tutti dicono che sarà completata entro la fine dell'anno, ma al momento è tutto fermo. È il quadro emerso dalla due giorni organizzata dal ministro per il Sud, Barbara Lezzi, con tutti gli attori della vicenda, Regioni comprese, per fare il punto sulla situazione. Secondo quanto riferisce Aldo Berlinguer, consulente della Regione siciliana, «al momento nessuna Regione, neanche Campania e Calabria che hanno redatto i loro piani, può definire il percorso, perché si attende l'emanazione di un decreto del presidente del Consiglio dei ministri che deve disciplinare il funzionamento delle Zes e le modalità di attrazione degli investimenti esteri. Manca anche certezza sulle coperture finanziarie dei prossimi anni sul credito d'imposta e la realizzazione delle infrastrutture». «Il ministro Lezzi - ha aggiunto Berlinguer - ha raccolto i dati sui percorsi attuali delle varie Regioni proprio per accelerare l'emanazione del decreto». Quanto alla Sicilia, «la Regione sta raccogliendo i dati richiesti ai vari territori sulla consistenza delle aree e i vincoli che vi ricadono. Alcuni non hanno rispettato le scadenze. Ma non si può dire che siamo in ritardo, perché sarebbe rischioso chiudere il lavoro prima di conoscere le "regole del gioco" del decreto. Penso che avremo le Zes entro dicembre».

Fratanto, però, il resto del mondo si muove più velocemente di noi. L'ultimo Barometro Economia del centro studi **Srm** di Napoli ci dice che nel Mediterraneo «la crescita del traffico che transita per il Canale di Suez sta marcando percentuali di aumento a doppia cifra: 10.300 navi porta container solo lo scorso luglio (+8,4% rispetto a luglio 2017, +27% negli ultimi cinque anni); la Cina ha già realizzato investimenti portuali e logistici per 4 mld di euro (ultimi dei quali a Valencia in Spagna e a Zeebrugge nel Nord Europa per i trasporti verso Gran Bretagna e Scandinavia) e si sta espandendo in Egitto, Algeria ed Emirati Arabi; infine, le Zes delle aree portuali nordafricana e turca vanno definendo strategie di attrazione di investimenti imprenditoriali sempre più aggressive».

Insomma, Nord Africa e Turchia hanno ridotto il gap con gli scali del Mediterraneo del Nord. L'Italia, in mezzo, è indietro, il Sud è marginale e la Sicilia è esclusa. Eppure il Barometro calcola che ogni Zes che funziona, finora ha incrementato l'export dell'area del 40%. Al Sud si potrebbe generare un flusso di merci per 40 miliardi.



ARTICOLI WEB



Il mar Mediterraneo protagonista dei traffici marittimi mondiali. “Italia sfrutti le sue potenzialità” Oggi workshop a Milano. Testorio: “Grande volano di sviluppo”

Per sfruttare appieno il “vantaggio naturale” della Penisola, secondo il Centro studi Srm, è necessario passare al concetto di ‘portualità 5.0’. Il loro report annuale sull’economia marittima è stato presentato oggi al Parlamento europeo

08/11/2018

Bruxelles – Il ruolo del Mediterraneo nel commercio marittimo mondiale sta crescendo esponenzialmente. I motivi sono più di uno: innanzitutto, il miglioramento dell’efficienza dei porti del sud europeo ne ha aumentato notevolmente la competitività. Questo è ancor più vero dal momento dell’allargamento del canale di Suez, che ha indubbiamente portato benefici riducendo i tempi di trasporto e i limiti dimensionali delle navi che lo attraversano. Non solo: essenziale, in questa crescita, è il ruolo della Cina nel Mediterraneo e i suoi investimenti (circa 4 miliardi di euro) in portualità e logistica. In questo quadro, i porti italiani sono potenzialmente interessanti e possono svolgere un ruolo protagonista nel commercio marittimo mondiale.

È quanto emerge, tra le altre cose, dal quinto Rapporto sull’economia marittima, realizzato da Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, il centro ricerche del Gruppo Intesa Sanpaolo) e presentato questa mattina al Parlamento europeo. Dal documento è chiaro come il Mediterraneo, nel giro di un decennio o poco più, abbia aumentato la sua centralità negli scambi marittimi, principalmente grazie alla Cina. In tutto ciò la nuova Via della Seta, iniziativa strategica del paese orientale per il miglioramento dei collegamenti e della cooperazione tra paesi europei e asiatici, incontra i favori dell’industria navale, grazie allo sviluppo del fenomeno del gigantismo delle navi (crescita delle navi in termini di dimensioni) e al loro crescente utilizzo nelle tratte commerciali marittime. Non solo: le rotte asiatiche hanno subito un vero e proprio consolidamento negli ultimi anni, arrivando a rientrare tra le principali direttrici mondiali del commercio via mare.

Il traffico nel Mediterraneo sta quindi subendo un incremento rapidissimo, che rende l’Italia, come già accennato, potenziale protagonista dell’area. Perché potenziale? Per Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, ancora non sono sfruttate appieno le capacità dei nostri porti. Il Centro studi, in effetti, parla della necessità di sviluppare una “portualità 5.0”, passando da una visione “tradizionale” degli scali, visti come zona di arrivo e partenza delle merci, per giungere ad una visione più strutturata degli stessi.

Per l’Srm il nuovo governo italiano dovrebbe quindi essere in grado, rispetto ai governi precedenti, di migliorare il collegamento tra le zone portuali con ferrovie e autostrade, riducendo le tempistiche e aumentando l’efficienza. Attualmente, in effetti, le infrastrutture sono inadeguate e non consentono lo sviluppo della logistica commerciale.

Tra gli obiettivi futuri, dice Deandreis, c’è sicuramente il fatto che il porto deve saper attuare strategie non solo votate all’attrazione di traffico ma all’innovazione ed internazionalizzazione del territorio. Lo sforzo dovrà essere quindi orientato alla proiezione della visione economica oltre i confini dell’Italia, riuscendo a sfruttare il “vantaggio naturale” dei porti del sud Italia nell’intercettare i flussi commerciali che si muovono nel Mar Mediterraneo.

Mediterraneo, stime di crescita del 3,2% dei traffici via mare fino al 2022

Oggi Srm (Intesa Sanpaolo) presenta al Parlamento europeo uno studio sull'economia marittima. Affaritaliani anticipa i contenuti principali della ricerca

di Eduardo Cagnazzi

08/11/2018

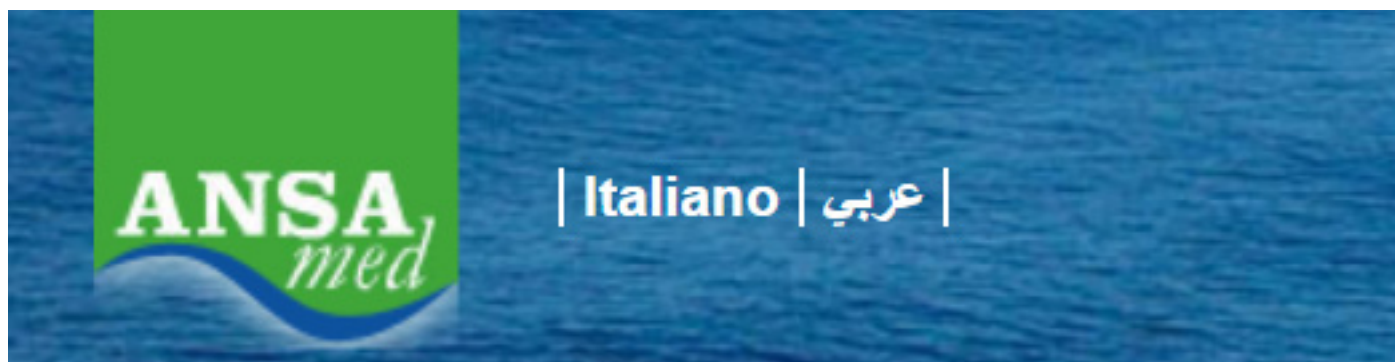
Il Mediterraneo è sempre più strategico nei traffici marittimi mondiali. Gli investimenti della Cina, il ritrovato slancio del canale di Suez, le strategie aggressive della portualità, anche grazie alla presenza delle free zone strutturate, stanno concentrando ancora di più l'attenzione verso il mare nostrum da parte degli operatori marittimi sia imprenditoriali che infrastrutturali. Sono soprattutto gli investimenti cinesi in portualità e logistica che continuano a caratterizzare quest'area: dopo il Pireo per l'East Med, Istanbul per il Mar Nero e l'hub di Valencia per il West Med. Inizia così una nuova fase per la portualità europea e mediterranea, un nuovo paradigma 5.0 in cui lo scalo dovrà attuare strategie non solo votate all'attrazione di traffico ma all'innovazione e all'internazionalizzazione del territorio, al sostegno e alla collaborazione con la ricerca e con la formazione, all'intermodalità e alla connessione logistica-industria manifatturiera. E' quanto rileva lo studio di Srm, il centro studi legato ad Intesa Sanpaolo, che sarà presentato oggi a Bruxelles al Parlamento europeo. Affaritaliani anticipa i punti essenziali dello studio che saranno illustrati da Alessandro Panaro



