

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

6° Rapporto Annuale

2016



FINANCE PORTS
MEDITERRANEUM
ITC BUSINESS
ENERGY TRADE



**LE RELAZIONI ECONOMICHE
TRA L'ITALIA E IL MEDITERRANEO**

RAPPORTO ANNUALE 2016

GIANNINI EDITORE

Le analisi contenute nel Rapporto rappresentano i risultati di uno specifico progetto di SRM e non hanno la pretesa di essere esaustivi, inoltre non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei nostri Soci fondatori ed ordinari.

La ricerca ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate.

Tutte le interviste realizzate nei casi studio, i cui testi sono stati regolarmente approvati dai protagonisti, sono curate da SRM che non è in alcun modo responsabile dei fatti, delle opinioni, delle notizie e dei dati menzionati, così come nel caso dei capitoli non elaborati direttamente.

La riproduzione fedele del testo, anche parziale, non può essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. È consentito l'uso della ricerca e delle informazioni in essa contenute ai fini di studio ed approfondimento di settore, citando regolarmente la fonte.

Pubblicazione aggiornata con dati e informazioni disponibili a novembre 2016.

Editorial Design & Information Graphics:

Marina RIPOLI

Cover Design:

Ciro D'ORIANO

ISBN - 978-88-7431-843-8

2016© Giannini Editore

Naples - 6/b, via Cisterna dell'Olio

www.gianninisp.it

Publicazione curata da



GLI AUTORI

Direttore della ricerca:
Massimo DEANDREIS

Responsabile dell'Area di Ricerca *Maritime & Mediterranean Economy*:
Alessandro PANARO

Team dei ricercatori:
Luca FORTE (Coordinatore), Anna Arianna BUONFANTI, Giancarlo FRIGOLI, Alberto
ODDENINO, Dario RUGGIERO, Gianluca SALSECCI, Stefano SALUZZO

Il Capitolo III della Prima Parte del Rapporto “Le prospettive economiche dei paesi del Mediterraneo e del Golfo” è stato curato dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo, International Research Network; responsabile e coordinatore del capitolo, Gianluca SALSECCI.

RINGRAZIAMENTI

Il Rapporto 2016 *Le Relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo* rientra in un ampio progetto web realizzato da SRM denominato “Osservatorio Permanente sull’Economia del Mediterraneo” che ha generato un portale specializzato, www.srm-med.com. Esso ha l’obiettivo di monitorare e studiare le dinamiche imprenditoriali e infrastrutturali e l’impatto economico generati dalle relazioni che il nostro Paese ha con i Paesi appartenenti al bacino del Mediterraneo che non fanno parte dell’Unione Europea.

Il progetto è realizzato con il sostegno della COMPAGNIA DI SAN PAOLO cui va un particolare ringraziamento da parte di SRM e di tutti gli autori della ricerca.

Si ringrazia il BANCO DI NAPOLI, il suo Presidente Maurizio BARRACCO ed il Direttore Generale Francesco GUIDO, per il supporto e l’incitamento a proseguire il nostro lavoro di ricerca e la collaborazione nella fase di presentazione.

Un ringraziamento alla Direzione Studi e Ricerche di INTESA SANPAOLO, in particolare al Direttore Gregorio DE FELICE e al Responsabile dell’International Research Network Gianluca SALSECCI, nonché al loro staff di ricercatori, per aver contribuito con un loro capitolo all’elaborazione del Rapporto.

Si ringraziano per la collaborazione scientifica e tecnica:

- ASSOPORTI e le AUTORITÀ PORTUALI che hanno fornito i dati per l’elaborazione dei capitoli della parte monografica;
- La Società Italiana per l’Organizzazione Internazionale (SIOI), nella persona del Prof. Edoardo GREPPI per il supporto fornito all’elaborazione del primo capitolo del Rapporto.

Un ringraziamento, inoltre, a tutti gli enti partner di SRM sul progetto MED e in particolare a: GMF-German Marshall Fund, IAI-Istituto Affari Internazionali e OECD.

*Questo volume è dedicato alla memoria
dell'ex Presidente del Banco di Napoli, Enzo Giustino
per il costante impegno che, per anni e con convinzione,
ha posto a favore di una collocazione Euro Mediterranea dell'Italia e del Mezzogiorno,
con un ringraziamento particolare per i preziosi stimoli che egli ci ha trasmesso
e che hanno consentito di proseguire questo progetto di ricerca*

PREFAZIONE	9
INTRODUZIONE	11

PRIMA PARTE
L'ECONOMIA E LE RELAZIONI COMMERCIALI

CAPITOLO I – IL RUOLO DELL'UNIONE EUROPEA NEL MEDITERRANEO: DALLA CONFERENZA DI BARCELLONA ALLE PROSPETTIVE DEL RECENTE *PARTNERSHIP FRAMEWORK*

1. Introduzione: oltre il <i>Barcelona Process</i>	19
2. Gli strumenti bilaterali: gli accordi di associazione	22
3. La cooperazione multilaterale	25
4. Verso il nuovo <i>Partnership Framework</i>	26

