



L'Italia, Genova e le vie della seta



Alessandro Panaro
Responsabile Maritime Economy, SRM
Gruppo Intesa Sanpaolo

Genova, 10 marzo 2019



Principali dati economici



Il ruolo di Suez



La competitività internazionale



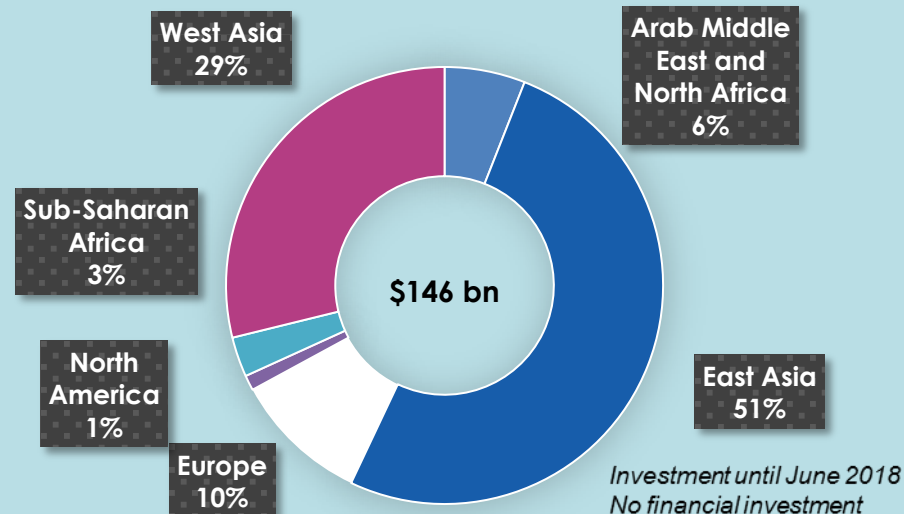
La strategia portuale cinese

Il ruolo della BRI nel Mediterraneo

3

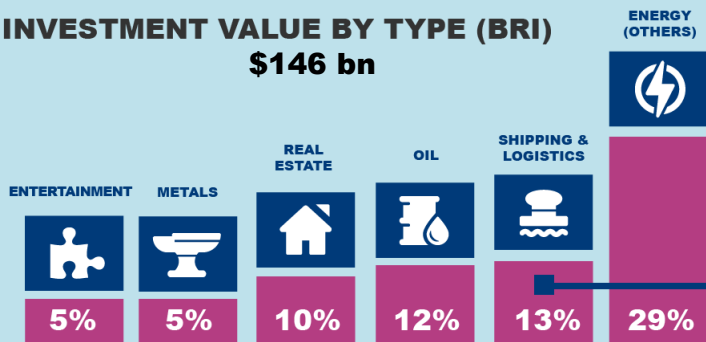
- Tra il 2014 ed il 2018 la Cina ha finanziato **\$448** miliardi di **investimenti in FDI e contratti di costruzione** nei 64 paesi partner; pari allo 0,8% del PIL della Cina e allo 0,7% del PIL combinato dei BRI.
- Un nuovo studio mostra che quest'anno sono previsti altri \$117 miliardi di investimenti complessivi (FDI+Contr).

INVESTMENT VALUE BY GEOGRAPHIC AREA



INVESTMENT VALUE BY TYPE (BRI)

