

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

5° Rapporto Annuale

SINTESI



FINANCE PORTS
MEDITERRANEUM
ITC BUSINESS
ENERGY TRADE

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

Sintesi dei principali numeri del Rapporto

Struttura del Rapporto

La 5ª edizione del Rapporto su “Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo” rappresenta un punto di svolta per l'attività di analisi sul Mediterraneo che SRM porta avanti dal 2011 quando ha costituito al proprio interno l'Osservatorio Permanente sulle Relazioni Economiche tra l'Italia e il Mediterraneo.

Il Rapporto 2015 allarga lo sguardo oltre i confini del Bacino per spingersi fino ai paesi del Golfo, paesi che stanno ripensando il proprio futuro sperimentando percorsi alternativi di crescita che li sottraggano alla dipendenza dalla rendita petrolifera e li proiettano verso un futuro di sviluppo sostenibile; il Bacino del Mediterraneo, Suez e il Golfo costituiscono un'area sempre più integrata che fa da cerniera tra oriente e occidente, una direttrice di sviluppo che già oggi - e ancor più in prospettiva - rappresenta un'opportunità per le imprese italiane sia come sbocco per l'export, sia come target per investimenti produttivi.

In questa 5ª edizione cambia anche l'articolazione del Rapporto: esso si compone di due parti, la prima generale – “L'economia e le relazioni commerciali” e la seconda monografica “Le nuove direttrici di sviluppo e le infrastrutture strategiche: Suez ed il Golfo”.

La parte generale – “**L'economia e le relazioni commerciali**” – analizza l'interscambio bilaterale tra l'Italia e i paesi del **Mediterraneo meridionale e sud-orientale** e presenta un quadro della congiuntura economica dei paesi dell'area, con uno sguardo che si proietta oltre, fino al Golfo. Questa parte si conclude con un capitolo dedicato alle potenzialità di export per le aziende italiane con un'analisi delle quote di mercato dell'Italia nei principali settori del manifatturiero e del posizionamento del nostro Paese rispetto ai principali competitor europei.

La parte monografica – “**Le nuove direttrici di sviluppo e le infrastrutture strategiche: il Golfo e Suez**” – introduce quella che costituisce la principale novità del Rapporto di quest'anno: il Mediterraneo allargato. L'estensione delle analisi all'area del Golfo, ritenuta una delle zone mondiali su cui puntare per il futuro della crescita dell'Italia, dove un clima di affari vocato allo sviluppo e una logistica efficiente costituiscono i principali fattori di attrattiva. Le analisi presenti in questa seconda parte del Rapporto si soffermano proprio su questi aspetti, analizzati nel contesto di uno dei paesi più interessanti: gli Emirati Arabi Uniti. Inoltre il Rapporto dedica un capitolo al raddoppio del Canale di Suez ed al suo impatto sui traffici marittimi del Mediterraneo e sulla portualità italiana. Suez in prospettiva rappresenta la direttrice marittima su cui si potrà articolare lo sviluppo delle nostre imprese che vorranno consolidare o intraprendere relazioni commerciali con il Mediterraneo e con medio ed estremo oriente.

L'economia e le relazioni commerciali¹

Il “Mediterraneo Allargato” assorbe oltre l'11% delle esportazioni italiane, prima area di destinazione dopo l'Unione Europea.