CAPITOLO II – IL POSIZIONAMENTO ECONOMICO ITALIANO NEL BACINO DEL MEDITERRANEO

1. Introduzione: l'andamento del commercio mondiale e gli scambi dell'Area Med	29
2. Inquadramento dell'Italia nel Mediterraneo in rapporto ai suoi principali competitor internazionali	31
3. Il posizionamento economico del Mezzogiorno nel Mediterraneo Allargato in rapporto alle altre macroregioni italiane	39
4. Uno sguardo d'insieme alle esportazioni dell'Italia e del Mezzogiorno verso il Mediterraneo Meridionale e verso il Golfo; un confronto con l'export della Cina	44
Appendice Statistica	49

CAPITOLO III – LE PROSPETTIVE ECONOMICHE DEI PAESI DEL MEDITERRANEO E DEL GOLFO
(a cura della Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo)

1. Introduzione	55
2. La struttura e lo sviluppo dell'economia	57
3. La dipendenza dagli idrocarburi	65
4. Valutazione delle agenzie di rating	74
5. Regimi valutari e tassi di cambio	75
Appendice: le prospettive di alcuni Paesi dell'Area	78

CAPITOLO IV – IL COMMERCIO INTERNAZIONALE DELL'AREA DEL MEDITERRANEO: IL RUOLO DELLA MANIFATTURA ITALIANA

1. Introduzione	99
2. Il mercato: dimensione e ruolo dell'Italia	101
3. I competitor europei e la Cina	106
4. Scenario e previsioni al 2018	107
5. Un approfondimento su 5 Paesi: Egitto, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Israele e Iran	109
Appendice	122

SECONDA PARTE
GLI SCENARI COMPETITIVI PORTUALI E LE STRATEGIE MARITTIME
DELLA CINA NELL'AREA MED

CAPITOLO V – UN'ANALISI DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI MARITTIME E DELLA COMPETITIVITÀ PORTUALE NEL MEDITERRANEO

1. Introduzione: il valore delle relazioni via mare e i grandi fenomeni in atto	125
2. Le relazioni commerciali marittime nel Mediterraneo	128
3. L'analisi degli indici internazionali di competitività	132
4. Trend e quote di mercato del traffico container nel Mediterraneo	135
5. Conclusioni	139

CAPITOLO VI – LA PRESENZA MARITTIMA E LOGISTICA DELLA CINA NELL'AREA MED & GULF: DA MARE DI TRANSITO A MARE STRATEGICO

1. La Cina e gli assetti mondiali del trasporto marittimo	141
2. La Cina nelle classifiche di competitività internazionali	145
3. Le <i>Megaship</i> , i terminal e le grandi alleanze: come la Cina sta posizionandosi nel Mediterraneo	147
4. <i>One Belt One Road</i> e le nuove rotte per il Mediterraneo	156
5. Considerazioni conclusive. La Cina nel Mediterraneo e le opportunità per l'Italia	160

BIBLIOGRAFIA	163
--------------	-----

NOTE SUGLI AUTORI	171
-------------------	-----

Il Rapporto Annuale di SRM “Le relazioni economiche tra l’Italia e il Mediterraneo” è giunto alla sua sesta edizione, frutto di un anno di attività che ha visto ancora una volta il team di ricerca – a cui va il mio ringraziamento - impegnato su quest’area diventata, da anni ed a pieno titolo, strategica per il nostro Paese.

Il Mediterraneo, nonostante i difficili momenti vissuti, di carattere prevalentemente geopolitico, rimane un’area importante per i nostri rapporti economici e commerciali e lo dimostrano i numerosi progetti infrastrutturali e imprenditoriali in corso o che sono in fase di finalizzazione.

Solo per citare alcuni esempi, abbiamo già evidenziato nelle scorse edizioni il raddoppio del Canale di Suez che rappresenta solo il principio di un parco investimenti più ampio che si intendono realizzare a corollario di questa infrastruttura; aggiungiamo le ingenti risorse impiegate dai Paesi dell’area “MENA” per potenziare il loro sistema portuale e logistico, citiamo Port Said in Egitto, Tanger Med in Marocco, Haifa in Israele, Abu Dhabi e Dubai negli Emirati Arabi.

Segnali questi di un’area quanto mai in fermento e pronta a cogliere le opportunità che possono derivare da un’economia non certo nella sua fase migliore ma che, in prospettiva può offrire ancora molti spazi per crescere.

Le relazioni commerciali (import-export) tra le nostre imprese e quelle dei Paesi del Mediterraneo superano i 66 miliardi di euro e le oltre 3.300 imprese italiane censite da SRM operanti in Egitto, Marocco, Tunisia e Turchia ed Emirati Arabi Uniti sono una tangibile dimostrazione che i nostri imprenditori vogliono essere presenti nell’area.

Stiamo parlando di un’area che assorbe ben il 10% (40 miliardi di euro) delle nostre esportazioni e i cui consumi sono destinati a crescere in vista delle politiche di sviluppo e degli importanti piani di investimento messi in atto da quasi tutti i paesi analizzati.

Ma vi è un altro punto che abbiamo voluto mettere in evidenza con il Rapporto di quest’anno ed è il sempre più incisivo interesse che la Cina manifesta nel voler investire nel *Mare nostrum*. La Cina ha relazioni commerciali con l’area per un ammontare di 185,6 miliardi di euro e, secondo le stime di SRM, supererà i 200 nel 2018; nel 2001 erano 16,2 miliardi, un aumento dunque di carattere notevole.