\$146 bn



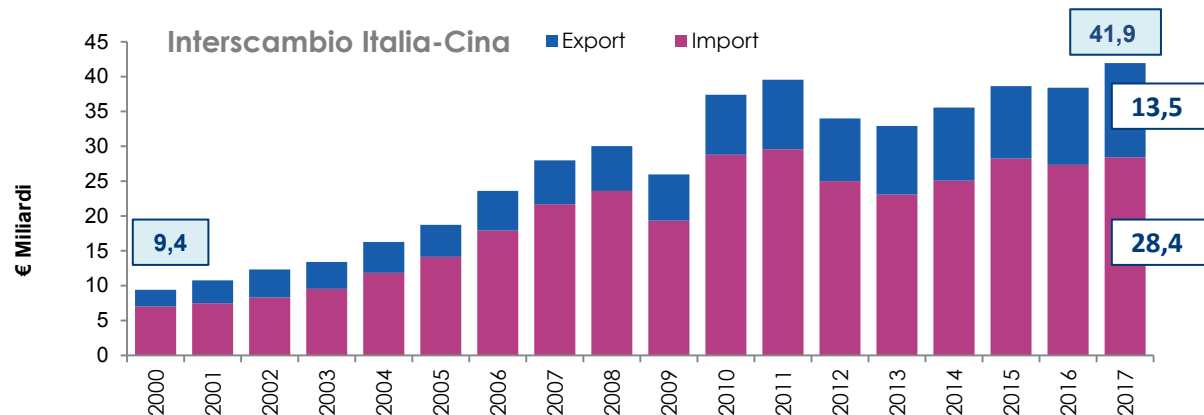
**\$ 4.5 bn in 9
Mena and NR ports**



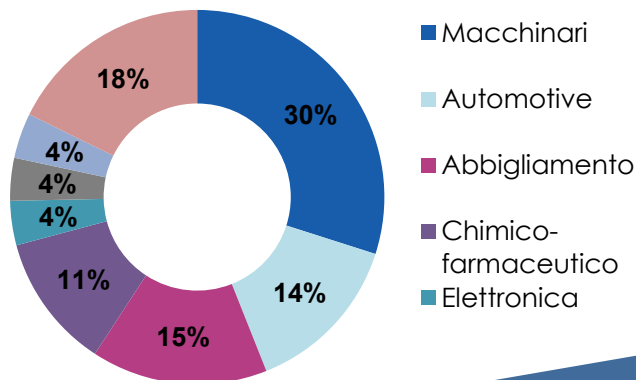
In crescita costante gli scambi Italia Cina

4

- Tra i paesi **BRI** il primo partner commerciale dell'Italia è la **Cina**.
- Al 2017 gli **scambi** commerciali **Italia-Cina** ammontano a **€42 mld** con un aumento del **65%** dal 2009.
- La Cina realizza oltre il **70% degli scambi con l'Italia via mare** (30 mld di euro). Tale percentuale diventa il 64% se consideriamo l'UE28.



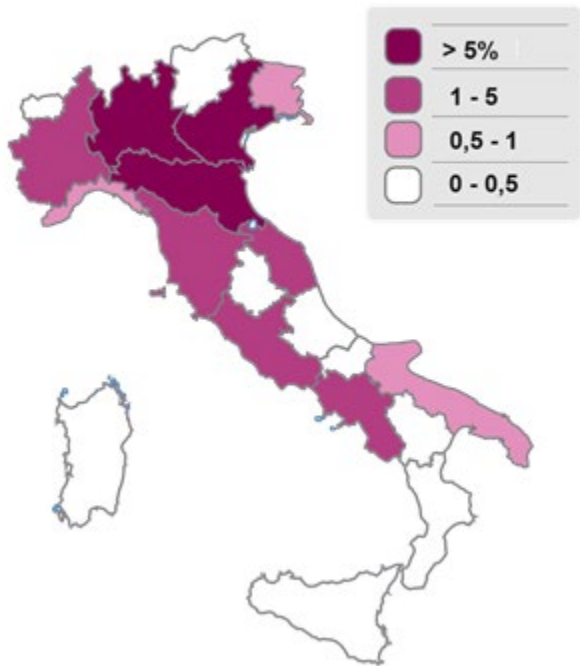
Export manifatturiero Italia vs. Cina



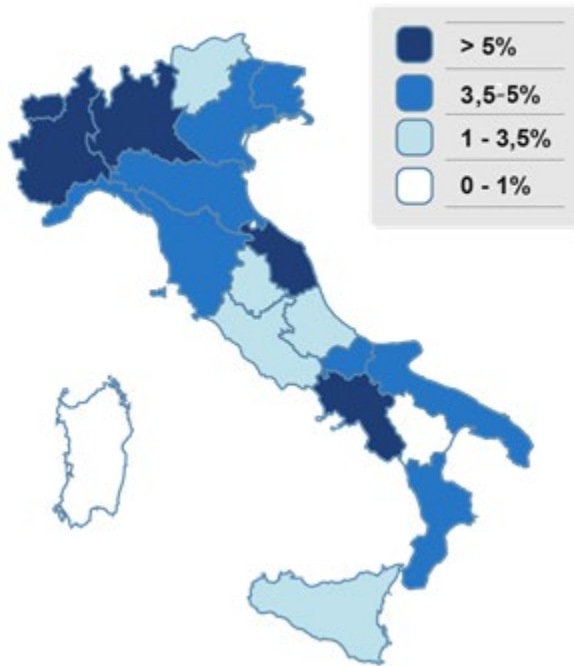
Oltre 2000 imprese Italiane presenti in Cina

Quanto le regioni italiane dipendono dai prodotti cinesi? ⁵

Import export
con la Cina
(mld €)