(nella foto), responsabile Infrastrutture ed Economia del mare di Srm. Secondo stime degli analisti di Srm, il trasporto via mare continuerà a crescere nei prossimi anni. Le previsioni nel medio-lungo periodo prevedono infatti un incremento annuo dei traffici del 3,2% fino al 2022 che toccherà in special modo il segmento container e le rinfuse solide. La parte più significativa di questo incremento interesserà le economie emergenti con una quota sul totale del 59% dell'export e del 64% dell'import. In particolare crescerà la movimentazione con l'Asia con il 40% dell'export e il 61% dell'import. Per effetto di questo nuovo assetto, osservano gli analisti del centro studi, si ridurrà fino ad azzerarsi il gap competitivo degli scali del Mediterraneo del Sud con quelli del Nord dello stesso mare. Suez registra già crescite record nel 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e oltre 17.500 navi con un incremento dell'11% sull'anno precedente, e il Sud Est asiatico di-

venta la prima regione di destinazione delle merci in transito con il 27% del totale. In questo contesto cresce di sei volte il traffico container nel Mediterraneo: negli ultimi venti anni cresce del 500%, mentre i primi trenta porti superano di gran lunga la soglia dei 50 milioni di teus. Nel 1995 erano appena 9 milioni. Secondo il Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad, gli scali del Nord Africa e della Turchia dal 2004 ad oggi hanno quasi ridotto il gap competitivo con i porti del Nord Mediterraneo. "L'indicatore riporta un divario che nel 2004 era di 26 punti ed oggi solo 6", sottolinea Panaro. "Il gap si è ridotto di 20 punti anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 punti base", aggiunge. L'indagine rileva inoltre che gli investimenti proseguono, soprattutto lungo le vie della seta. "Tali investimenti -commenta Panaro- consentiranno alla Cina di realizzare al 2020 un export nei paesi interessati di circa 780 milioni di dollari ed un

import di 570 milioni. Fino adesso gli investimenti del Dragone hanno toccato i 4 miliardi di euro dapprima con il Pireo, poi con Valencia e Zuebbbrugge. Ma la Cina è interessata non solo ai porti del Nord Europa ma anche nel Middle East con ingenti investimenti nell'area egiziana, algerina ed Emirati Arabi, mercati ancora con ampi margini di opportunità". Sono soprattutto i segni di un'accresciuta centralità del Mediterraneo nel contesto geo-economico mondiale che emergono dall'indagine di Srm. "Di questi fenomeni -commenta Panaro- l'Italia può beneficiare fortemente ma occorrono con urgenza investimenti sui collegamenti ferrovia-porti, sull'intermodalità e sulla logistica portuale.



Mediterranean focus with Suez Canal and investments

SRM-Intesa Sanpaolo study shows growth for Italian ports

08/11/2018

BRUSSELS - Three factors have put the Mediterranean back at the centre of worldwide shipping routes, according to a report presented in Brussels by Intesa Sanpaolo Bank and SRM-The Centre for Mezzogiorno Studies.

It said these factors are the expansion of the Suez Canal, the evolution of the shipbuilding industry, and the growing role of China.

The Suez Canal has experienced record growth, closing 2017 with 909 million tons transported and more than 17,000 ships, an 11% growth on 2016 figures.

Another determining factor has been the ability to create increasingly larger ships, which, in order to be economically viable need routes such as the Mediterranean, where there are various points for loading and offloading cargo.

China's role is also essential, especially the New Silk Road, with Beijing's investments in Mediterranean terminals and ports totaling 4.5 billion euros.

This allows Europe to hold its leadership in the maritime sector, with European shipbuilding companies controlling 40% of the world's mercantile fleet.

Italian ports are growing and surpassed a half-billion tons in cargo transport in 2017.

The international component of Italy's sea trade last year increased by 12.4% compared to 2016.



Opinione Pubblica

Nel Medio Oriente che cambia il Mediterraneo riacquisisce centralità

Il cambiamento degli equilibri politici internazionali sta portando ad una nuova centralità del Mediterraneo, legata fortemente anche all'enorme cambiamento di prospettive in atto in Medio Oriente.

di Filippo Bovo

10/11/2018

L'ampliamento del Canale di Suez, la crescita esponenziale dell'influenza cinese e l'evoluzione dell'industria navale sarebbero, secondo uno studio presentato a Bruxelles da Intesa San Paolo e SRM – Centro Studi sul Mezzogiorno, le tre principali ragioni del ritorno del Mediterraneo ad un ruolo centrale negli equilibri internazionali. Secondo tale studio il Canale di Suez avrebbe registrato finora dei dati di crescita da record, chiudendo il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate per un totale di oltre 17mila navi, segnando quindi un aumento rispetto al 2016 pari all'11%.

Si tratta di un risultato indubbiamente lusinghiero per un paese che ha completato in tempi decisamente rapidi l'ampliamento del Canale di Suez in collaborazione con Cina e Russia, e che soprattutto esce da una non breve stagione di conflittualità politiche interne a dir poco gravi, con gli effetti della primavera araba del 2011, il rovesciamento del trentennale governo di Mubarak, la breve parentesi della fratellanza musulmana di Morsi al potere e quindi il ritorno al governo laico di Al-Sisi.

A favorire tali dati, secondo lo studio, ha contribuito anche la tendenza a realizzare navi dalle dimensioni sempre più grandi, un fatto che ha indotto non soltanto all'ampliamento di Suez ma anche del Canale di Panama, oltre che a dare impulso ad un progetto concorrente, sempre nell'America Istmica, riguardante il Nicaragua. Anche in questi due casi il ruolo della Cina e delle sue grandi imprese è stato determinante.

La nascita di navi sempre più grandi richiede, come contropartita, la ricerca di rotte sempre più proficue e sicure in termini di navigazione, con molti scali intermedi dove poter scaricare e caricare le merci. Ciò naturalmente ha effetti non da sottovalutare sullo sviluppo dei porti presistenti, come del resto sulla natura del commercio internazionale.

A tutto questo ha dato un enorme contributo, nuovamente, la Cina, che da anni riveste un ruolo indiscusso come principale paese manifatturiero e "commerciale" al mondo. A ciò s'aggiunge anche il progetto della Nuova Via della Seta, "One Belt and One Road", vale a dire un collegamento via terra e via mare prospettato da Xi Jinping al suo arrivo e che, sulla scorta dell'antica Via della Seta, collegherebbe la Cina e quindi l'Asia all'Europa, abbracciando insieme anche l'Asia Centrale, quella Pacifica ed il Continente Africano. Basti solo pensare che, ad oggi, gli investimenti cinesi nei porti e nei terminali del Mediterraneo ammontano già a 4,5 miliardi di euro.