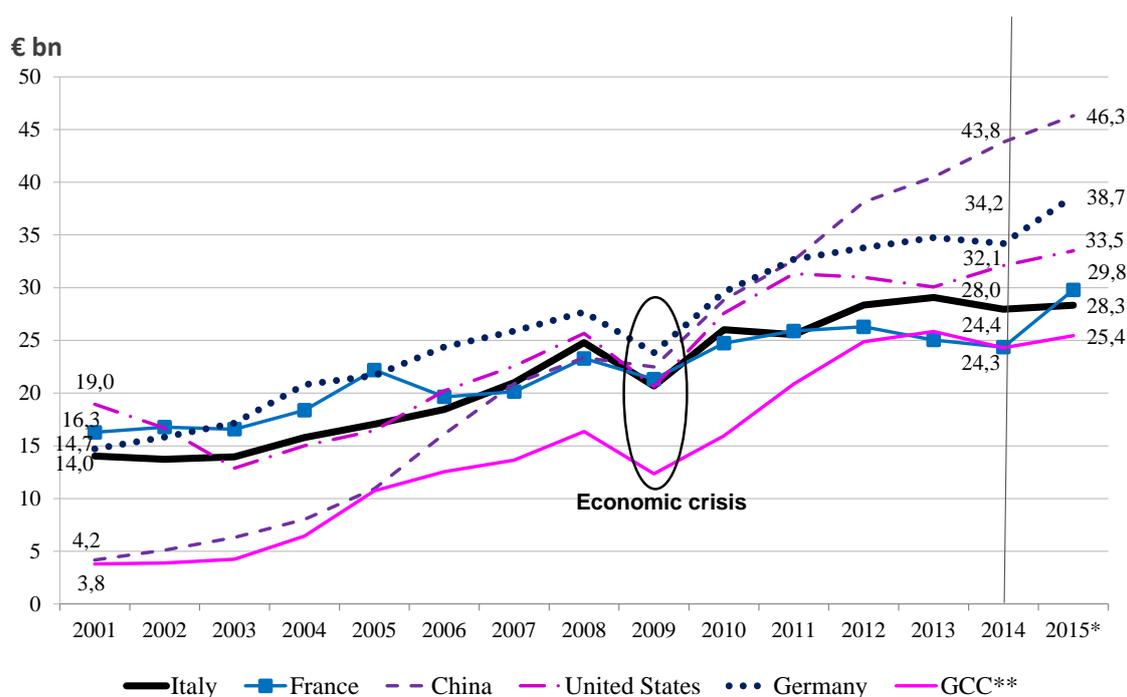
¹ Nelle analisi del Rapporto per AREA SUD MED si intendono i seguenti Paesi del Mediterraneo: Marocco, Algeria, Libia, Tunisia, Egitto, Israele, Libano, Siria, comprese anche Turchia e Giordania.

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

- Nel 2014 l'Italia ha esportato merci per un valore totale di 398 miliardi di euro ed il dato è destinato a crescere a **oltre 413 miliardi di euro nel 2015** (stima SRM). I Paesi del sud del Mediterraneo (Turchia, Tunisia ed Egitto in primis) rappresentano mercati di sbocco di crescente interesse per il nostro Paese. Nel complesso si stima che l'export dell'Italia verso i dieci Paesi che compongono l'Area ammonti a **28,3 miliardi di euro nel 2015** (circa il 7% delle esportazioni totali dell'Italia). Se allarghiamo lo sguardo anche ai Paesi del Golfo e ai restanti Paesi MENA, l'export italiano verso questi Paesi cresce a **45,8 miliardi di euro**, valore che complessivamente rappresenta **l'11,1% dell'export totale italiano**. E' la seconda area di destinazione dopo l'Unione Europea che assorbe la maggior parte dell'export italiano con una percentuale di oltre il 55% e si tratta di un valore quasi pari alla somma dell'export italiano verso gli Stati Uniti insieme a quello verso la Cina (Cina 10,4 miliardi di euro di export) e USA (36,4 miliardi di euro di export).
- L'analisi del trend di lungo periodo evidenzia che **l'export dell'Italia verso l'Area del Sud Med è raddoppiato tra il 2001 (14 miliardi di euro) e il 2014 (28 miliardi di euro)**. La crescita è stata più intensa rispetto a quella registrata dai due competitor europei monitorati (Germania e Francia), le cui esportazioni verso i paesi del Mediterraneo sono aumentate rispettivamente del 69,3% e del 49,6% nel periodo 2001-2014. **La Cina** continua ad assorbire quote di mercato crescenti nel Mediterraneo: l'export verso l'Area Sud Med è cresciuto di 10 volte rispetto al 2001, portandosi a 43,8 miliardi di euro nel 2014. **Le stime al 2015 vedono una lieve ripresa** delle esportazioni italiane verso l'Area (a 28,3 miliardi di euro).

Grafico 1 - Export verso l'Area Sud Med: Italia e i suoi competitor internazionali, dati in miliardi di euro



* Stime per il 2015.

** Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti.

Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad

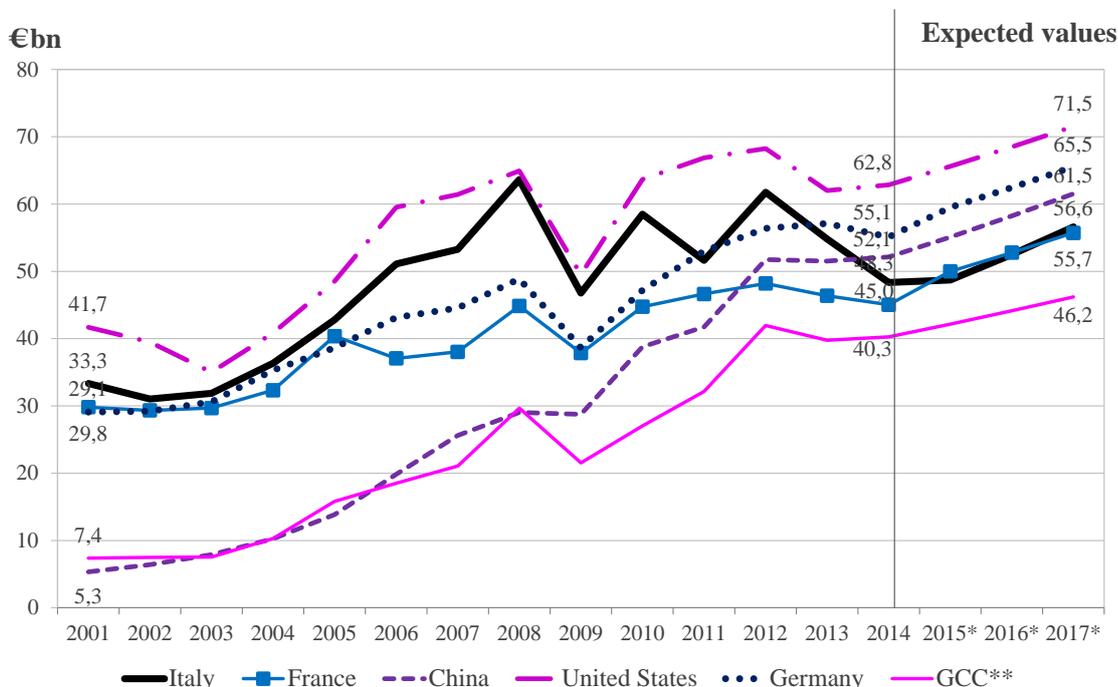
Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

Scambi commerciali tra l'Italia e i Paesi del Mediterraneo cresciuti del 45% tra il 2001 e il 2014; prevista ulteriore crescita nei prossimi anni

- Allargando la prospettiva all'insieme dell'interscambio commerciale, ossia osservando oltre alle esportazioni anche le importazioni, vediamo come il bacino del Mediterraneo rappresenti un'area di crescente interesse: **tra il 2001 e il 2014 l'interscambio commerciale (Import + export) tra l'Italia e l'Area Sud Med è aumentato del 45%**, portandosi a **48,3 miliardi di euro nel 2014**, valore superiore a quello registrato dalla Francia (45,0 miliardi di euro) e dai paesi del Gulf Cooperation Council (di seguito GCC) (40,3 miliardi di euro). Gli **Stati Uniti** continuano ad essere il primo partner commerciale dell'Area Med, ma cresce l'importanza della **Cina**, il cui interscambio con l'Area Sud Med (52,1 miliardi di euro) è 10 volte superiore a quello registrato nel 2001.
- Dopo il calo avvenuto tra il 2012 e il 2014 (per effetto della **crisi libica** e del **calo del prezzo del petrolio** che hanno generato una consistente riduzione dell'import di prodotti energetici da parte dell'Italia), **l'interscambio tra l'Italia e l'Area Sud Med registrerà una lieve ripresa nel 2015** ed un **aumento più sostenuto nel 2016 e il 2017**, anno in cui le nostre stime indicano un valore degli scambi pari a **56,6 miliardi di euro**.

Grafico 2 - Interscambio (Import + Export) con l'Area Med: Italia e i suoi competitor internazionali, dati in miliardi di €



* Stime per il 2015, 2016 e 2017.

** Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti.

Fonte: elaborazioni SRM su dati Eurostat, Istat e Unctad

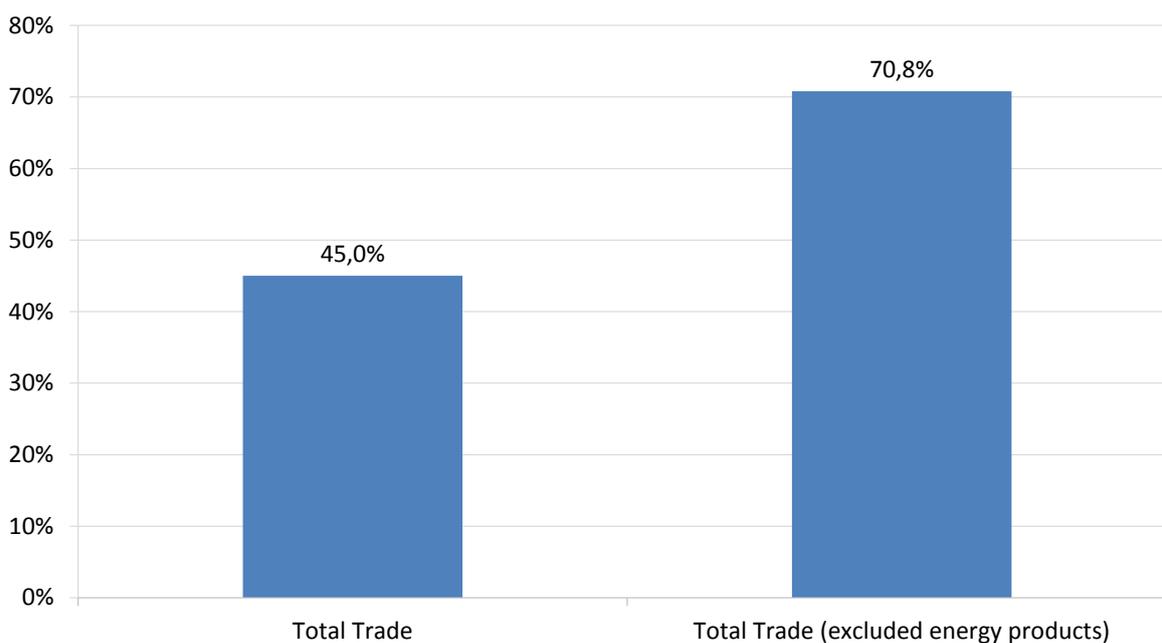
Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

Mediterraneo: fetta importante del commercio estero italiano. Tra il 2012 e 2014 niente calo negli scambi di 'prodotti non energetici'

- L'importanza del Mediterraneo nelle relazioni commerciali dell'Italia emerge in modo maggiore guardando all'**incidenza percentuale dell'Area Sud Mediterranea sul totale dell'interscambio italiano con l'estero**, che nel 2014 è stata pari a **6,4%**. Diversamente, il peso dell'Area Sud Med nel commercio estero degli altri paesi presi in considerazione è molto più basso (in tutti i casi non ha superato il 5% nel 2014).
- **Escludendo i prodotti energetici** (sostanzialmente petrolio greggio, raffinato e gas), l'interscambio italiano con l'Area Sud Med è stato pari a **33,4 miliardi di euro nel 2014**, in crescita del **70,8%** rispetto al dato del 2001. Tra il 2012 e il 2014 (diversamente da quanto visto per l'interscambio totale), gli scambi commerciali non energetici tra l'Italia e l'Area Sud Med hanno continuato a crescere (da 33,2 a 33,4 miliardi di euro). Le proiezioni al 2017 sono positive.

Grafico 3 - Crescita dell'interscambio commerciale tra Italia e Area Sud Med (2001-2014)



Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Scambi Mezzogiorno-Mediterraneo: pesa la maggiore incidenza nei prodotti energetici

- Una grossa fetta dell'interscambio dell'Italia con l'Area Sud Med è avviene con le Regioni del **Mezzogiorno**: con **11,6 miliardi di euro al 2014**, il Mezzogiorno è la seconda macro-regione italiana (preceduta solo dal Nord-Ovest) in termini di interscambio con l'Area del Sud Mediterraneo. Tuttavia, tra il 2012 e il 2014 ha registrato un forte calo (da 16,2 a 11,6 miliardi di euro) a causa soprattutto della riduzione delle importazioni energetiche dalla Libia (-3,7 miliardi di euro tra il 2012 e il 2014). La maggiore volatilità degli scambi commerciali tra il Mezzogiorno e l'Area e la maggiore contrazione registrata nel 2013 e nel 2014 sono principalmente dovute alla **più elevata specializzazione del**

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

Mezzogiorno nel commercio di prodotti energetici (essi incidono infatti per il **67,6%** dell'interscambio totale tra l'Italia e l'Area Med).