Fenomeno, questo descritto, che è incoraggiato proprio dagli ultimi recenti accadimenti: abbiamo citato Suez, e poi l’ampliamento del Canale di Panama di cui la Cina è il secondo utilizzatore dopo gli USA, e ancora il piano di investimenti che verrà realizzato con il programma denominato “la nuova Via della Seta”; quest’ultimo prevede una via marittima ed un’altra ferroviaria e stradale per consentire al Dragone di accedere ai mercati euro-asiatici ed ha già iniziato i suoi effetti sull’economia globale e ne porterà in prospettiva, con investimenti che si attesteranno sui 900 miliardi di euro.

L’acquisizione del porto del Pireo e di uno dei più grandi terminal container di Rotterdam sono solo gli ultimi di una serie di investimenti che la Cina ha effettuato nel Mediterraneo e del Nord Europa, con l’obiettivo di costruire “porte d’ingresso” per i mercati del continente, mostrando così come, anche in un momento di incertezza

economica, insistere e perseverare nel realizzare investimenti possa essere una delle vie maestre per la crescita.

Una sezione specifica del volume è dedicata ad offrire una panoramica in tal senso e soprattutto vuol dare un messaggio di come la cosiddetta “Silk Road” possa rappresentare un momento di sviluppo anche per l’Italia.

Il nostro Paese può beneficiare del rafforzamento di questa direttrice a condizione di lavorare per migliorare il nostro sistema portuale e logistico e stimolare i processi di internazionalizzazione delle nostre imprese e, soprattutto, auspicando che queste strategie diventino strutturali per il nostro Paese e non più occasionali, lasciate a iniziative progettuali individuali e/o investitori occasionali.

Investire in funzione delle trasformazioni geo-economiche che stanno attraversando il Mediterraneo potrebbe rivelarsi una scelta lungimirante e giusta; l’Italia ha già un importante sistema portuale e marittimo in generale, specie nel Mezzogiorno, e ha imprese, reti e distretti manifatturieri che sono competitivi. Da qui occorre ripartire.

Questi sono dunque i messaggi che intende dare il nostro Osservatorio fornendo spunti, analisi e riflessioni, per tutti i protagonisti del sistema economico.

Il nostro progetto di ricerca intende infatti porsi come punto di riferimento per avere una comprensione della dimensione economica e commerciale dell’Area Med e, insieme a questa, di quali sono i fenomeni da monitorare per definire una politica che ci proietti verso il Mediterraneo e crei una politica “per il Mediterraneo”. Sempre con un Mezzogiorno protagonista.

Paolo SCUDIERI

Con l'edizione 2016 SRM realizza il suo 6° Rapporto su *Le Relazioni Economiche tra l'Italia e il Mediterraneo*, un lavoro di monitoraggio che è iniziato nel 2011 e che per cinque anni è proseguito in un contesto di forte cambiamento che ha modificato in profondità la geografia dei rapporti del nostro Paese con la sponda meridionale del Mediterraneo.

Gli eventi della c.d. primavera araba (2011), hanno avuto conseguenze diverse nei vari paesi – cambi di regime in Tunisia, Egitto e Libia, anni di guerra in Siria – con effetti sui numeri dell'interscambio commerciale dell'Italia che in alcuni casi si sono allungati fino ad oggi: è il caso della Libia con cui l'Italia aveva, nel 2010, un interscambio commerciale di circa 15 miliardi di euro (di cui 2 miliardi di prodotti manifatturieri) ridottosi ad appena 2 miliardi nel 2015 (di cui solo 500 milioni di prodotti manifatturieri).

I dati che abbiamo presentato e commentato nelle varie edizioni del Rapporto scontano anche l'effetto “prezzo del petrolio” il cui andamento è stato molto altalenante in questi sei anni, passando da un picco post crisi di oltre 110 dollari al barile nel 2011 fino a quotazioni intorno ai 50 dollari nel 2015 e sotto i 40 dollari all'inizio di quest'anno. Per il nostro Paese, dove l'incidenza della componente energetica sul totale degli scambi commerciali con l'Area Med assume un valore piuttosto elevato, ciò ha significato una forte contrazione del valore degli scambi commerciali con il Med, un calo che, infatti, non ha toccato la componente non energetica dell'interscambio.

A partire dall'edizione dello scorso anno del Rapporto, inoltre, SRM ha allargato lo sguardo ai paesi del Golfo e alle relazioni economiche dell'Italia con essi; la nuova area monitorata coincide grosso modo con la regione MENA (*Middle East North Africa*), così definita dalla Banca mondiale e da noi chiamata del “Mediterraneo Allargato” proprio in ragione dei forti interessi dei paesi del Gulf Cooperation Council verso l'Area Med e delle prospettive che si aprono per le imprese italiane in questi paesi, considerando che il Bacino del Mediterraneo, Suez e il Golfo costituiscono un'area sempre più integrata e di cerniera tra oriente e occidente.