In un simile scenario, l'Europa continua a mantenere una posizione egemone nel settore marittimo, coi suoi numerosi armatori che da soli controllano ancora il 40% della flotta mercantile mondiale. Di conseguenza, anche i porti italiani, dopo anni di crisi, riprendono a crescere e non arrestano tale positiva tendenza, al punto che nel 2017 hanno superato il mezzo miliardo di tonnellate di traffico merci. In particolare, è positivo il dato relativo all'internazionalizzazione dell'attività dei porti stessi: la componente internazionale degli scambi via mare dall'Italia, infatti, ha conosciuto un vistoso aumento del 12,4% rispetto al 2016.

Se ne deduce quindi una forte ripresa in termini d'importanza di Suez, un canale da sempre strategico nei traffici fra Asia e Mediterraneo, in un quadro oltretutto di positiva e costruttiva concorrenza anche con le vie di terra che attraverso l'Asia Centrale collegano l'Europa all'Oriente più estremo. Ciò restituisce importanza al Mar Rosso, dove le navi transitanti per Suez devono passare, e quindi valorizza e spiega anche l'importante processo di pace e d'integrazione in atto in Africa Orientale fra Eritrea, Etiopia e Somalia, il cui effetto più immediato è quello di rimettere al lavoro anche i porti eritrei a beneficio delle regioni e dei mercati interni. Ma al contempo tutto questo restituisce importanza anche al conflitto nello Yemen, fino ad oggi dolorosamente trascurato, e per il quale la comunità internazionale è sempre più chiamata ad interrogarsi per individuare una soluzione pacifica, mediata e politica.

Anche l'avvicinarsi ad uno scontato epilogo del conflitto in Siria semplifica la gestione di molte questioni mediterranee, ma in particolare di questioni relative alla sicurezza dello sfruttamento delle vie di terra integrate a quelle marittime e che mirano a collegare Cina e Russia al Mediterraneo e all'Europa. Gli equilibri politici in Medio Oriente vanno quindi assumendo una conformazione decisamente nuova, con la riduzione del peso politico specifico delle potenze che storicamente vi hanno sempre avuto, almeno fino ad oggi, la maggiore voce in capitolo, a favore di quelle emergenti. Tutto ciò ha effetti drastici ed indubbiamente positivi anche per quanto riguarda la stabilizzazione del quadro libico, del resto fondamentale come via di collegamento tra il Mediterraneo e l'Africa subsahariana.

AGENZIE STAMPA

RADIOCOR, giovedì 8 novembre 2018, 10:30:05

Porti: Srm, nuove possibilita' per Italia da spinta investimenti Cina nel Mediterraneo

Il rapporto del centro studi di Intesa Sanpaolo

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Bruxelles, 8 nov -

Cominciano a farsi sentire i primi effetti positivi della riforma dei porti italiani e ci sono le premesse affinché possano svolgere un ruolo di primo piano in futuro nell'area mediterranea. E' questa la tesi del rapporto della Srm/Intesa Sanpaolo, presentato a Bruxelles, sugli scenari attuali e futuri dei corridoi marittimi, i porti, le nuove rotte e il ruolo di Italia e Cina. I porti italiani nel 2017 hanno spostato merci che hanno superato mezzo miliardo di tonnellate. Sono stati raggiunti 'importanti risultati', indica Srm, nel segmento RO-RO, che segna 107 milioni e +8,5% sul 2016: 'Si tratta di un vero e proprio record considerando l'ultimo decennio'. Il segmento RO-RO e' quello delle navi traghetto, costruite per il trasporto con modalita' di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni. In sostanza, indica il rapporto, ci sono le condizioni perché i porti italiani possano ulteriormente svilupparsi sulla spinta dei grandi investimenti cinesi nel Mediterraneo in porti e terminal.

Aps

(RADIOCOR) 08-11-18 10:30:00 (0274)INF,EURO 5 NNNN

RADIOCOR, giovedì 8 novembre 2018, 10:30:32

Porti: Srm, nuove possibilita' per Italia da spinta investimenti Cina nel Mediterraneo -3-

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Bruxelles, 08 nov -

Grazie al canale di Suez, dal quale nel 2017 sono transitate 909 milioni di tonnellate di merci a carico di 15.550 navi (+11% rispetto al 2016), il Mediterraneo, indica Srm, 'acquista un ruolo piu' centrale e cio' e' dovuto anche agli investimenti della Cina e a importanti investimenti nei porti'. Gli stretti di Hormuz e Malacca, due grandi hub di transito mondiale di Energy, insieme al canale di Suez rappresentano il 40% dei transiti navali mondiali di petrolio. Negli ultimi vent'anni il traffico di container nel Mediterraneo e' cresciuto sei volte. I primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia dei 50 milioni di TEUs (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni.

Gli investimenti cinesi nell'area mediterranea, pilastro della Belt & Road Initiative, sono la vera novita' di questi anni. La stima e' di investimenti infrastrutturali per 1400 miliardi di dollari per opere marittime, stradali,

aeroportuali e ferroviarie. Finora sono stati individuati progetti per 146 miliardi di dollari di cui il 13% circa in Shipping e Logistica. Lungo questa via della seta, la Cina dovrebbe realizzare entro il 2020 un export di circa 780 miliardi di dollari e un import di 570.

Finora gli investimenti cinesi in porti e terminal del Mediterraneo hanno raggiunto 4,5 miliardi di euro. Con il progetto Valencia, la Cina, indica il rapporto Srm, 'conquista un importante caposaldo nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo nella parte orientale e del porto di Zeebrugge nel Nord Europa, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi'.

Da qui possono discendere nuove prospettive per il settore italiano, indica Srm. 'La Cina e' uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo; nel 2017 l'interscambio Italia-Cina ha raggiunto quasi 30 miliardi di euro e l'Italia resta leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo: e' il primo Paese nella Ue per trasporto di merci nel trasporto a corto raggio, con 218 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 36%)'.

L'idea di fondo, conclude il rapporto Srm, e' che 'occorre guardare allo sviluppo del Mediterraneo con una prospettiva, appunto, euro-mediterranea non solo all'interno del contesto nazionale, migliorare le connessioni intermodali con le aree interne che sono un fattore fondamentale per i porti di passaggio, investire nella modernizzazione delle infrastrutture'. E puntare a un accordo con la Cina. Sarebbero in particolare Genova-Savona e Trieste i porti indicati come punti di arrivo delle merci provenienti dalla Cina attraverso il canale di Suez.

Aps
(RADIOCOR) 08-11-18 10:30:31 (0275) 5 NNNN

RADIOCOR, giovedì 8 novembre 2018, 10:31:14

Porti: Srm, nuove possibilita' per Italia da spinta investimenti Cina nel Mediterraneo -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Bruxelles, 08 nov - In Italia, indica Srm, cresce la componente internazionale del trasporto marittimo nazionale: l'anno scorso l'import-export via mare ha superato 240 miliardi, pari a un aumento del 12,4% rispetto al 2016. Attualmente il 38% degli scambi commerciali in valore avviene via mare, percentuale che supera il 70% se si considerano i volumi. In Italia, indica Srm, ci sono almeno cinque 'porti strategici': Trieste, Genova, Napoli, Gioia Tauro, Bari (secondo le classifiche relative al flusso delle merci transitate, dopo Trieste e Genova il terzo porto e' Cagliari-Sarroch, il quarto e' Livorno). Strategici perche' considerati in una prospettiva che vede l'Italia 'come ponte logistico ed energetico tra Europa, Mediterraneo e Asia' dati il posizionamento di

gasdotti strategici dal Nord Africa a dall'Asia e il ruolo del Paese nei commerci con il Mediterraneo e l'area della 'nuova via cinese della seta'.