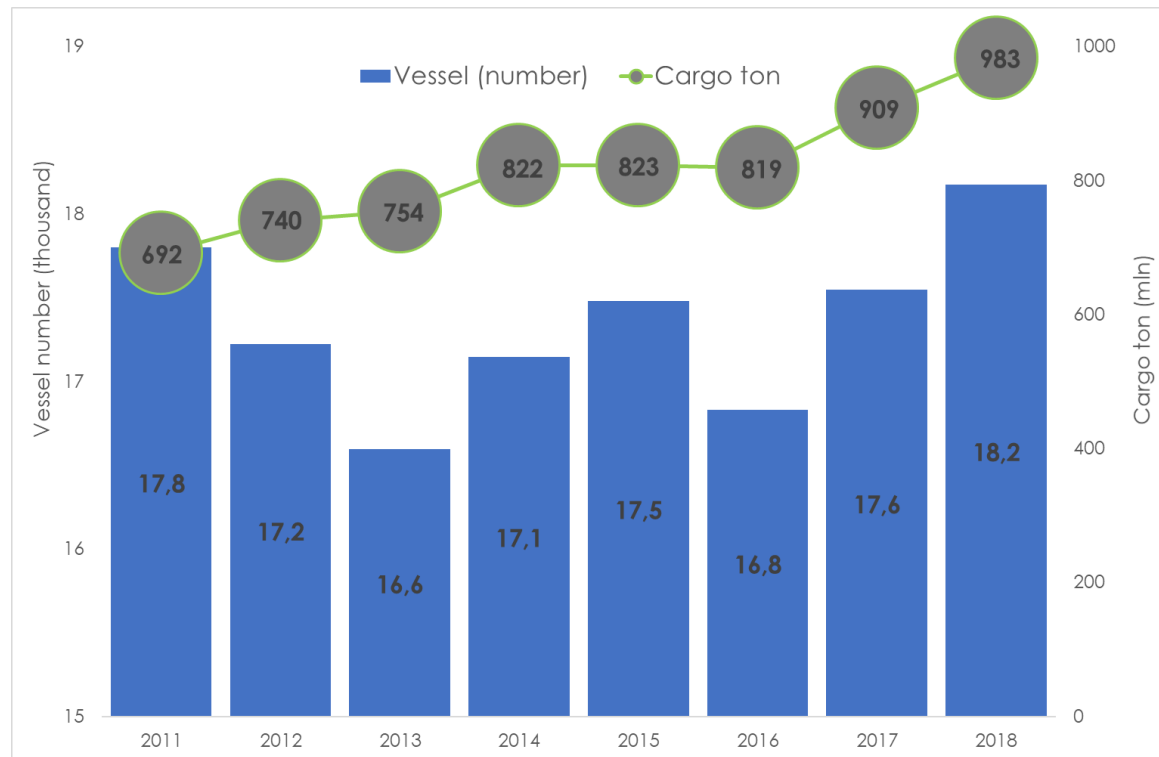
Indice di dipendenza:
import export cinese /
Import export totale regione



- Le regioni che sono maggiormente dipendenti dai prodotti cinesi sono la **Campania (7,4%)** e la **Valle d'Aosta (6,9%)**. Seguite da Lombardia (6,4%), Piemonte e Marche (5,6%).