Il Rapporto non ha potuto ignorare, poi, l'influenza crescente della Cina nel Mediterraneo, con quote di mercato in costante crescita sulle importazioni dei paesi del Med Allargato e importanti interessi strategici sia per le forniture energetiche (che incidono per oltre il 70% sulle importazioni della Cina dall'area) che per le esigenze logistiche del proprio apparato produttivo *export-oriented*: il progetto cinese di una nuova via della seta tra Europa e Far East (OBOR, *One Belt One Road*) tocca alcuni dei paesi che l'Osservatorio Mediterraneo di SRM monitora da oltre cinque anni a questa parte e in questa edizione del Rapporto si darà conto dei corposi investimenti che sta realizzando nei porti del Bacino. Già nell'edizione 2013 del Rapporto avevamo incluso la Cina tra i paesi competitor dell'Italia nel Mediterraneo e osservato la crescita esponenziale dei rapporti commerciali del gigante asiatico con i paesi Med; l'edizione 2016 include un capitolo che analizza in dettaglio la strategia cinese nel Mediterraneo in un contesto globale di forte cambiamento del settore del trasporto marittimo containerizzato.

Come l'edizione dello scorso anno, anche il Rapporto 2016 si compone di una parte generale e di una parte monografica.

In apertura della parte generale (Capitolo I), viene presentato un quadro delle politiche di cooperazione e integrazione che nel corso degli anni l'Ue ha messo in campo verso i paesi terzi del bacino del Mediterraneo; a seguire (Capitolo II), la tradizionale analisi dell'andamento dei flussi commerciali tra l'Italia e l'area del Mediterraneo Allargato, un capitolo sugli assetti economici dei paesi Med realizzato dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo (Capitolo III) e un approfondimento sul posizionamento delle produzioni italiane sui mercati dell'area nei principali comparti produttivi (Capitolo IV).

Le iniziative politiche e di cooperazione dell'Unione europea nei confronti dei paesi terzi del Mediterraneo risalgono agli anni '70 e comprendono una pluralità di strumenti, a carattere sia bilaterale che multilaterale, che sin dall'inizio hanno perseguito l'obiettivo di costituire un'area di pace e prosperità tra le due sponde del Mediterraneo, fondata su relazioni economiche e politiche consolidate. Il Capitolo I passa in rassegna i capisaldi di questo processo, a partire dalla Conferenza di Barcellona (1995) che ha dato il via al *Barcelona Process*, per proseguire con la Politica europea di vicinato-ENP (2004) e l'istituzione dell'UfM-*Union for the Mediterranean* (2008).

Tuttavia, sin dall'inizio di tale percorso, interessi divergenti dei singoli paesi dell'Unione e condizioni largamente diversificate tra i paesi terzi hanno posto una serie di ostacoli che hanno impedito la piena realizzazione degli obiettivi che le istituzioni europee si erano posti; più recentemente, l'intero processo ha subito una grave battuta di arresto a partire dal 2011, in corrispondenza dell'avvio delle c.d. Primavere Arabe. Ad ogni modo, le risorse che l'Europa ha reso disponibili nel corso degli anni per sostenere lo sviluppo economico dei paesi terzi del Mediterraneo e una maggiore integrazione con l'Europa sono state comunque notevoli: circa 15 miliardi di euro di finanziamenti nell'ambito del FEMIP-*Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership* tra il 2002 e il 2013. I progetti hanno riguardato per oltre il 50% il comparto energetico, ma una quota importante (17%) è andata a progetti di sostegno alle PMI.

Nel Capitolo II vengono presentati e commentati i dati dell'interscambio commerciale (import + export) tra l'Italia e l'Area Med nel corso degli ultimi quindici anni.

Nel 2015 l'interscambio è risultato pari a 66,5 miliardi di euro, in leggero calo (-1%) rispetto al 2014. Tra i 16 paesi dell'Area Med monitorati da SRM, la Turchia si conferma il primo partner dell'Italia, con scambi commerciali pari a 16,6 miliardi di euro, un valore in crescita rispetto al 2014 (+7,6%); a seguire troviamo l'Arabia Saudita (8,5 miliardi) e l'Algeria (7,2 miliardi). Questi due ultimi paesi sono i nostri principali fornitori di prodotti energetici dell'area – tra il 40 e il 50% dell'interscambio con l'Italia è fatto di idrocarburi – a differenza della Turchia dove sui quasi 17 miliardi di euro di interscambio commerciale con l'Italia l'incidenza dei prodotti di natura energetica è pari a meno del 10% (quasi esclusivamente petrolio raffinato in Italia ed esportato).

Esaminando il trend di lungo periodo dell'interscambio commerciale tra l'Italia e l'Area Med si osserva una crescita costante fino al 2008, cui ha fatto seguito un brusco rallentamento nel 2009 (che ha interessato tutti i principali competitor dell'Italia a causa della crisi finanziaria internazionale), e una successiva ripresa nel periodo 2010-2012.

Nel corso dell'ultimo triennio (periodo 2013-2015) l'interscambio dell'Italia con l'Area Med ha fatto segnare una costante riduzione dovuta, da un lato, al prolungarsi della crisi politica in Libia e dall'altro, alla forte contrazione del prezzo del petrolio (nel 2015 e nel 2016) che ha determinato una sensibile riduzione del valore dell'import-export energetico.