Il contesto globale e' all'insegna della crescita: i volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4%, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita piu' elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle cosiddette rinfuse liquide rappresenta circa un terzo del traffico marittimo internazionale e riguarda prevalentemente il trasporto di petrolio e derivati, i gas e prodotti chimici. Le stime per il medio-lungo periodo indicano un incremento medio annuo del 3,8% tra il 2018 e il 2023, che riguardera' tutti i segmenti del trasporto marittimo e, in particolare, il traffico container e le rinfuse solide. Netto il peso delle economie emergenti che arrivano a una quota sul totale del trasporto marittimo del 59% dell'export e del 64% dell'import. La sola Asia rappresenta il 40% dell'export e il 61% dell'import.

Aps

(RADIOCOR) 08-11-18 10:31:09 (0278) 5 NNNN

ANSA, giovedì 8 novembre 2018, 11:41:22

Mediterraneo torna centrale grazie a Suez e investimenti

Studio Srm-Intesa Sanpaolo, crescono anche i porti italiani

(ANSA) - BRUXELLES, 8 NOV - L'ampliamento del Canale di Suez, il crescente ruolo della Cina e l'evoluzione dell'industria navale: questi i tre fattori che hanno rimesso il Mediterraneo al centro delle rotte mondiali. E' quanto emerge da un rapporto Intesa Sanpaolo e Srm-Centro studi sul Mezzogiorno presentato a Bruxelles. Il canale di Suez - sottolinea lo studio - ha registrato crescita record, chiudendo il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e oltre 17 mila navi, con un aumento dell'11% sul 2016.

Determinante anche la tendenza a realizzare navi di dimensioni sempre piu' grandi, che per essere convenienti dal punto di vista economico necessitano di rotte - come quella del Mediterraneo - con diversi punti dove poter scaricare e caricare le merci. Essenziale infine il ruolo della Cina e della nuova Via della seta, con gli investimenti di Pechino nei porti e terminal del Mediterraneo che hanno toccato i 4,5 miliardi di euro.

In questo scenario, l'Europa mantiene la leadership nel settore marittimo, con gli armatori del continente che controllano il 40% della flotta mercantile mondiale. Crescono i porti italiani, che nel 2017 hanno sorpassato il mezzo miliardo di tonnellate di traffico merci. La componente internazionale degli scambi via mare dell'Italia lo scorso anno e' aumentata del 12,4% rispetto al 2016. (ANSA).

YAC-ZSL

08-NOV-18 11:40 NNNN

Archimede, giovedì 8 novembre 2018, 12:48:18

Archimede - affaritaliani.it - Mediterraneo, stime di crescita del 3,2% dei traffici via mare fino al 2022 (Archimede, 1)

... studio di Srm, il centro studi legato ad Intesa Sanpaolo, che sarà presentato oggi a Bruxelles al Parlamento europeo. Affaritaliani anticipa i punti essenziali dello studio che saranno illustrati da... occorrono con urgenza investimenti sui collegamenti ferrovia-porti, sull'intermodalità e sulla logistica portuale. Oggi Srm (Intesa Sanpaolo) presenta al Parlamento europeo uno studio sull'economia...

affaritaliani.it - Mediterraneo, stime di crescita del 3,2% dei traffici via mare fino al 2022

Archimede

ARC

Archimede, giovedì 8 novembre 2018, 12:52:05

Archimede - borsaitaliana.it - Radiocor: Porti: Srm, nuove possibilità per Italia da spinta investimenti Cina nel Mediterraneo (Archimede, 1)

...Il rapporto del centro studi di Intesa Sanpaolo (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Bruxelles, 8 nov - Cominciano a farsi sentire i primi effetti positivi della riforma dei porti italiani e ci sono le premesse affinché possano svolgere un ruolo di primo piano in futuro nell'area mediterranea. E' questa la tesi del rapporto della Srm/Intesa Sanpaolo, presentato a Bruxelles, sugli scenari attuali e futuri dei corridoi marittimi, i porti, le nuove rotte e il ruolo di Italia e Cina. I porti italiani nel 2017 hanno spostato merci che hanno superato mezzo miliardo di tonnellate. Sono stati raggiunti 'importanti risultati', indica Srm, nel segmento RO-RO, che segna 107 milioni e +8,5% sul 2016: 'Si tratta di un vero e proprio record considerando l'ultimo decennio'. Il segmento RO-RO e' quello...

borsaitaliana.it - Radiocor: Porti: Srm, nuove possibilità per Italia da spinta investimenti Cina nel Mediterraneo - Borsa Italiana

Archimede

ARC

Archimede, giovedì 8 novembre 2018, 13:04:46

Archimede - affaritaliani.it - Mediterraneo, stime di crescita del 3,2% dei traffici via mare fino al 2022 (Archimede, 1)

... studio di Srm, il centro studi legato ad Intesa Sanpaolo, che sarà presentato oggi a Bruxelles al Parlamento europeo. Affaritaliani anticipa i punti essenziali dello studio che saranno illustrati da... collegamenti ferrovia-porti, sull'intermodalità e sulla logistica portuale. Oggi Srm (Intesa Sanpaolo) presenta al Parlamento europeo uno studio sull'economia marittima. Affaritaliani anticipa i contenuti principali della ricerca Mediterraneo, stime di crescita del 3,2% dei traffici via mare fino al 2022...

affaritaliani.it - Mediterraneo, stime di crescita del 3,2% dei traffici via mare fino al 2022

Archimede

ARC

AskaNews, giovedì 8 novembre 2018, 13:05:24

SRM (Intesa Sp): cresce ruolo Mediterraneo grazie a Suez e Cina

SRM (Intesa Sp): cresce ruolo Mediterraneo grazie a Suez e Cina Ricerca sull'economia marittima presentata all'Europarlamento

Roma, 8 nov. (askanews) - Cresce il ruolo del Mediterraneo nell'ambito dell'economia marittima, grazie al canale di Suez, investimenti cinesi e interventi sui porti. E' quanto emerge da uno studio realizzato da SRM (Intesa Sanpaolo) presentato oggi all'Europarlamento dal direttore generale Massimo Deandreis.

La ricerca mostra la robusta crescita del "mare" negli scambi commerciali mondiali. I volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4%, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita più elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle rinfuse liquide rappresenta più del 30% del traffico marittimo internazionale. Esso comprende in prevalenza la movimentazione di petrolio e derivati, il trasporto di gas e di prodotti chimici.

Anche le prospettive sono positive. Le stime nel medio-lungo periodo - si legge nello studio - prevedono un incremento medio annuo del 3,8% tra il 2018 e il 2023, che riguarderà tutti i segmenti del trasporto marittimo ma, in particolare, il traffico container e le rinfuse solide.

Le economie emergenti continuano a rappresentare la parte più significativa del trasporto marittimo, con una quota sul totale del 59% dell'export e il 64% dell'import; in particolare l'Asia rappresenta il 40% dell'export e il 61% dell'import. Il consuntivo 2017 ha fatto registrare nel 2017 un incremento pari al 6,4% sull'anno precedente raggiungendo un volume complessivo di 148 milioni di TEU.

(Segue)

Did 20181108T130532Z

AskaNews, giovedì 8 novembre 2018, 13:05:37

SRM (Intesa Sp): cresce ruolo Mediterraneo grazie a Suez e Cina -2-

SRM (Intesa Sp): cresce ruolo Mediterraneo grazie a Suez e Cina -2-

Roma, 8 nov. (askanews) - La ricerca dedica poi una particolare attenzione al Mediterraneo. Suez registra crescite record. Il Canale ha chiuso il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e 17.550 navi con un aumento del +11% sul 2016. È aumentato del 20% il traffico nella direzione Nord-Sud (che rappresenta il 52,6% del totale traffico merci del canale) mentre è praticamente stabile quello nella direzione opposta (+3%).