■ **Media Italia: 5,1%**

150 anni del “Canale”: Suez realizza nuovi record

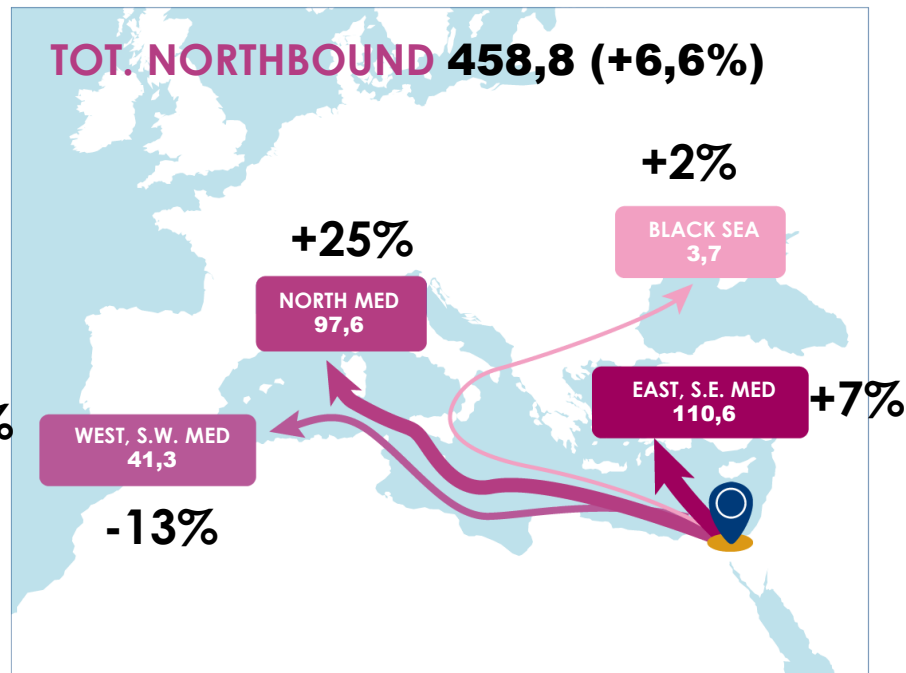
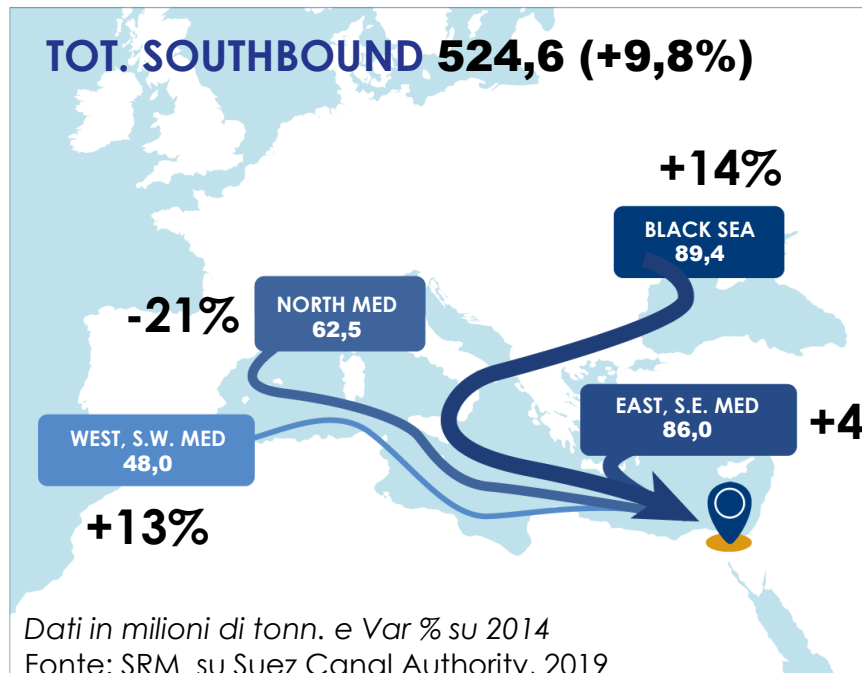


Fonte: SRM su Suez Canal Authority e Reuters , 2019

- Attraverso il Canale di Suez transita il **10%** del traffico mondiale di merci trasportate per via marittima.
- **Il 2018: l'anno dei record.** Per la prima volta nella storia il record delle 18mila navi è stato superato **(+ 3,6%)**. Sono state trasportate oltre **983 milioni di tonnellate**.
- Le **entrate** provenienti da Suez **aumentano a \$5,7** miliardi nel 2018, da \$5,3 mld del 2017.



Il Canale di Suez ed il ruolo dei porti MED



■ Su entrambe le rotte **i porti Med** coprono il **55% del totale**.



Efficienza logistica e connettività marittima a confronto

8

LSCI

The top 5 countries of the world in terms of shipping competitiveness are in ASIA





