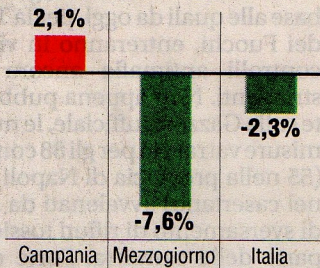




Trend % dell'interscambio marittimo

III trim. 2013-III trim. 2014



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2014 **centimetri**

Scambi marittimi in crescita ma il Sud rallenta

L'ultima Review of Maritime Transport 2014 dell'Unctad mostra un dato di grande rilievo sul traffico containerizzato: i porti mondiali hanno movimentato in totale 651,1 milioni di teu con una crescita del 5,6% sull'anno precedente. La Review inoltre sottolinea come il trasporto marittimo costituisca la spina dorsale degli scambi commerciali internazionali e dell'economia globale essendo trasportato via mare circa l'80% del commercio mondiale in volume ed oltre il 70% del commercio mondiale in valore.

A questi dati vanno a sommarsi altri fenomeni che stanno verificandosi e che confermeranno, a nostro avviso, la centralità dei trasporti marittimi e del Mediterraneo anche nel futuro. Partiamo dal Canale di Suez: nei primi dieci mesi del 2014 è stato attraversato da oltre 14mila navi, con una progressione del +3,4% rispetto allo scorso anno; per il 57% del naviglio si tratta di traffico non petrolifero, quindi di natura agricola o industriale. L'Egitto ha anche varato il progetto infrastrutturale riguardante l'allargamento del Canale che costerà 8,2 miliardi di dollari e che dovrebbe essere concluso nel 2015. Tale iniziativa, finanziata tra l'altro con bond sottoscritti dalla cittadinanza egiziana, di fatto raddoppierà il numero delle navi in transito giornaliero passando da 49 a 97 unità e porterà significativi ricavi connessi ai pedaggi (si stima circa 13 miliardi di dollari annui). Progetto tra l'altro richiamato anche nel corso del recente Business Council Italo-Egiziano tenutosi a Roma il 25 novembre scorso.

Scambi in crescita

Il barometro dell'economia*

Un altro fenomeno da considerare è legato alle politiche di sviluppo portuale molto aggressive avviate da alcuni Paesi

nel Bacino del Mediterraneo, siano essi nostri rivali "storici" nel trasporto marittimo, come ad esempio la Grecia, siano essi Paesi che possiamo considerare "nuovi competitors", ad esempio il Marocco e la Turchia. La crescita di porti, come il Pireo (+20% nei primi 10 mesi del 2014 sui container) e Tanger MED (+40% nel 2013), lascia senz'altro intravedere un futuro difficile per le nostre infrastrutture e per il nostro sistema economico generale.

Che la maritime economy sia un pilastro per la nostra struttura produttiva ci viene confermato anche dagli ultimi dati (III trimestre 2014) sull'interscambio marittimo del Mezzogiorno che registra un valore pari ad oltre 41,5 miliardi di euro. Di questo importo il 16,6% è da assegnare alla Campania con quasi 7 miliardi. La modalità del trasporto marittimo pesa per il 45,5% sul commercio

complessivo regionale.

Guardando al trend annuale generale (III trim. 2014/III trim. 2013), la Campania mostra, in termini di interscambio, un incremento del +2,1% (-7,6% per il Mezzogiorno e -2,3% per l'Italia) dovuto per lo più ad un aumento delle importazioni che registrano una crescita del 6,8%. In termini di interscambio i settori che hanno avuto risultati positivi sono quelli dei "minerali metalliferi" con +54,4% (III trim. 2014 su stesso periodo 2013) e dei "mezzi di trasporto" con +16,8%.

La Campania, con i porti di Napoli e Salerno, ha 5 principali aree di riferimento nei rapporti commerciali via mare; aree che, nel loro insieme, assorbono circa i tre quarti del volume complessivo; i Paesi dell'Asia Orientale sono al primo posto con il 22,7% del totale scambiato, ma le aree che

hanno raggiunto risultati più significativi in termini di variazione percentuale annua (III trim. 2014 su III trim. 2013) sono l'Asia Centrale con un +22,4% ed i Paesi Europei non UE con +20,6%.

Partner di significativa importanza sono i paesi del Nord Africa che assorbono una quota del 9,2%; negli ultimi anni l'area MED sta registrando importanti performances commerciali con l'Italia, soprattutto in riferimento al commercio via mare che assorbe oltre l'80% del valore complessivo degli scambi con il nostro Paese. SRM sta da tempo ponendo l'attenzione sulle opportunità connesse allo sviluppo economico di quest'area su cui nei prossimi anni si concentreranno importanti progetti infrastrutturali (logistica ed energia) e dove gli insediamenti imprenditoriali italiani sono importanti.

Occorre e questo SRM da tempo sostiene e ribadisce, una seria e decisa politica di sviluppo che ponga la logistica portuale al centro dell'attenzione. La filiera marittima è l'elica dell'economia e costituisce il propulsore dell'internazionalizzazione per le nostre imprese che hanno sempre più bisogno di rapidità ed efficienza nel raggiungere i mercati di riferimento. E l'Italia deve assumere un ruolo di protagonista; non ultima è arrivata la presentazione delle rotte che la grande alleanza navale 2M (Maersk, MSC) intende seguire e che comprendono scali in sei porti italiani Genova, Gioia Tauro, Napoli, Livorno, Trieste e La Spezia. Questi porti dovranno essere pronti ad accogliere le grandi containerships, altrimenti rischiamo di perdere la sfida, anzi... di non disputarla.

* A cura di SRM e in collaborazione con il Banco di Napoli