Gli stretti di Hormuz e Malacca due grandi snodi di transito mondiale di Energy, insieme a Suez rappresentano il 40% dei transiti navali di petrolio mondiali.

Cresce di 6 volte il traffico container nel Mediterraneo negli ultimi 20 anni. È cresciuto del 500%; i primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia dei 50 milioni di TEUs (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni. Secondo il Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad gli scali del Sud Mediterraneo (Nordafrica e Turchia) dal 2004 ad oggi hanno quasi notevolmente ridotto il gap competitivo con i porti del Nord Mediterraneo. L'indicatore di competitività riporta un divario che nel 2004 era appunto di 26 punti ed oggi solo di 8. Il gap si è ridotto anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 basis point.

Un impatto rilevante sul Mare Nostrum arriva dalla Belt & Road Iniziative che attiverà circa 1.400 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali per realizzare e rafforzare opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Sino ad ora sono stati censiti progetti pari a 146 miliardi di dollari di cui il 13% circa in Shipping e Logistica.

Vi saranno nuovi investimenti lungo la via della Seta. Secondo le previsioni gli investimenti consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei paesi interessati di circa 780 miliardi di dollari ed un import di 570.

Gli investimenti della Cina in porti e terminal del Mediterraneo hanno toccato i 4 miliardi di euro; ancora investimenti nel 2017 tra cui Valencia; con questa operazione il dragone conquista un importante caposaldo nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo nella parte orientale e del porto di Zeebrugge nel Nord Europa, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi.

Did 20181108T130545Z

NOVA, giovedì 8 novembre 2018, 14:21:30

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralità Mare Nostrum opportunità per porti italiani

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralità Mare Nostrum opportunità per porti italiani
Bruxelles, 08 nov - (Nova) - È stato presentato oggi a Bruxelles il quinto rapporto annuale di Srm "Italian Maritime Economy" - Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia. Massimo Deandreis, direttore generale di Srm (centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo), ha evidenziato la crescente centralità del Mediterraneo e le importanti opportunità che ne derivano per i porti italiani, grazie all'ampliamento del Canale di Suez, il crescente ruolo della Cina e l'evoluzione dell'industria navale. Il rapporto evidenzia come il trasporto marittimo è sempre più protagonista degli scambi commerciali mondiali con una crescita anche in prospettiva. I volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4 per cento, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita più

elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle rinfuse liquide rappresenta piu' del 30 per cento del traffico marittimo internazionale. Esso comprende in prevalenza la movimentazione di petrolio e derivati, il trasporto di gas e di prodotti chimici. Le stime nel medio-lungo periodo prevedono un incremento medio annuo del 3,8 per cento tra il 2018 e il 2023, che riguarderà tutti i segmenti del trasporto marittimo ma, in particolare, il traffico container e le rinfuse solide. Le economie emergenti continuano a rappresentare la parte piu' significativa del trasporto marittimo, con una quota sul totale del 59 per cento dell'export e il 64 per cento dell'import; in particolare l'Asia rappresenta il 40 per cento dell'export e il 61 per cento dell'import. Il consuntivo 2017 ha fatto registrare nel 2017 un incremento pari al 6,4 per cento sull'anno precedente raggiungendo un volume complessivo di 148 milioni di teu ('unita' equivalente a venti piedi).

(segue) (Com)

NNNN

NOVA, giovedì 8 novembre 2018, 14:21:31

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (3)

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (3)

Bruxelles, 08 nov - (Nova) - La Belt & Road Initiative attivera' circa 1.400 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali per realizzare e rafforzare opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Sino ad sono stati censiti progetti pari a 146 miliardi di dollari di cui il 13 per cento circa in shipping e logistica. Vi saranno nuovi investimenti lungo la via della Seta. Secondo le previsioni gli investimenti consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei paesi interessati di circa 780 miliardi di dollari ed un import di 570. Gli investimenti della Cina in porti e terminal del Mediterraneo hanno toccato i 4,5 miliardi di euro; ancora investimenti nel 2017 tra cui Valencia; con questa operazione il dragone conquista un importante caposaldo nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo nella parte orientale e del porto di Zeebrugge nel Nord Europa, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi. (segue) (Com)

NNNN

NOVA, giovedì 8 novembre 2018, 14:21:31

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (2)

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (2)

Bruxelles, 08 nov - (Nova) - Il Mare Nostrum e' piu' centrale grazie a Suez, agli investimenti della Cina ed a

importanti investimenti nei porti. Suez registra crescita record. Il Canale ha chiuso il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e 17.550 navi con un aumento del +11 per cento sul 2016. E' aumentato del 20 per cento il traffico nella direzione Nord-Sud (che rappresenta il 52,6 per cento del totale traffico merci del canale) mentre e' praticamente stabile quello nella direzione opposta (+3 per cento). Gli stretti di Hormuz e Malacca due grandi snodi di transito mondiale di Energy, insieme a Suez rappresentano il 40 per cento dei transiti navali di petrolio mondiali. Cresce di 6 volte il traffico container nel Mediterraneo negli ultimi 20 anni. E' cresciuto del 500 per cento; i primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia dei 50 milioni di teu (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni. Secondo il Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad gli scali del Sud Mediterraneo (Nordafrica e Turchia) dal 2004 ad oggi hanno quasi notevolmente ridotto il gap competitivo con i porti del Nord Mediterraneo. L'indicatore di competitivita' riporta un divario che nel 2004 era appunto di 26 punti ed oggi solo di 8. Il gap si e' ridotto anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 punti base. (segue)
(Com)
NNNN

NOVA, giovedì 8 novembre 2018, 14:21:32

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (4)

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (4)

Bruxelles, 08 nov - (Nova) - E' ormai definito il disegno delle grandi alleanze - 2M, THE Alliance, Ocean Alliance coprono l'82 per cento della capacita' globale. In particolare sulle rotte East-West controllano il 93 per cento del traffico totale. L'era del gigantismo proseguira' anche in futuro. 582 nuove mega-ship saranno immesse sul mercato fino al 2020 (classe 10-23mila teu), di cui 123 saranno navi da 18-23mila teu. In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Nel 2017 l'import-export via mare ha sorpassato i 240 miliardi, un aumento del 12,4 per cento sull'anno precedente. Il 38 per cento degli scambi commerciali italiani in valore avviene via mare. Questa percentuale sorpassa il 70 per cento se consideriamo il dato in quantita'. La Cina tra i maggiori partner. La Cina e' uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo; nel 2017 abbiamo avuto un interscambio pari a quasi 30 miliardi di euro. I porti italiani nel 2017 sorpassano il mezzo miliardo di tonnellate; importanti i risultati nel segmento Ro-Ro che segna 107 milioni e +8,5 per cento sul 2016 si tratta di un vero e proprio record considerando l'ultimo decennio. Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo. L'Italia e' il primo

Paese nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo, con 218 milioni di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 36 per cento). (Com)
NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 8 novembre 2018, 14:25:32

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralità Mare Nostrum opportunità per porti italiani

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralità Mare Nostrum opportunità per porti italiani

Bruxelles, 08 nov - (Nova) - E' stato presentato oggi a Bruxelles il quinto rapporto annuale di Srm "Italian Maritime Economy" - Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia. Massimo Deandrea, direttore generale di Srm (centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo), ha evidenziato la crescente centralità del Mediterraneo e le importanti opportunità che ne derivano per i porti italiani, grazie all'ampliamento del Canale di Suez, il crescente ruolo della Cina e l'evoluzione dell'industria navale. Il rapporto evidenzia come il trasporto marittimo è sempre più protagonista degli scambi commerciali mondiali con una crescita anche in prospettiva. I volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4 per cento, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita più elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle rinfuse liquide rappresenta più del 30 per cento del traffico marittimo internazionale. Esso comprende in prevalenza la movimentazione di petrolio e derivati, il trasporto di gas e di prodotti chimici. Le stime nel medio-lungo periodo prevedono un incremento medio annuo del 3,8 per cento tra il 2018 e il 2023, che riguarderà tutti i segmenti del trasporto marittimo ma, in particolare, il traffico container e le rinfuse solide. Le economie emergenti continuano a rappresentare la parte più significativa del trasporto marittimo, con una quota sul totale del 59 per cento dell'export e il 64 per cento dell'import; in particolare l'Asia rappresenta il 40 per cento dell'export e il 61 per cento dell'import. Il consuntivo 2017 ha fatto registrare nel 2017 un incremento pari al 6,4 per cento sull'anno precedente raggiungendo un volume complessivo di 148 milioni di teu ('unità' equivalente a venti piedi).
(segue) (Com)
NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 8 novembre 2018, 14:25:34