- Il bacino del Mediterraneo rappresenta comunque un'area molto importante nelle relazioni commerciali del Mezzogiorno con l'estero, più di quanto lo sia per le altre macroregioni italiane: esso rappresenta il **12% (stima per il 2015) del commercio estero totale del Mezzogiorno** (per le altre macroregioni la percentuale non supera il 5,5%). Tuttavia, l'incidenza dell'Area Sud Med sul totale degli scambi commerciali del Mezzogiorno si è progressivamente ridotta tra il 2005 (quando il dato ha toccato il suo picco a 20,4%) e il 2014 (12,8%).

Crescita economica in aumento nel 2016, specie per i Paesi che formano la "direttrice Med-Golfo"

- Negli ultimi cinque anni le turbolenze politiche, da una parte, e la congiuntura meno favorevole del mercato degli idrocarburi, dall'altra, hanno causato una significativa **frenata** del complesso delle economie dell'area MENA, soprattutto per i Paesi direttamente interessati da rivolgimenti politici (Egitto, Tunisia, Libia, Siria e Iraq) ma anche di alcuni Paesi confinanti (in particolare Giordania e Libano), **creciuti tutti a tassi comunque superiori al 2% nel periodo 2010-2014**.
- Particolarmente interessanti sono le prospettive di crescita per i paesi sulla **"direttrice Med-Golfo"**, il cui Prodotto Interno Lordo nel 2016 dovrebbe crescere a **tassi prossimi o superiori al 3%**, con una dinamica maggiormente positiva per l'**Egitto** (5% la crescita nel 2016), **Israele** (3,3%), **EAU** (3,1%), mentre Tunisia e Marocco fanno segnare rispettivamente il 3% ed il 2,8%. Una novità di rilievo in questo contesto è rappresentata dall'**Iran**, che, grazie al recente accordo con il Gruppo di Paesi P5+1 (i cinque membri permanenti delle Nazioni Unite e la Germania) sul nucleare, e la possibile rimozione del regime sanzionatorio, dovrebbe osservare un importante sviluppo del commercio e degli investimenti diretti esteri. Per l'**Iran**, nel 2016 si prevede una crescita del PIL del **4,4%** (rispetto allo 0,8% del 2015).
- In generale, nonostante il rallentamento in corso in aree emergenti a forte consumo di materie prime (in primis la Cina) e la congiuntura negativa del mercato degli idrocarburi, **la crescita del PIL nel complesso dei Paesi del MENA è prevista nel 2015 in media intorno ai tassi del 2014 (2,5% rispetto a 2,6%) ma in recupero nel 2016 al 3,8%**. L'accelerazione è dovuta, nei Paesi petroliferi, alla ripresa in particolare della produzione (in Iran, Iraq e Libia ma anche al buon andamento atteso della componente non-idrocarburi) e nei Paesi non petroliferi, agli effetti positivi sul conto estero e sui bilanci del settore privato della discesa del prezzo del petrolio.

Italia primo esportatore nell'Area Sud Med in diversi comparti produttivi

- L'area Sud Mediterraneo + Golfo rappresenta per le imprese italiane un mercato di sbocco interessante sotto vari profili: la **vicinanza geografica**, che favorisce le imprese di piccole e medie dimensioni; la **posizione geografica**, che fa dell'area il ponte ideale verso il Far East e il mercato africano; la **diversificazione in atto dei sistemi economici** di gran parte dei paesi dell'Area, che ha l'obiettivo di ridurre la dipendenza dal settore Oil & Gas per puntare su altri settori (agricoltura, industria e turismo).

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

- La **quota di mercato dell'Italia** sulle importazioni che questi paesi hanno effettuato di prodotti **manifatturieri** è stata del **6,6% nel 2014**, una quota inferiore solo a quella della Germania tra i competitor europei. L'Italia registra la quota più elevata nel settore della **meccanica (12,1%)** ed è al primo posto nei settori del **metalli** (quota di mercato del **6,5%**) e dei prodotti tradizionali del **"Made in Italy"** (**6,1%**).
- Le **importazioni manifatturiere dei Paesi dell'Area Sud Mediterraneo** dovrebbero mostrare uno **sviluppo al 2017** in linea con quello previsto per le importazioni mondiali. Le esportazioni italiane dovrebbero trarre maggior vantaggio dalla crescita del Made in Italy, ma anche della meccanica, che pur non essendo tra i comparti in prospettiva più dinamici dell'area, rappresenta il primo settore per valore dell'export italiano; più in dettaglio, l'export italiano di prodotti della **meccanica** nell'Area Sud Mediterraneo dovrebbe toccare i **9,3 miliardi di euro**, con un **incremento di 1,3 miliardi** nel periodo **2015-2017**. Più contenuta la crescita prevista per le esportazioni italiane dei settori tipici del **"Made in Italy"** (**+0,8 miliardi di euro**, fino a **5,1 miliardi** nel **2017**).
- Il **Mezzogiorno** potrebbe trarre vantaggio dalle positive prospettive di crescita per le importazioni dell'Area Sud Med nel comparto dei **metalli**: la maggiore incidenza di questi prodotti nella composizione settoriale dell'export meridionale potrà favorirne l'andamento.