Pur se con valori dell'interscambio in calo nel corso degli ultimi anni, l'area del Mediterraneo Allargato resta comunque un'area di importanza strategica per l'Italia: sia per la sua importanza nell'ambito delle relazioni commerciali del nostro Paese – incide per una percentuale pari all'8% sul totale dell'import-export dell'Italia, un valore che seppur in calo (era l'11% nel 2012) risulta ben più alto rispetto a quello dei nostri competitor – che per le forniture energetiche che vengono da alcuni paesi dell'area (soprattutto Algeria e Libia nel Sud Med e Arabia Saudita e Qatar nel Golfo); più in generale, circa 1/5 dell'interscambio italiano con i paesi del Med Allargato è fatto di prodotti energetici, non solo prodotti greggi in import ma anche petrolio raffinato in export (oltre il 13% dell'export italiano verso l'Area Med è composto da prodotti energetici lavorati in Italia).

Se escludiamo i prodotti di natura energetica, l'interscambio commerciale tra l'Italia e i paesi dell'Area Med è raddoppiato tra il 2001 (24,9 miliardi di euro) e il 2015 (49,1 miliardi), registrando un andamento migliore di quello della Francia e in linea con quello del Regno Unito e degli Stati Uniti; nel periodo considerato l'incremento degli scambi è stato costante, con la sola eccezione del 2009 in corrispondenza con il picco della crisi finanziaria internazionale.

Con riferimento alle sole regioni del Mezzogiorno, il Med Allargato ha un'importanza ancora maggiore nell'ambito degli scambi commerciali con l'estero; esso incide per il 15%, un dato ben superiore a quello osservato per le altre macroregioni italiane.

Le caratteristiche dei sistemi economici dei paesi del Mediterraneo meridionale e le loro performance più recenti rappresentano i contenuti del Capitolo III.

Nel corso del biennio 2014-2015 la crescita media dell'area MENA è stata del 2,5%, sensibilmente più bassa rispetto alla media del quinquennio precedente (3,5%). Tra i principali fattori di debolezza, nel capitolo vengono citati l'andamento del prezzo del petrolio e i rivolgimenti politici ancora in atto in alcuni dei paesi dell'area.

Con riferimento al primo dei fattori considerati, gli effetti del calo del prezzo del petrolio si fanno sentire sulla crescita dei paesi esportatori netti di idrocarburi attraverso il calo della rendita petrolifera – e minori risorse rese disponibili dai Fondi Sovrani – e sono particolarmente acuti nei paesi con un minor grado di diversificazione della propria economia (Arabia Saudita ad esempio).

Per i paesi non petroliferi, viceversa, l'effetto è opposto e si traduce un miglioramento delle ragioni di scambio generato da una bolletta energetica più leggera; a beneficiare maggiormente di queste condizioni favorevoli sono stati i paesi che hanno sperimentato un miglioramento del clima politico interno (Egitto e Tunisia, ad esempio), oltre al Marocco. In questi paesi le previsioni di crescita del PIL per il periodo 2016-2017 sono del 4,2% mediamente, in accelerazione rispetto al periodo 2010-2014 (crescita media del 3,1%) e al 2015 (+4%).

Prospettive di crescita interessanti vengono, quindi, dai paesi della sponda sud ad economia diversificata, quelli geograficamente più vicini al nostro Paese. Proprio la vicinanza geografica con questi paesi rende possibili interessanti opportunità per le nostre PMI. Opportunità che riguardano una pluralità comparti produttivi che vanno dalle costruzioni al settore *Oil & Gas* e dalla meccanica al *made in Italy*. Nel Capitolo IV è presente un'analisi del ruolo assunto dalle esportazioni manifatturiere italiane nell'Area Med, con un approfondimento su quattro paesi dell'area di particolare interesse per SRM: Egitto, Emirati Arabi Uniti, Qatar e Israele; inoltre, l'analisi è stata condotta anche per l'Iran in considerazione delle grandi opportunità che il Paese potrà offrire alle imprese italiane nel suo percorso verso la progressiva riapertura ai rapporti economici con l'occidente.

Un dato su tutti fornisce l'idea del potenziale di mercato che i paesi del Mediterraneo Allargato esprimono per le imprese italiane: oltre il 40% degli oltre 700 miliardi di euro di importazioni di questi paesi si concentra nei comparti del *made in Italy* (agroalimentare, moda, mobilio e gioielleria) e della meccanica, due settori di forte specializzazione per l'Italia: una torta da quasi 300 miliardi di euro all'anno, e in crescita, di cui l'Italia ha una fetta pari al 6,5% (meno di 20 miliardi di euro), lontana dai numeri della Cina (oltre 54 miliardi di euro). Più in generale, con riferimento al Manifatturiero nel suo complesso, la quota di mercato dell'Italia è pari al 4,7%.

Come già accennato più sopra, il ruolo della Cina nel Mediterraneo è in forte crescita e in crescita è la sua quota di mercato sulle importazioni manifatturiere dell'Area Med: il 14,5% nel 2015, più che raddoppiata rispetto al 2005. La crescente presenza di prodotti cinesi ha eroso progressivamente quote di mercato ai paesi europei in tutti i principali comparti produttivi tranne che nei mezzi di trasporto, settore in cui la presenza cinese è limitata (la sua quota di mercato sulle importazioni dell'Area Med è inferiore al 4%), che è dominato dalle produzioni tedesche e francesi e dove la quota di mercato dell'Italia (appena il 2,6%) ha ampi margini di crescita. Con riferimento al Mezzogiorno, esso ha una quota di mercato bassa nelle importazioni manifatturiere dell'area (lo 0,4% nel 2015) ma con buoni margini di crescita: infatti, l'incidenza delle produzioni meridionali sull'export manifatturiero italiano nell'Area Med (8,1%) è più bassa dell'analoga quota sull'export dell'Italia verso il Mondo (10%) ed ha quindi tutte le potenzialità per crescere.

