

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Presentazione del 6° Rapporto Annuale

Napoli, 25 novembre 2016

SINTESI DELLA RICERCA

2016



FINANCE
PORTS
MEDITERRANEUM
ITC
BUSINESS
TRADE
ENERGY

1) Le economie dell'Area MENA (Middle East and North Africa) si sviluppano ad un ritmo sostenuto, nonostante il rallentamento della crescita registrato nell'ultimo biennio

- » L'area cresce anche se con percentuali non elevate.
 - » Importanti effetti del calo del prezzo del petrolio; vincono i Paesi che hanno avviato processi di diversificazione produttiva.
- L'area ha risentito del calo del prezzo del petrolio e dei rivolgimenti politici accaduti a partire dal 2011; **il tasso di crescita nell'ultimo biennio è stato del 2,5%** in calo dal 3,5% medio annuo del periodo 2009-2013.
 - Il calo del petrolio ha ridotto la rendita petrolifera dei paesi produttori ed ha favorito i paesi con una maggiore diversificazione produttiva: **nel 2016 la crescita del Pil in Qatar (+2,6%) ed Emirati Arabi Uniti (2,3%) sarà maggiore dell'Arabia Saudita (+1,2%).**
 - I paesi non petroliferi dell'area hanno beneficiato di un calo della bolletta petrolifera e di un miglioramento delle capacità competitiva dell'export sui mercati internazionali: la crescita in questi paesi è stata trainata da Egitto (+4,2% nel 2015 e **+4,3% previsto per fine 2016**) e Turchia (+4% nel 2015, **+3% nel 2016**).

2) L'import-export manifatturiero tra l'Italia e l'Area MENA è cresciuto costantemente nel corso degli ultimi 15 anni, nonostante l'instabilità politica in alcuni paesi¹

- » Resta importante la componente manifatturiera e si mantiene elevata anche la componente energetica.
 - » Il Mezzogiorno sempre in primo piano per ammontare e per incidenza percentuale del MENA sulle proprie relazioni commerciali.
- **L'interscambio italiano** con l'Area Mena, al netto dei prodotti energetici, è stato pari a **oltre 49 miliardi di euro**, in crescita del 96,9% rispetto al 2001.
 - **Al riguardo, le previsioni** di SRM per l'import-export **al 2018** sono per un valore pari a quasi **54 miliardi di euro**.
 - **L'import-export totale dell'Italia**, inclusa la componente energetica, con l'Area MENA è cresciuto del 64% tra il 2001 ed oggi, **portandosi a 66,5 miliardi di euro**.

¹ Elaborazioni effettuate con gli ultimi dati disponibili.

- Una fetta importante dell'interscambio dell'Italia con l'Area riguarda **le regioni del Sud**, l'ammontare raggiunge infatti quasi **14 miliardi di euro** (il 20% del totale).
- L'Area MENA **pesa per il 15% sul totale dell'import-export del Mezzogiorno**, un'incidenza ben più alta che nelle altre aree del Paese, dove non supera l'8%.

3) L'export italiano ha un buon posizionamento nell'Area MENA in tutti i principali comparti produttivi

- » **Meccanica e "Made in Italy"** (che include agroalimentare, moda, mobilio, materiali da costruzione e gioielleria) trainano l'export italiano verso il Mediterraneo.
 - » **Il nostro Paese primo fornitore europeo degli Emirati Arabi Uniti di prodotti che rientrano nel settore "Made in Italy"**.
- **L'export dell'Italia verso l'Area MENA** dal 2001 ad oggi è più che raddoppiato (+121,4%) passando da 18,7 miliardi di euro a 41,5 miliardi. Tale importo è vicino a quello di USA e Cina messi insieme.
 - **L'Italia registra la quota di mercato più elevata nella Meccanica** (9,5%) ed è al primo posto fra i paesi europei nei **Metalli** (5,1%) e nel **"Made in Italy"**, un aggregato che comprende agroalimentare, moda, mobilio, materiali da costruzione e gioielleria (**4,5%**).
 - Con riferimento ai **singoli paesi**, il nostro Paese ha una buona posizione sul mercato israeliano (quota del 5,3% sul Manifatturiero) e Iran (3,1%), dove è seconda solo alla Germania, tra i paesi europei, per quota di mercato.
 - Bene la meccanica italiana in **Egitto** (quota di mercato del 16,3%) e Iran (8,6%). Nel **"Made in Italy"** vantiamo le maggiori quote di mercato in **Israele (6,4%) ed Emirati Arabi Uniti (4,7%)** dove siamo di gran lunga il primo fornitore europeo.