Efficienza logistica e connettività marittima a confronto

9

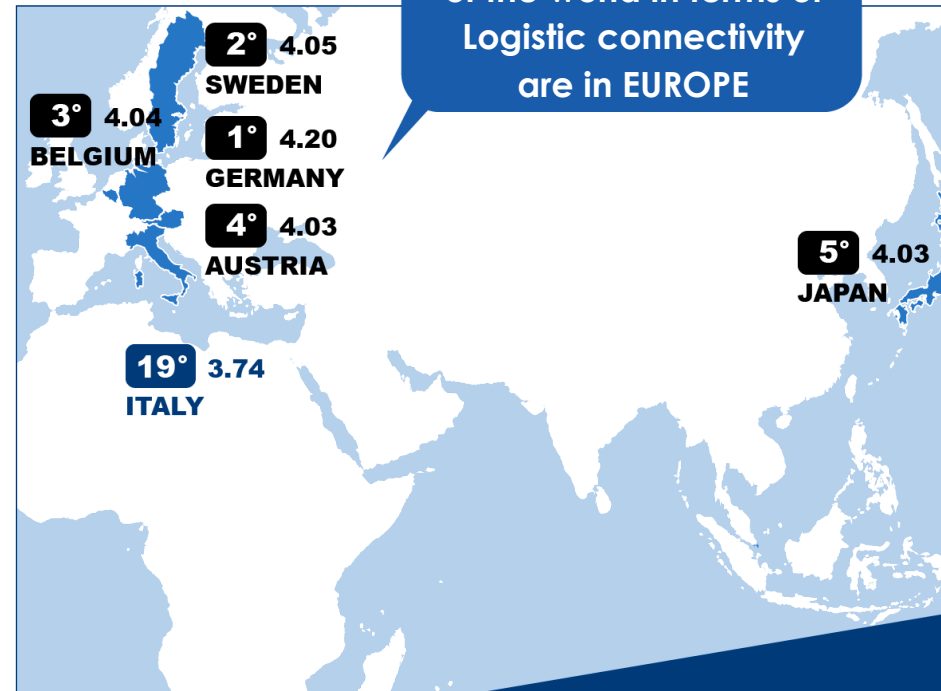
LSCI

The top 5 countries of the world in terms of shipping competitiveness are in ASIA