Con riferimento ai singoli mercati di sbocco, l'approfondimento di quest'anno ha toccato Egitto, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Israele e Iran. Si tratta di paesi con strutture economiche diverse tra loro e in cui le opportunità per le imprese italiane riguardano settori differenti in ciascun Paese. In Qatar ed Emirati Arabi il valore aggiunto manifatturiero pesa per meno del 10% sul valore aggiunto dell'intera economia¹; i due paesi stanno facendo grandi passi verso una maggiore diversificazione del loro sistema economico, per cui in futuro ci potranno essere maggiori opportunità per produzioni italiane dei comparti della meccanica e dei beni intermedi, ma per il momento è il *made in Italy* (agroalimentare, moda, mobilio, materiali da costruzione e gioielleria) a trainare l'export italiano nei due paesi, grazie al successo delle nostre produzioni di alta gamma presso la ricca popolazione locale: in questo comparto, l'Italia risulta il primo fornitore europeo degli Emirati e il secondo (dopo il Regno Unito) del Qatar.

¹ Cfr. Capitolo IV, Grafico 10, p.110.

La parte monografica del Rapporto – dedicata a portualità e trasporti marittimi nel Mediterraneo – si apre con il Capitolo V che analizza i traffici di merci nel Mediterraneo e la capacità dei porti del Bacino di intercettare i flussi che vi transitano.

Il capitolo mette in luce la crescente centralità del Mediterraneo nella geoeconomia marittima. Quest’area rappresenta una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati – attraverso di esso si svolgono i servizi di linea che collegano l’Asia con l’Europa – ed è di passaggio per gran parte delle rotte che solcano l’Atlantico; ma è un’area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione nord sud, in particolare in modalità Ro-Ro.

A consolidare questo ruolo ha contribuito anche il raddoppio del Canale di Suez che conferma il suo ruolo di *pivot* del traffico mondiale da/per l’Asia. Attraverso il Canale egiziano possono passare anche le navi giganti sempre più oggetto delle scelte strategiche dei carrier alla ricerca continua di economie di scala; questo obiettivo spiega anche il ricorso alle alleanze che ormai caratterizzano il settore. Gli enormi investimenti richiesti per stare sul mercato e le difficoltà dovute ad una domanda ancora debole, hanno portato ad una concentrazione del settore: dopo le recenti fusioni e acquisizioni, le prime 5 compagnie di navigazione controllano circa il 54% della flotta container; nel 2005 tale quota era circa il 36%.

Ciò premesso, il capitolo passa quindi ad inquadrare il ruolo dell’Italia nel Mediterraneo, confermandone la leadership tra i Paesi europei, con 50,7 miliardi di euro, per il valore più elevato degli scambi marittimi con l’area nel 2015. Il nostro Paese mantiene la sua leadership in Europa per merci trasportate in SSS (*Short Sea Shipping*, trasporto marittimo a corto raggio) nel Mediterraneo con 219 milioni di tonnellate, e nel Mar Nero con 35 milioni. Lo *Short Sea Shipping* continua a premiare l’Italia anche dal punto di vista della flotta dedicata perché il nostro Paese è primo al mondo per flotta di navi Ro-Ro.

Nonostante questi primati, l’Italia continua a manifestare una debolezza competitiva che si manifesta in una erosione del nostro “peso” nel Mediterraneo. Porti come Tanger Med, sul quale il Marocco ha “scommesso” per tracciare nuove direttrici di sviluppo della sua economia e il Pireo, divenuto l’*hub* della Cina nel Mediterraneo, hanno già consolidato una posizione di leadership nel *Mare nostrum*. Allo stesso tempo i porti spagnoli (che detengono il primato nella movimentazione di container) e quelli turchi non stanno a guardare. Numerosi sono poi i progetti di ampliamento che stanno coinvolgendo anche altri porti della Sponda Est e del Mar Nero, in passato considerati periferici e che oggi, già forti di quote di mercato rilevanti, stanno cercando di proporsi per intercettare gli enormi flussi di merci che dal Golfo si dirigono verso il Mediterraneo. A questo va ad aggiungersi il consolidato ruolo dei porti del Northern Range che da sempre sono protagonisti sullo scenario mondiale del traffico.

La Riforma legislativa ormai approvata (Decreto Legislativo 169/2016 su G.U. n. 203 del 31/8/2016) che apporterà importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali si auspica indurrà gli scali italiani ad investire in infrastrutture, tecnologia e logistica in ottica di mercato, soprattutto per cogliere le nuove opportunità che la centralità geo-economica del Mediterraneo è in grado di offrire.

Nel capitolo conclusivo del Rapporto (Capitolo VI) si mette in evidenza il ruolo della Cina nei traffici marittimi e nella logistica dei paesi del Med Allargato.

Il Bacino del Mediterraneo sta infatti diventando sempre più strategico per il gigante asiatico è ciò risulta evidente dall'analisi dei progetti di investimento della Cina nell'Area Med. Più in generale il gigante asiatico ha in progetto di realizzare un nuova "Via della Seta", sia marittima che ferroviaria, con l'obiettivo di promuovere il proprio ruolo negli scambi globali, integrare maggiormente i mercati euro-asiatici e trovare nuovi sbocchi alle proprie produzioni.