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralità Mare Nostrum opportunità per porti italiani (3)

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralità Mare Nostrum opportunità per porti italiani (3)
Bruxelles, 08 nov - (Nova) - La Belt & Road Initiative

attivera' circa 1.400 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali per realizzare e rafforzare opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Sino ad sono stati censiti progetti pari a 146 miliardi di dollari di cui il 13 per cento circa in shipping e logistica. Vi saranno nuovi investimenti lungo la via della Seta. Secondo le previsioni gli investimenti consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei paesi interessati di circa 780 miliardi di dollari ed un import di 570. Gli investimenti della Cina in porti e terminal del Mediterraneo hanno toccato i 4,5 miliardi di euro; ancora investimenti nel 2017 tra cui Valencia; con questa operazione il dragone conquista un importante caposaldo nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo nella parte orientale e del porto di Zeebrugge nel Nord Europa, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi. (segue) (Com)
NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 8 novembre 2018, 14:25:34

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (2)

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (2)

Bruxelles, 08 nov - (Nova) - Il Mare Nostrum e' piu' centrale grazie a Suez, agli investimenti della Cina ed a importanti investimenti nei porti. Suez registra crescite record. Il Canale ha chiuso il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e 17.550 navi con un aumento del +11 per cento sul 2016. E' aumentato del 20 per cento il traffico nella direzione Nord-Sud (che rappresenta il 52,6 per cento del totale traffico merci del canale) mentre e' praticamente stabile quello nella direzione opposta (+3 per cento). Gli stretti di Hormuz e Malacca due grandi snodi di transito mondiale di Energy, insieme a Suez rappresentano il 40 per cento dei transiti navali di petrolio mondiali. Cresce di 6 volte il traffico container nel Mediterraneo negli ultimi 20 anni. E' cresciuto del 500 per cento; i primi 30 porti del Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia dei 50 milioni di teu (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni. Secondo il Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad gli scali del Sud Mediterraneo (Nordafrica e Turchia) dal 2004 ad oggi hanno quasi notevolmente ridotto il gap competitivo con i porti del Nord Mediterraneo. L'indicatore di competitivita' riporta un divario che nel 2004 era appunto di 26 punti ed oggi solo di 8. Il gap si e' ridotto anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 punti base. (segue) (Com)
NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 8 novembre 2018, 14:25:35

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (4)

Mediterraneo: studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani (4)

Bruxelles, 08 nov - (Nova) - E' ormai definito il disegno delle grandi alleanze - 2M, THE Alliance, Ocean Alliance coprono l'82 per cento della capacita' globale. In particolare sulle rotte East-West controllano il 93 per cento del traffico totale. L'era del gigantismo proseguira' anche in futuro. 582 nuove mega-ship saranno immesse sul mercato fino al 2020 (classe 10-23mila teu), di cui 123 saranno navi da 18-23mila teu. In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Nel 2017 l'import-export via mare ha sorpassato i 240 miliardi, un aumento del 12,4 per cento sull'anno precedente. Il 38 per cento degli scambi commerciali italiani in valore avviene via mare. Questa percentuale sorpassa il 70 per cento se consideriamo il dato in quantita'. La Cina tra i maggiori partner. La Cina e' uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo; nel 2017 abbiamo avuto un interscambio pari a quasi 30 miliardi di euro. I porti italiani nel 2017 sorpassano il mezzo miliardo di tonnellate; importanti i risultati nel segmento Ro-Ro che segna 107 milioni e +8,5 per cento sul 2016 si tratta di un vero e proprio record considerando l'ultimo decennio. Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo. L'Italia e' il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo, con 218 milioni di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 36 per cento). (Com)

NNNN

ADNKRONOS, giovedì 8 novembre 2018, 15:51:29

TRASPORTO: IN 2017 SCAMBI VIA MARE +4% A 10,7 MLD DI TONNELLATE (4) =

proseguono le geo-rilevazioni di SRM sulle rotte navali (AdnKronos) - Dal 2012 al oggi la presenza di navi container nel Mediterraneo, di dimensione superiore ai 13,000 TEU è aumentata del 37% quella del range 3.000-7.000 TEU è diminuita del 18,7%. Il numero di navi superiore a 3.000 TEU che transitano nel Mediterraneo e toccano almeno un porto italiano è aumentata dell'8% dal 2012 e quella delle navi oltre 13.000 TEU del 56%.

Dal 2012 la presenza nel Mediterraneo di navi sopra le 13,000 TEU delle 3 grandi Alleanze è aumentata del 54,4%. Se consideriamo le navi sopra 3.000 il dato diventa -10,2%. Il numero di navi sopra 13,000 TEU transitate nel Mediterraneo della Ocean Alliance è aumentato del 341,4% al 2017.

La presenza complessiva (sopra 3,000 TEU) nel porto greco del Pireo, oggetto di investimenti della compagnia cinese Cosco è cresciuta del 47%, quella delle navi sopra 7,000 del 75%. SRM ha rilevato 70.000

posizioni giornaliere di navi Ro-Ro nel Mediterraneo (2017). Dal 2012 il numero delle navi Ro-Ro transitate nel Mediterraneo è aumentato del 7,4%. Dal 2012 il numero delle navi Ro-Ro transitate nell'arco tirrenico è aumentato del 15,4%. Dal 2012 il numero delle navi Ro-Ro transitate nell'arco adriatico è aumentato del 39,2%. .

(Rem/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222

08-NOV-18 15:51

NNNN

Dow Jones, giovedì 8 novembre 2018, 17:03:11

Trasporti: Isp, +4% a/a volumi via mare in 2017 a 10 mld tonnellate

MILANO (MF-DJ)--I volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4% anno su anno nel corso del 2017, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate. Si tratta del tasso di crescita piu' elevato osservato negli ultimi cinque anni.

E' quanto rileva il Rapporto 2018 sull'economia marittima, curato da Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (srm), centro ricerche del gruppo Intesa Sanpaolo e presentato questa mattina al Parlamento Europeo.

La fotografia del settore sottolinea inoltre come il traffico delle rinfuse liquide rappresenta oggi oltre il 30% del traffico marittimo internazionale, che comprende in prevalenza il trasporto di petrolio e derivati, gas e prodotti chimici.

Le stime nel medio-lungo periodo prevedono un incremento medio annuo del 3,8% di qui al 2023, tendenza che coinvolgerà tutti i segmenti del trasporto marittimo, in particolare traffico container e rinfuse solide.

In questo contesto, dice ancora lo studio, le economie emergenti continuano oggi a rappresentare la parte piu' significativa del trasporto marittimo, con una quota sul totale del 59% dell'export e il 64% dell'import. Un quadro in cui l'Asia continua a vestire la parte del leone: rappresenta infatti il 40% dell'export e il 61% dell'import.

Il rapporto sottolinea poi la crescita del ruolo del Mediterraneo, trascinata dalla buona verve del canale di Suez oltre che dagli investimenti della Cina. Per Suez, il 2017 e' stato un anno record, chiuso con 909 milioni di tonnellate di merci transitate e una crescita tendenziale dell'11% del numero di navi. Nell'ambito dell'iniziativa Belt&Road, stanno inoltre crescendo progressivamente gli investimenti cinesi in porti e terminal del Mediterraneo, che hanno gia' toccato quota quattro miliardi. Tra Italia e Cina, l'interscambio via mare registrato lo scorso anno e' stato di quasi 30 miliardi.