LPI

The top 4 countries of the world in terms of Logistic connectivity are in EUROPE





La strategia cinese

10



UE28

MENA

Source: SRM

Le rotte della Ocean Alliance

2018

27%

OCEAN
ALLIANCE
TRAFFIC

+10%

COSCO
PRESENCE

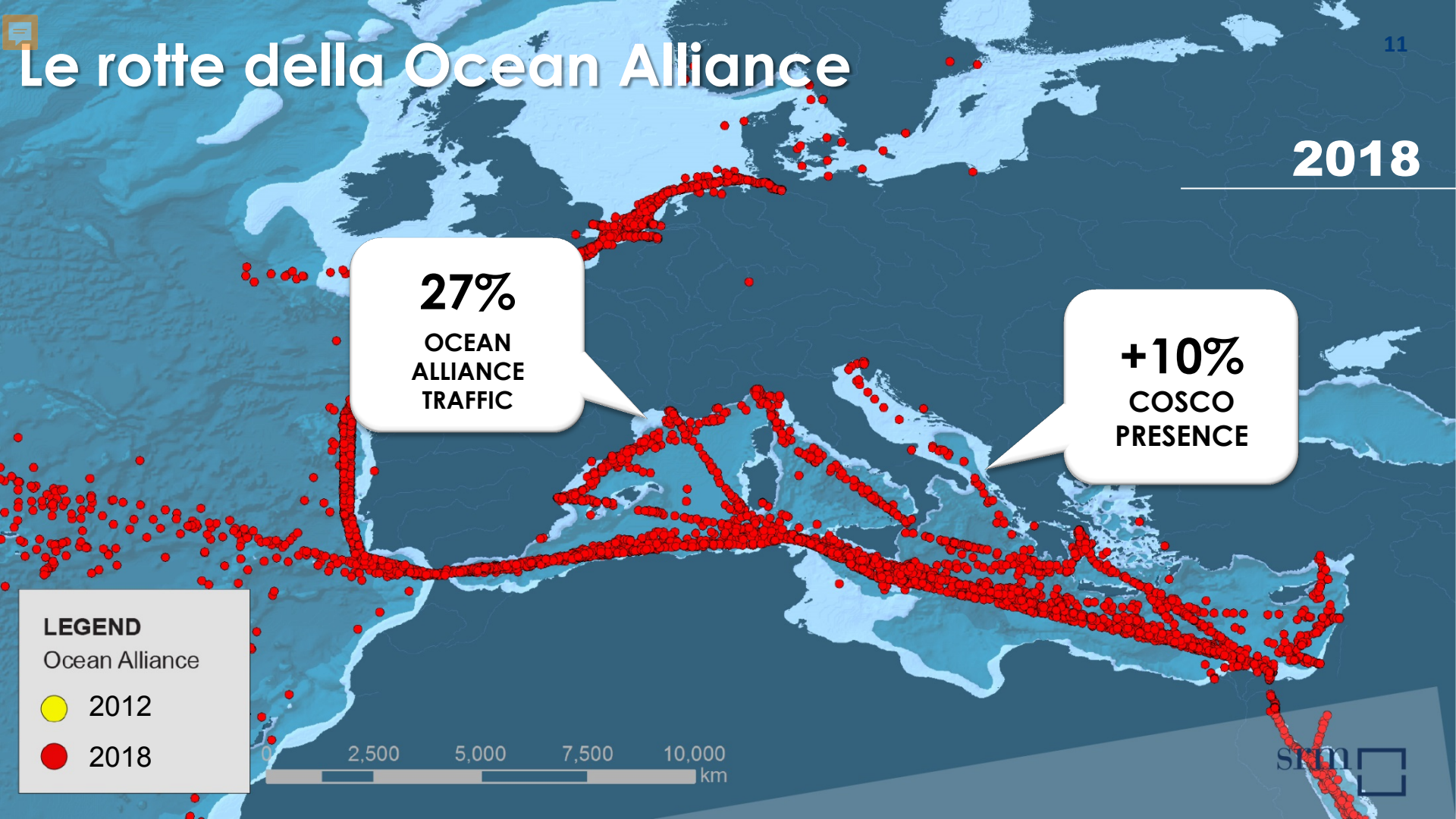
LEGEND

Ocean Alliance

2012

2018

0 2,500 5,000 7,500 10,000 km





Le aree portuali su cui insiste la Cina



2018



Le ZES

2018



Port Said

14



Suez Canal Economic Zone

Mediterranean Sea

15

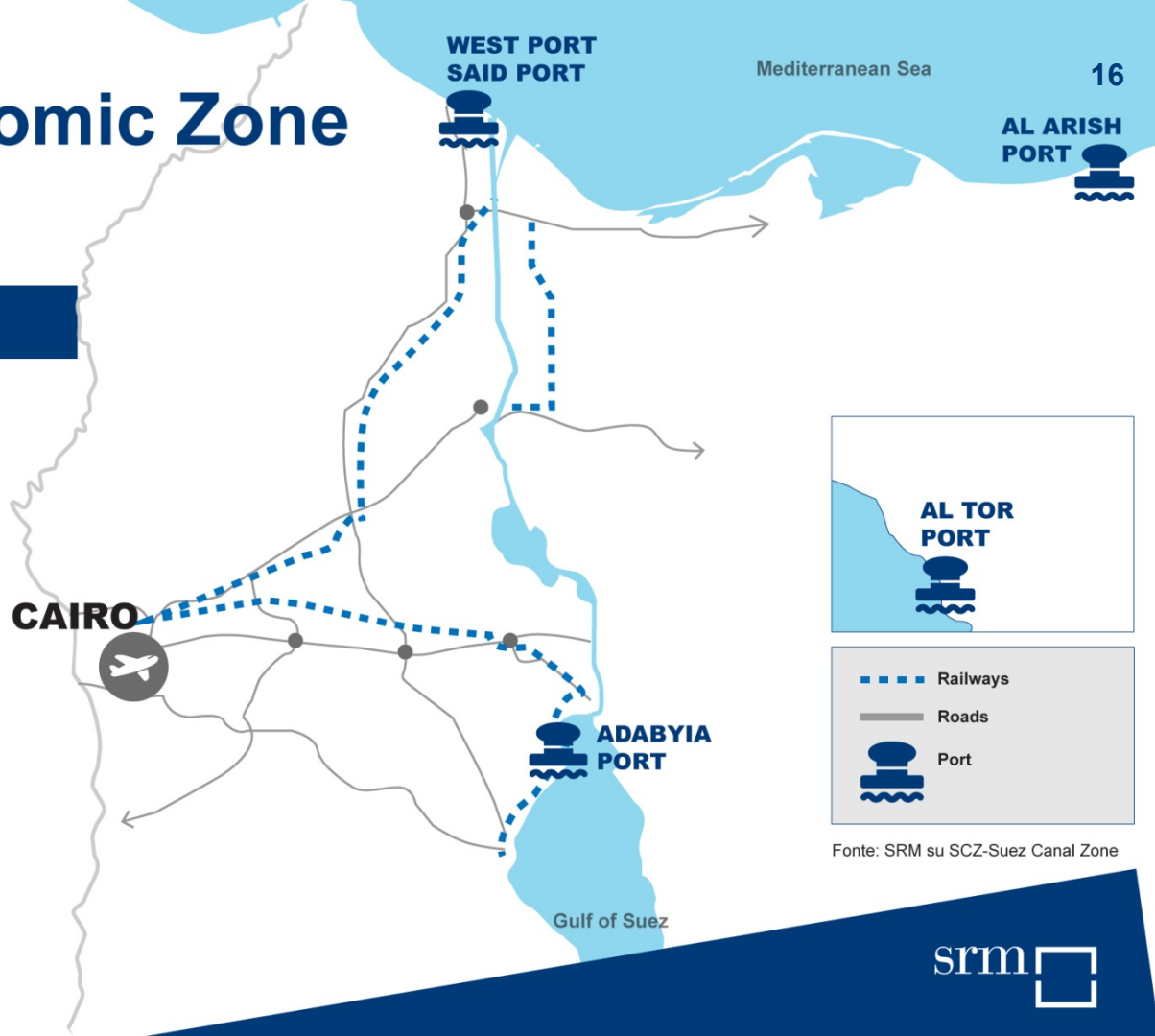
SCZone

CAIRO

Gulf of Suez

Suez Canal Economic Zone

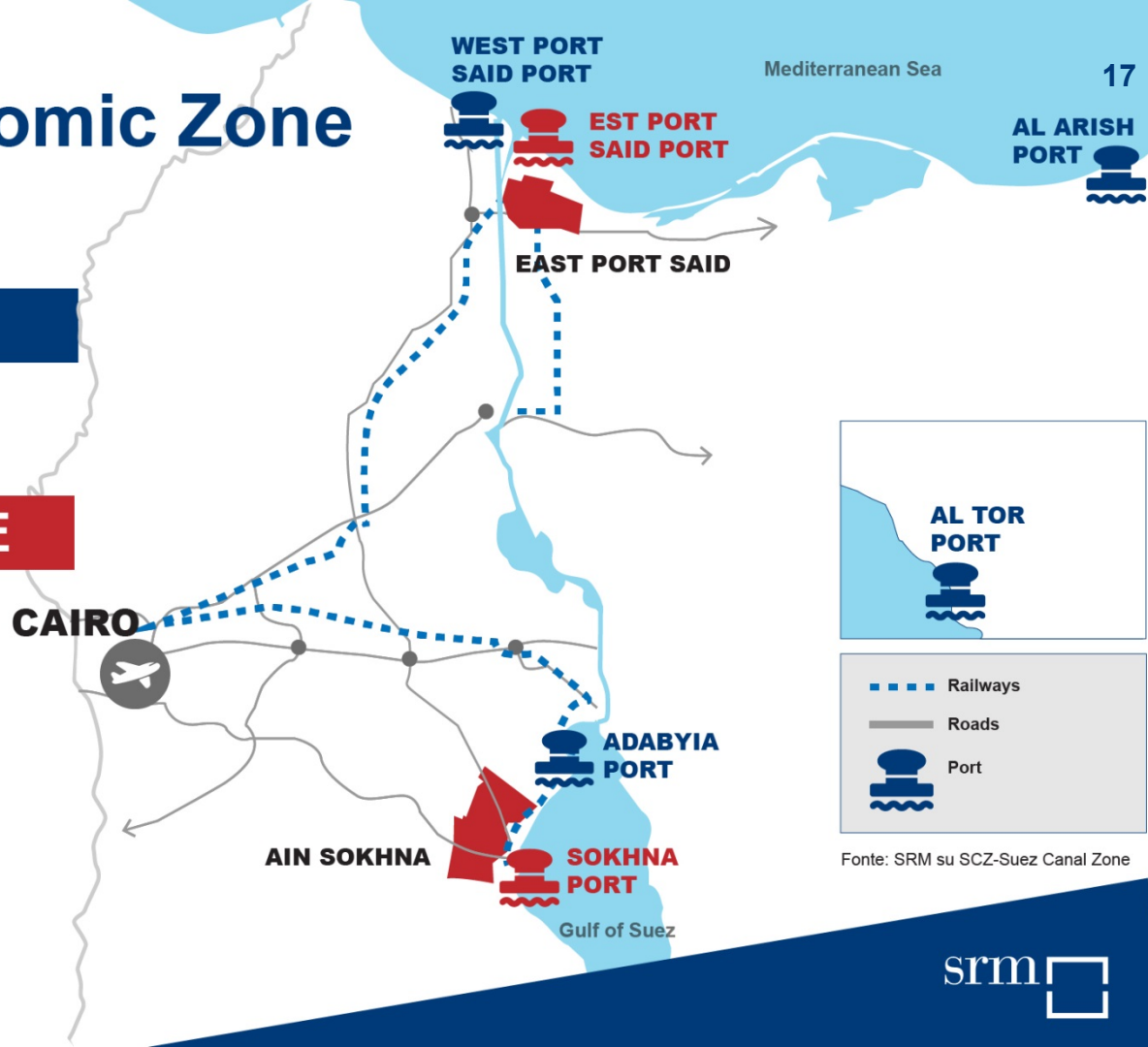
QUATTRO PORTI