Con i suoi porti, i suoi vettori, ed una politica spinta di fusioni tra operatori armatoriali nazionali, la Cina ha progressivamente rafforzato il proprio ruolo nel sistema marittimo globale e ha nel Mediterraneo un obiettivo di presenza strategica: secondo le valutazioni degli autori, il Bacino è passato dall'essere un mare di transito per le navi cinesi a vera e propria base logistica permanente, una strategia perseguita a lungo e culminata con l'acquisizione di una quota di maggioranza del Porto del Pireo e con gli investimenti nel porto di Haifa in Israele, in alcuni porti in Turchia e, ultimo in ordine di tempo, la partecipazione alla *joint venture* che gestirà il futuro porto di Vado Ligure in Italia.

Una strategia, quindi, ben delineata per incrementare la propria presenza nei principali gate portuali del Mediterraneo e che si inquadra in un contesto globale caratterizzato da due fenomeni in grado di modificare alla radice il mondo dello *shipping*: le grandi alleanze tra gruppi armatoriali e il gigantismo navale.

La tendenza ad utilizzare navi portacontainer sempre più grandi ha determinato un processo di selezione dei porti, solo alcuni dei quali attrezzati per accogliere navi da 19mila TEU e oltre. Anche gli armatori cinesi seguono questa tendenza e infatti la Cosco Shipping – nome della nuova compagna armatoriale cinese nata dalla fusione tra il gruppo statale Cosco e China Shipping, primo gruppo armatoriale al mondo con un fatturato di oltre 38 miliardi di dollari – ha ordinato 11 portacontainer da 19mila TEU che saranno operative a partire dal 2018. Con riferimento alla politica di alleanze, la Cosco Shipping partecipa alla Ocean Alliance insieme ad altri due operatori del Far East e alla francese Cma-Cgm, un accordo che andrà ad insistere, in particolare, sulle rotte Asia-Europa.

Il progetto cinese di una nuova Via della Seta marittima tra Europa e Asia sembra interessare, con riferimento all'area di nostro interesse, i porti del Pireo, Venezia e Istanbul, mentre nel Nord Europa sarà il porto olandese di Rotterdam ad essere maggiormente coinvolto. Per quanto riguarda, invece, il percorso ferroviario della Via della Seta, la tratta tra Rotterdam e Chengdu (nella Cina centrale) sarà coperta in 15 giorni, contro i 30 giorni necessari via mare.

All'interno del capitolo si dà conto del crescente ammontare di investimenti cinesi per la realizzazione del progetto, investimenti che toccheranno anche paesi dell'area Med & Gulf quali Turchia, Egitto, Iran e, in misura minore, Israele ed Emirati Arabi Uniti.

L'impatto di questo grande progetto sulla portualità e la logistica nel Mediterraneo e in Italia sarà imponente: favorirà inevitabilmente paesi che possano garantire alta efficienza portuale e logistica all'avanguardia; ciò rappresenta una sfida importante per l'Italia e per l'intero sistema di imprese manifatturiere e logistiche del nostro Paese.

Massimo DEANDREIS

Il Rapporto 2016 *Le relazioni economiche tra l'Italia ed il Mediterraneo* è stato progettato, coordinato e realizzato da SRM, con il contributo di collaboratori esterni con competenze, esperienze e professionalità specifiche sulle diverse tematiche¹. In particolare, hanno curato lo studio (in ordine alfabetico):

Anna Arianna BUONFANTI, Ricercatrice Osservatorio *Maritime Economy*, SRM
(Capitolo V – Un’analisi delle relazioni internazionali marittime e della competitività portuale nel Mediterraneo)

Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM

Luca FORTE, Responsabile Osservatorio *Mediterranean Economy*, SRM
(Capitolo II - Il posizionamento economico italiano nel bacino del Mediterraneo;
Capitolo IV - Il commercio internazionale dell’area del Mediterraneo: il ruolo della manifattura italiana)

Giancarlo FRIGOLI, Economista Area MENA, International Research Network,
Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo
(Capitolo III - Le prospettive economiche dei Paesi del Mediterraneo e del Golfo)

Alberto ODDENINO, Professore associato di diritto internazionale presso l’Università di Torino e Segretario della Società italiana per l’Organizzazione Internazionale (SIOI – Sezione Piemonte e Valle d’Aosta)
(Capitolo I - Il ruolo dell’Unione europea nel Mediterraneo: dalla conferenza di Barcellona alle prospettive del recente *Partnership Framework*)

Alessandro PANARO, Responsabile Area di Ricerca *Maritime & Mediterranean Economy*, SRM
(Capitolo VI - La presenza marittima e logistica della Cina nell’area Med & Gulf: da mare di transito a mare strategico)

Dario RUGGIERO, Ricercatore Osservatorio *Mediterranean Economy*, SRM
(Capitolo II - Il posizionamento economico italiano nel bacino del Mediterraneo;
Capitolo IV - Il commercio internazionale dell’area del Mediterraneo: il ruolo della manifattura italiana)

¹Le opinioni espresse, le fonti e i dati citati ed elaborati sono di esclusiva responsabilità dei singoli autori che hanno curato i capitoli.