4) Il Mar Mediterraneo aumenta la sua centralità nell'ambito delle strategie marittime globali

- » **Il settore marittimo è strategico per le nostre relazioni internazionali con l'area MENA: oltre il 76% del nostro interscambio viaggia via mare.**
- » **I nuovi investimenti dei porti del Mediterraneo (Port Said, Tanger Med, Pireo) stanno progressivamente rendendo l'area sempre più competitiva.**
- » **Suez e Panama contribuiscono ad aumentare la centralità del *Mare Nostrum*.**

- Il **bacino del Mediterraneo** concentra il 19% del traffico mondiale, il 25% dei servizi di linea container e il 30% del petrolio.
- Considerando le principali aree marittime europee e del Mediterraneo, **la quota di mercato container dei porti del Nord-Europa** è passata **dal 46% del 2008 al 42% dei giorni nostri**; per i **porti del Mediterraneo** lo stesso dato passa **dal 27% al 34%**.
- Il **raddoppio del Canale di Suez** ha accentuato la centralità geo-economica del Mediterraneo. I passaggi di navi vedono un +124% delle merci in transito dal 2001 ad oggi, e circa il 75% di queste sono riconducibili alle rotte Far East - Europe.
- L'**ampliamento del Canale di Panama** contribuirà probabilmente a rafforzare la portualità della sponda atlantica negli stati uniti.
- In termini di quantità, **l'Italia resta il Paese europeo ha registrato il maggiore volume di scambi con il Mediterraneo** (58 milioni di tonnellate di merce).

5) L'accresciuta centralità del Mediterraneo si deve in gran parte alla Cina e alla sua "One Belt One Road initiative" (OBOR)

- » **Persiste la strategia cinese nell'acquistare infrastrutture logistiche e portuali nel Mediterraneo (e nel Nord Europa).**
- » **Pireo, Rotterdam, Abu Dhabi, Haifa, Vado Ligure segna forti di una volontà di costruire "porte di accesso" verso l'Europa e l'area MENA per le relazioni commerciali cinesi.**
- » **La "Via della Seta" è un'iniziativa con risvolti commerciali sempre più interessanti per le relazioni internazionali del nostro Paese.**

- In Cina la Maritime economy ha **un valore di 970 miliardi di dollari e contribuisce al 9,4% del PIL**. Il traffico portuale nell'area cinese movimentata quasi **200 milioni di TEU**, il 31% delle merci spostate via mare a livello globale.
- La stessa area vedrà un **incremento al 2030 del proprio commercio**, fino ad arrivare a 290 milioni di TEU per poi addirittura raggiungere, nell'anno 2050 i 494 milioni; crescite rispettivamente del +48% e del 151% sul 2013.
- Uno degli investimenti più importanti della Cina nel Mediterraneo è l'**acquisto del 67% del porto del Pireo in Grecia**. Gli investimenti aumenteranno il valore prodotto nel Paese dal settore della logistica **dagli attuali 400 milioni di euro a 2,5 miliardi di euro**.
- Altra importante operazione di posizionamento strategico perfezionata è stata l'acquisizione del 35% di Euromax Terminal Rotterdam (ETR) nel **porto di Rotterdam**. L'infrastruttura ha una capacità di traffico containerizzato annua pari a circa 2,5 milioni di Teu che salirà a 3,2 milioni con il completamento della seconda fase del progetto di costruzione.

- La nuova **Via della Seta** (denominata anche OBOR-One Belt One Road) è un'iniziativa strategica della Cina per il miglioramento dei collegamenti infrastrutturali e della cooperazione tra paesi nell'Eurasia. Comprende direttrici terrestri, ferroviarie e marittime (OBOR).
- La strategia di OBOR mira a **promuovere il ruolo della Cina nelle relazioni globali**, favorendo i flussi di investimento internazionali e gli sbocchi commerciali per le produzioni cinesi. Ad oggi gli investimenti diretti della Cina nei paesi coinvolti nella Via della Seta sarebbero **aumentati del 38,6%**.
- Le imprese cinesi avrebbero già stabilito **52 accordi di cooperazione economica** nei Paesi coinvolti e la creazione di circa 70.000 posti di lavoro locali.
- Gli scambi commerciali tra la Cina e i Paesi coinvolti in OBOR hanno superato, durante i primi otto mesi del 2016, i **600 miliardi di dollari, il 26% del volume totale del commercio estero della Cina**.
- Si stima che, **al 2020, la Cina dovrebbe esportare nei Paesi lungo la Via della Seta beni, e servizi per circa 780 miliardi di dollari e importarne 573,6 miliardi**.
- SRM ha individuato opere infrastrutturali che interessano il trasporto marittimo e aereo nella Via della Seta per **un totale di 27 miliardi di dollari**.