Per quanto riguarda l'Italia, cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Nel 2017 l'import-export via mare ha sorpassato i 240 miliardi (+12,4% a/a). Il 38% degli scambi commerciali italiani in valore avviene proprio via mare, percentuale che sorpassa il 70% considerando il dato in quantita'.

com/ofb

(fine)

MF-DJ NEWS

0817:03 nov 2018

NNNN

NOVA, giovedì 8 novembre 2018, 17:04:35

Speciale infrastrutture: Mediterraneo, studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani

Speciale infrastrutture: Mediterraneo, studio Srm, crescente centralita' Mare Nostrum opportunita' per porti italiani

Bruxelles, 08 nov - (Nova) - E' stato presentato oggi a Bruxelles il quinto rapporto annuale di Srm "Italian Maritime Economy" - Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia. Massimo Deandreis, direttore generale di Srm (centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo), ha evidenziato la crescente centralita' del Mediterraneo e le importanti opportunita' che ne derivano per i porti italiani, grazie all'ampliamento del Canale di Suez, il crescente ruolo della Cina e l'evoluzione dell'industria navale. Il rapporto evidenzia come il trasporto marittimo e' sempre piu' protagonista degli scambi commerciali mondiali con una crescita anche in prospettiva. I volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4 per cento, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita piu' elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle rinfuse liquide rappresenta piu' del 30 per cento del traffico marittimo internazionale. Esso comprende in prevalenza la movimentazione di petrolio e derivati, il trasporto di gas e di prodotti chimici. Le stime nel medio-lungo periodo prevedono un incremento medio annuo del 3,8 per cento tra il 2018 e il 2023, che riguardera' tutti i segmenti del trasporto marittimo ma, in particolare, il traffico container e le rinfuse solide. Le economie emergenti continuano a rappresentare la parte piu' significativa del trasporto marittimo, con una quota sul totale del 59 per cento dell'export e il 64 per cento dell'import; in particolare l'Asia rappresenta il 40 per cento dell'export e il 61 per cento dell'import. Il consuntivo 2017 ha fatto registrare nel 2017 un incremento pari al 6,4 per cento sull'anno precedente raggiungendo un volume complessivo di 148 milioni di teu ('unita' equivalente a venti piedi). Il Mare Nostrum e' piu' centrale grazie a Suez, agli investimenti della Cina ed a importanti investimenti nei porti. Suez registra crescite record. Il Canale ha chiuso il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e 17.550 navi con un aumento del +11 per cento sul 2016. E' aumentato del 20 per cento il traffico nella direzione Nord-Sud (che rappresenta il 52,6 per cento del totale traffico merci del canale) mentre e' praticamente stabile quello nella direzione opposta (+3 per cento). Gli stretti di Hormuz e Malacca due grandi snodi di transito mondiale di Energy, insieme a Suez rappresentano il 40 per cento dei transiti navali di petrolio mondiali. Cresce di 6 volte il traffico container nel Mediterraneo negli ultimi 20 anni. E' cresciuto del 500 per cento; i primi 30 porti del

Mediterraneo hanno raggiunto e superato di gran lunga la soglia dei 50 milioni di teu (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni. Secondo il Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad gli scali del Sud Mediterraneo (Nordafrica e Turchia) dal 2004 ad oggi hanno quasi notevolmente ridotto il gap competitivo con i porti del Nord Mediterraneo. L'indicatore di competitività riporta un divario che nel 2004 era appunto di 26 punti ed oggi solo di 8. Il gap si è ridotto anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 punti base. La Belt & Road Initiative attiverà circa 1.400 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali per realizzare e rafforzare opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Sino ad oggi sono stati censiti progetti pari a 146 miliardi di dollari di cui il 13 per cento circa in shipping e logistica. Vi saranno nuovi investimenti lungo la via della Seta. Secondo le previsioni gli investimenti consentiranno alla Cina di realizzare, al 2020, un export nei paesi interessati di circa 780 miliardi di dollari ed un import di 570. Gli investimenti della Cina in porti e terminal del Mediterraneo hanno toccato i 4,5 miliardi di euro; ancora investimenti nel 2017 tra cui Valencia; con questa operazione il dragone conquista un importante caposaldo nel Mediterraneo occidentale, dopo quello del Pireo nella parte orientale e del porto di Zeebrugge nel Nord Europa, particolarmente importante per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi. E' ormai definito il disegno delle grandi alleanze - 2M, THE Alliance, Ocean Alliance coprono l'82 per cento della capacità globale. In particolare sulle rotte East-West controllano il 93 per cento del traffico totale. L'era del gigantismo proseguirà anche in futuro. 582 nuove mega-ship saranno immesse sul mercato fino al 2020 (classe 10-23mila teu), di cui 123 saranno navi da 18-23mila teu. In Italia cresce la componente internazionale del nostro trasporto marittimo. Nel 2017 l'import-export via mare ha sorpassato i 240 miliardi, un aumento del 12,4 per cento sull'anno precedente. Il 38 per cento degli scambi commerciali italiani in valore avviene via mare. Questa percentuale sorpassa il 70 per cento se consideriamo il dato in quantità. La Cina tra i maggiori partner. La Cina è uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo; nel 2017 abbiamo avuto un interscambio pari a quasi 30 miliardi di euro. I porti italiani nel 2017 sorpassano il mezzo miliardo di tonnellate; importanti i risultati nel segmento Ro-Ro che segna 107 milioni e +8,5 per cento sul 2016 si tratta di un vero e proprio record considerando l'ultimo decennio. Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo. L'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo, con 218 milioni di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 36 per cento). (Com)

Italpress, giovedì 8 novembre 2018, 17:33:34

TRASPORTI: SRM, VOLUMI SCAMBI VIA MARE +4% A 10,7 MLD TONNELLATE

TRASPORTI: SRM, VOLUMI SCAMBI VIA MARE +4% A 10,7 MLD TONNELLATE

MILANO (ITALPRESS) - I volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4%, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita piu' elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle rinfuse liquide rappresenta piu' del 30% del traffico marittimo internazionale. Esso comprende in prevalenza la movimentazione di petrolio e derivati, il trasporto di gas e di prodotti chimici. E' quanto emerge dal Rapporto sull'economia marittima nel 2018, curato da Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, centro ricerche del Gruppo Intesa Sanpaolo). Il report e' stato presentato nel corso di un convegno al Parlamento europeo, dal direttore generale di Srm, Massimo Deandreis. Le stime nel medio-lungo periodo prevedono un incremento medio annuo del 3,8% tra il 2018 e il 2023, che riguardera' tutti i segmenti del trasporto marittimo ma, in particolare, il traffico container e le rinfuse solide. Le economie emergenti continuano a rappresentare la parte piu' significativa del trasporto marittimo, con una quota sul totale del 59% dell'export e il 64% dell'import; in particolare l'Asia rappresenta il 40% dell'export e il 61% dell'import.