Gianluca SALSECCI, Responsabile International Research Network, Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo

(Capitolo III - Le prospettive economiche dei Paesi del Mediterraneo e del Golfo – Coordinatore del capitolo)

Stefano SALUZZO, Dottore di ricerca in Diritto dell'Unione europea presso l'Università di Palermo, è attualmente Assegnista di ricerca presso l'Università della Valle d'Aosta

(Capitolo I - Il ruolo dell'Unione europea nel Mediterraneo: dalla conferenza di Barcellona alle prospettive del recente *Partnership Framework*)



Via Toledo, 177 - 80134 Napoli - Italia
Tel. +39 0817913761- 58 - Fax +39 0817913817
comunicazione@sr-m.it
www.sr-m.it

Presidente: Paolo Scudieri

Direttore generale: Massimo Deandreis

Consiglio Direttivo: Roberto Dal Mas, Gregorio De Felice, Franco Gallia, Francesco Guido, Pierluigi Monceri, Marco Morganti, Marco Musella

SRM si avvale di un Comitato Scientifico composto da docenti universitari ed esperti in materia. La composizione del Comitato Scientifico è pubblicata sul sito web www.sr-m.it

Collegio dei Revisori: Danilo Intreccialagli, (presidente), Giovanni Maria Dal Negro, Lucio Palopoli

Organismo di Vigilanza (art.6 D.Lgs. 231/01): Gian Maria Dal Negro

Comitato Etico (art.6 D.Lgs. 231/01): Lucio Palopoli

AZIENDA CON SISTEMA
DI GESTIONE QUALITÀ
CERTIFICATO DA DNV GL
= ISO 9001 =

SRM adotta un Sistema di Gestione per la Qualità in conformità alle Normative UNI EN ISO 9001 nei seguenti campi: Studi, Ricerche, Convegni in ambito economico finanziario meridionale: sviluppo editoriale e gestione della produzione di periodici.

Soci Fondatori e Ordinari

 **BANCO DI NAPOLI**  **INTESA**  **SANPAOLO**  **IMI INVESTIMENTI**



e con il contributo della



Compagnia
di San Paolo



International
Affairs

Copertina: Acquarello bianco 300 gr.
Interni: Fedrigoni Arcoprint Milk 100 gr.



Finito di stampare a Napoli
presso Officine Grafiche Giannini & Figli SpA
nel mese di novembre 2016

Con il 6° Rapporto su “Le Relazioni Economiche tra l’Italia e il Mediterraneo” SRM prosegue la sua attività di monitoraggio dei flussi commerciali e dei rapporti di affari del nostro Paese con l’area del Mediterraneo e del Golfo. Dalla prima edizione del Rapporto nel 2011 è passato appena un lustro, ma i fatti accaduti in questo lasso di tempo – rivolgimenti e tensioni politiche da un lato e condizioni economiche globali ancora non facili dall’altro – hanno condotto a importanti cambiamenti nella geografia dei rapporti commerciali dell’Italia con l’Area Med.

Il commercio mondiale in fase di rallentamento, la crisi politica in Libia ancora in corso e il sensibile calo del prezzo del petrolio dal 2011, hanno avuto un significativo impatto sui numeri dell’interscambio italiano; se aggiungiamo la crescente presenza della Cina nell’area, con le sue produzioni innanzitutto, ma anche con forti investimenti nelle infrastrutture portuali e logistiche nell’area Med & Gulf, appare chiaro come l’agone competitivo sia cambiato e diventato sicuramente più complicato per il sistema-Italia.

Si aprono - evidenzia lo studio - nuove opportunità per le imprese italiane, i mercati del Golfo ad esempio, interessanti sia quali aree di sbocco per alcune produzioni tipiche del *made in Italy* ma anche come *hub* per arrivare in mercati più distanti ma altamente profittevoli.

Come nell’edizione dello scorso anno, il 6° Rapporto si compone di una parte generale e una monografica. Le analisi proposte fanno riferimento a due macro-temi: l’economia e le relazioni commerciali, nella prima sezione; le infrastrutture e i trasporti marittimi con due capitoli nella seconda parte del volume.

Le analisi realizzate sono frutto del lavoro dell’*Osservatorio Permanente sulle Relazioni Economiche tra l’Italia e il Mediterraneo*, avviato nel 2011 grazie al contributo della Compagnia di Sanpaolo, già socio fondatore di SRM nel 2003. Tali analisi sono integrate, nella parte monografica, dal lavoro realizzato dall’*Osservatorio di SRM sulla Maritime Economy*. Gli studi proposti mirano ad offrire un quadro il più completo possibile delle dinamiche economiche in atto nell’area che SRM definisce “Mediterraneo Allargato”.

SRM

Centro Studi con sede a Napoli, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, nato come presidio intellettuale e scientifico, ha come obiettivo il miglioramento della conoscenza del territorio sotto il profilo infrastrutturale, produttivo e sociale in una visione europea e mediterranea. Specializzato nell’analisi delle dinamiche regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno, è inoltre rivolto al monitoraggio permanente delle relazioni tra l’Italia ed il Mediterraneo e dei fenomeni economici che interessano il comparto marittimo e logistico.

(www.sr-m.it)

€ 30,00