Suez Canal Economic Zone

QUATTRO PORTI

DUE AREE INTEGRATE

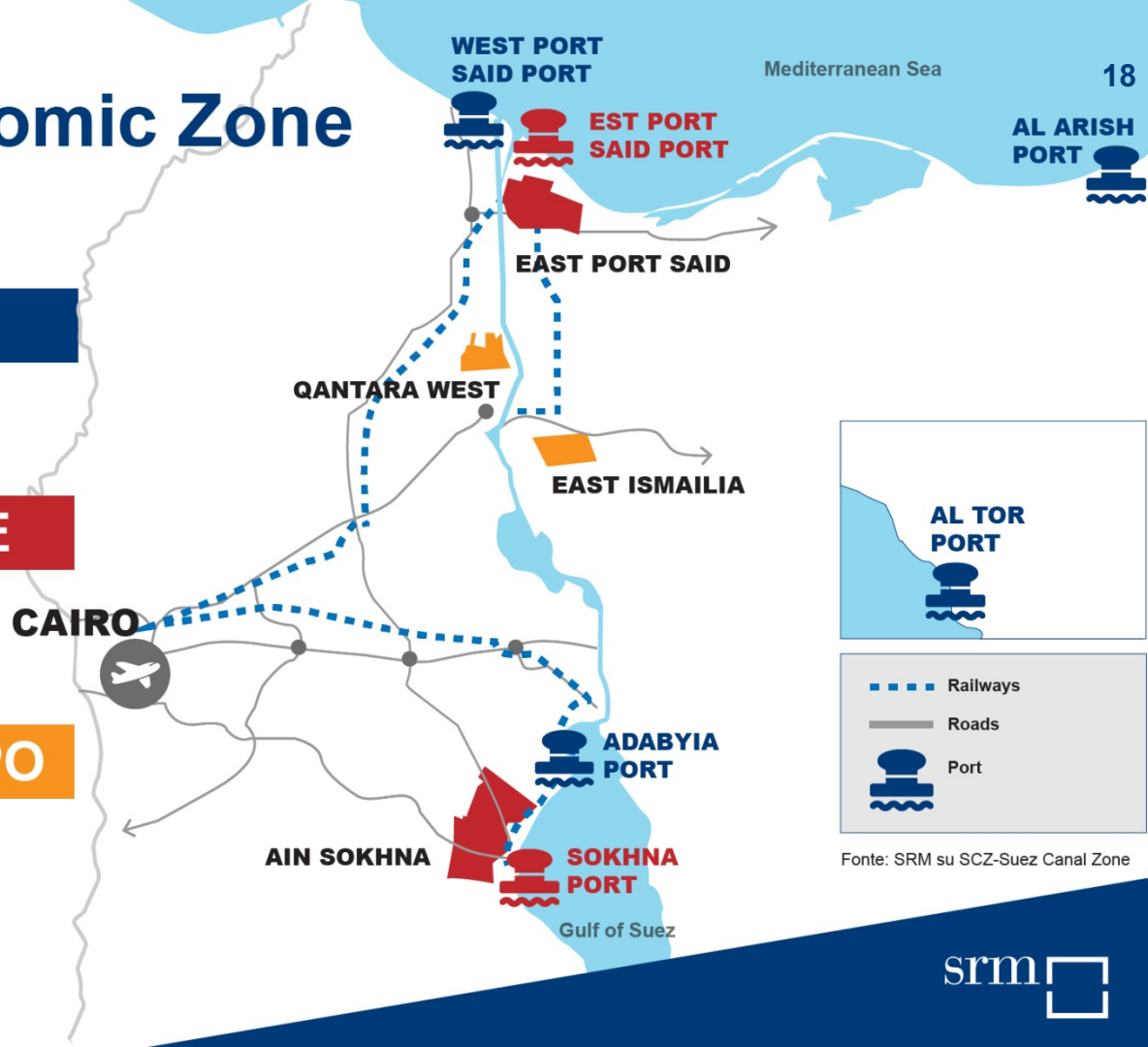


Suez Canal Economic Zone

QUATTRO PORTI

DUE AREE INTEGRATE

DUE AREE DI SVILUPPO



Fonte: SRM su SCZ-Suez Canal Zone



Progetti infrastrutturali, logistici & industriali

Industrial Zones



- Attore: Moscow Economic Zone
- Area: 5.25 Km2
- Costi: \$6,9 mld
- Attività: Industrie della logistica. La Russia si propone come sviluppatore industriale ed intende attrarre investimenti internazionali nell'arco dei prossimi 2 anni.



- Attore: Chinese TEDA Corporation
- Area: 7.2 Km2
- Costi: \$3 mld
- Attività: La Cina si propone come sviluppatore industriale. Ad esempio, China Glass Holdings (invitata a stabilire un impianto in fibra di vetro nella SCZone) e China COSCO sono state invitate ad insediarsi.

Fonte: Alexbank



Una scacchiera non ancora completata:
ancora investimenti previsti per il futuro.



Operazioni che hanno più una **valenza strategica**
che di effettivo ritorno finanziario.



BRI è realmente **un'opportunità** per le nostre infrastrutture portuali
e per il nostro commercio internazionale?



Esiste una **posizione dell'Europa e dell'Italia** di fronte al fenomeno?



Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

seguici su