(ITALPRESS).

ads/com

08-Nov-18 17:31

NNNN

Archimede, giovedì 8 novembre 2018, 18:10:42

Archimede - ansamed.info - Mediterraneo torna centrale grazie a Suez e investimenti | Shipping e Cantieri | Mare
(Archimede, 1)

...centro delle rotte mondiali. È quanto emerge da un rapporto intesa sanpaolo e Srm-Centro studi sul Mezzogiorno presentato a Bruxelles. Il canale di Suez - sottolinea lo studio - ha registrato...

ansamed.info - Mediterraneo torna centrale grazie a Suez e investimenti | Shipping e Cantieri | Mare
Archimede

ARC

Archimede, giovedì 8 novembre 2018, 18:18:58

Archimede - ansamed.info - Mediterraneo torna centrale grazie a Suez e investimenti - Economia - ANSA-Med
(Archimede, 1)

...(ANSAmMed) - BRUXELLES, 8 NOV - L'ampliamento del Canale di Suez, il crescente ruolo della Cina e l'evoluzione dell'industria navale: questi i tre fattori che hanno rimesso il Mediterraneo al centro delle rotte mondiali. È quanto emerge da un rapporto Intesa Sanpaolo e Srm-Centro studi sul Mezzogiorno presentato a Bruxelles. Il canale di Suez - sottolinea lo studio - ha registrato crescita record, chiudendo il 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e oltre 17 mila navi, con un aumento dell'11% sul 2016. Determinante anche

la tendenza a realizzare navi di dimensioni sempre più grandi, che per essere convenienti dal punto di vista economico necessitano di rotte - come quella del Mediterraneo - con diversi punti dove poter scaricare e caricare le merci. Essenziale infine il ruolo...

ansamed.info - Mediterraneo torna centrale grazie a Suez e investimenti - Economia - ANSAMed
Archimede

ARC

Archimede, giovedì 8 novembre 2018, 18:39:57

**Archimede - ecomy.it - Porti, Srm: cresce il ruolo del Mediterraneo grazie a Suez e Cina
(Archimede, 1)**

...Cresce il ruolo del Mediterraneo nell'ambito dell'economia marittima, grazie al canale di Suez, investimenti cinesi e interventi sui porti. E' quanto emerge da uno studio realizzato da Srm (Intesa Sanpaolo) presentato oggi all'Europarlamento dal direttore generale Massimo Deandreis. La ricerca mostra la robusta crescita del "mare" negli scambi commerciali mondiali. I volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4%, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita più elevato degli ultimi 5 anni. Il traffico delle rinfuse liquide rappresenta più del 30% del traffico marittimo internazionale. Esso comprende in prevalenza la movimentazione di petrolio e derivati, il trasporto di gas e di prodotti chimici. Anche le prospettive sono positive. Le stime nel medio...

ecomy.it - Porti, Srm: cresce il ruolo del Mediterraneo grazie a Suez e Cina
Archimede

ARC

Archimede, giovedì 8 novembre 2018, 19:22:54

**Archimede - ildenaro.it - Porti, Srm: cresce il ruolo del Mediterraneo grazie a Suez e Cina - Ildenaro.it
(Archimede, 1)**

...in foto Massimo Deandreis, direttore Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno Cresce il ruolo del Mediterraneo nell'ambito dell'economia marittima, grazie al canale di Suez, investimenti cinesi e interventi sui porti. E' quanto emerge da uno studio realizzato da Srm (Intesa Sanpaolo) presentato oggi all'Europarlamento dal direttore generale Massimo Deandreis. La ricerca mostra la robusta crescita del "mare" negli scambi commerciali mondiali. I volumi degli scambi via mare sono aumentati del 4%, raggiungendo la quota di 10,7 miliardi di tonnellate, il tasso di crescita più elevato degli ultimi...
...economia marittima, grazie al canale di Suez, investimenti cinesi e interventi sui porti. E' quanto emerge da uno studio realizzato da Srm (Intesa Sanpaolo) presentato oggi all'Europarlamento dal...

ildenaro.it - Porti, Srm: cresce il ruolo del Mediterraneo grazie a Suez e Cina - Ildenaro.it
Archimede

ARC

Altre, venerdì 9 novembre 2018, 00:05:50

**AFFARITALIANI.IT - Mediterraneo, stime di crescita del 3,2% dei traffici via mare fino al 2022
(AFFARITALIANI.IT, 1)**

Il Mediterraneo è sempre più strategico nei traffici marittimi mondiali. Gli investimenti della Cina, il ritrovato slancio del canale di Suez, le strategie aggressive della portualità, anche grazie alla presenza delle free zone strutturate, stanno concentrando ancora di più l'attenzione verso il mare nostrum da parte degli ope-

ratori marittimi sia imprenditoriali che infrastrutturali. Sono soprattutto gli investimenti cinesi in portualità e logistica che continuano a caratterizzare quest'area: dopo il Pireo per l'East Med, Istanbul per il Mar Nero e l'hub di Valencia per il West Med. Inizia così una nuova fase per la portualità europea e mediterranea, un nuovo paradigma 5.0 in cui lo scalo dovrà attuare strategie non solo votate all'attrazione di traffico ma all'innovazione e all'internazionalizzazione del territorio, al sostegno e alla collaborazione con la ricerca e con la formazione, all'intermodalità e alla connessione logistica-industria manifatturiera. E' quanto rileva lo studio di Srm, il centro studi legato ad Intesa Sanpaolo, che sarà presentato oggi a Bruxelles al Parlamento europeo. Affaritaliani anticipa i punti essenziali dello studio che saranno illustrati da Alessandro Panaro (nella foto), responsabile Infrastrutture ed Economia del mare di Srm.

Secondo stime degli analisti di Srm, il trasporto via mare continuerà a crescere nei prossimi anni. Le previsioni nel medio-lungo periodo prevedono infatti un incremento annuo dei traffici del 3,2% fino al 2022 che toccherà in special modo il segmento container e le rinfuse solide. La parte più significativa di questo incremento interesserà le economie emergenti con una quota sul totale del 59% dell'export e del 64% dell'import. In particolare crescerà la movimentazione con l'Asia con il 40% dell'export e il 61% dell'import. Per effetto di questo nuovo assetto, osservano gli analisti del centro studi, si ridurrà fino ad azzerarsi il gap competitivo degli scali del Mediterraneo del Sud con quelli del Nord dello stesso mare. Suez registra già crescite record nel 2017 con 909 milioni di tonnellate transitate e oltre 17.500 navi con un incremento dell'11% sull'anno precedente, e il Sud Est asiatico diventa la prima regione di destinazione delle merci in transito con il 27% del totale. In questo contesto cresce di sei volte il traffico container nel Mediterraneo: negli ultimi venti anni cresce del 500%, mentre i primi trenta porti superano di gran lunga la soglia dei 50 milioni di teus. Nel 1995 erano appena 9 milioni. Secondo il Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad, gli scali del Nord Africa e della Turchia dal 2004 ad oggi hanno quasi ridotto il gap competitivo con i porti del Nord Mediterraneo. "L'indicatore riporta un divario che nel 2004 era di 26 punti ed oggi solo 6", sottolinea Panaro. "Il gap si è ridotto di 20 punti anche nei confronti del Northern Range passando da 50 a 28 punti base", aggiunge.

L'indagine rileva inoltre che gli investimenti proseguono, soprattutto lungo le vie della seta. "Tali investimenti -commenta Panaro- consentiranno alla Cina di realizzare al 2020 un export nei paesi interessati di circa 780 milioni di dollari ed un import di 570 milioni. Fino adesso gli investimenti del Dragone hanno toccato i 4 miliardi di euro dapprima con il Pireo, poi con Valencia e Zuebbbrugge. Ma la Cina è interessata non solo ai porti del Nord Europa ma anche nel Middle East con ingenti investimenti nell'area egiziana, algerina ed Emirati Arabi, mercati ancora con ampi margini di opportunità".

Sono soprattutto i segni di un'accresciuta centralità del Mediterraneo nel contesto geo-economico mondiale che emergono dall'indagine di Srm. "Di questi fenomeni -commenta Panaro- l'Italia può beneficiare fortemente ma occorrono con urgenza investimenti sui collegamenti ferrovia-porti, sull'intermodalità e sulla logistica portuale.

#|<http://www.affaritaliani.it/economia/srm-mediterraneo-sempre-piu-al-centro-dei-traffici-mondiali-via-mare-570921.html>

Mediterraneo, stime di crescita del 3,2% dei traffici via mare fino al 2022

AFFARITALIANI.IT

...

ALR