Le nuove direttrici di sviluppo e le infrastrutture strategiche: Suez e il Golfo

Gli Emirati Arabi Uniti (EAU): hub commerciale e logistico tra Est ed Ovest

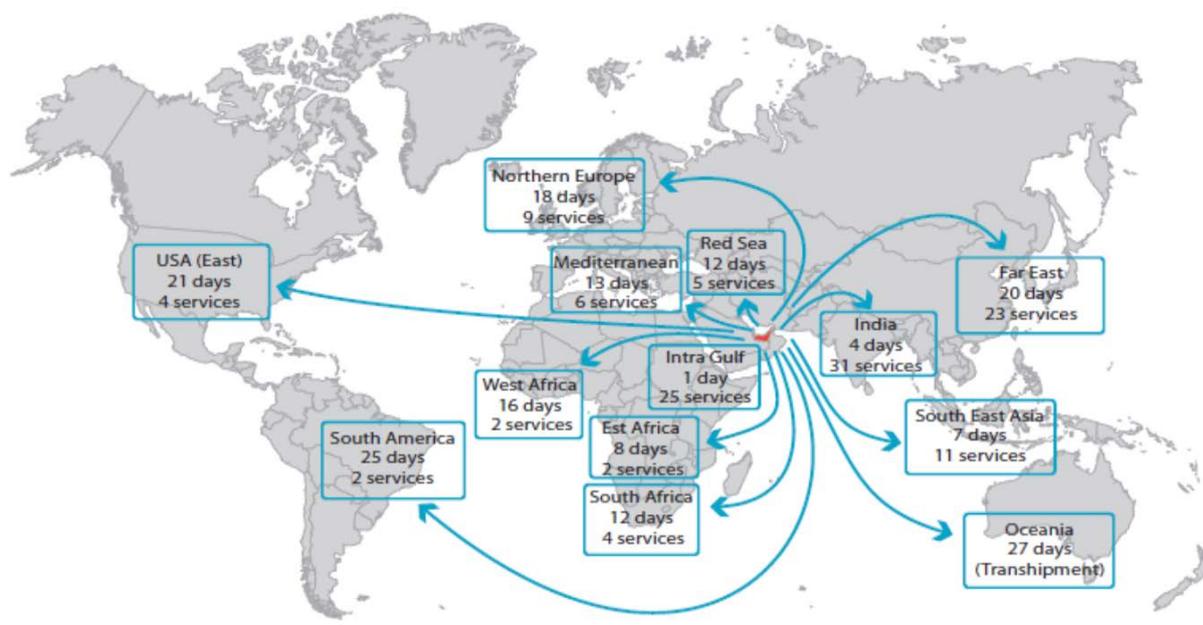
- L'interscambio totale con l'estero degli Emirati Arabi Uniti (EAU) è stato pari a **631,3 miliardi di dollari** nel 2014, valore di circa 4 volte superiore a quello registrato nel 2004. Gli EAU sono tra i paesi più **aperti al commercio internazionale**: l'incidenza di importazioni + esportazioni sul Pil è pari al **163,1%**, al **5° posto** a livello mondiale.
- **Nel corso dell'ultimo ventennio l'incidenza del commercio estero sul PIL è passata da meno dell'80% del 1995 a circa il 160% attuale**: ciò significa che la crescita di esportazioni + importazioni è risultata pari al doppio rispetto a quella del PIL, che pure è cresciuto a ritmi di oltre il 5% annuo in questo lasso di tempo. A livello di singoli paesi, **India, Giappone e Cina** sono i **primi tre partner commerciali degli EAU**. **L'Italia risulta l'8° Paese fornitore**.
- **Una fetta importante delle importazioni degli Emirati viene riesportato in altri paesi**, configurando gli EAU come uno dei principali **trading hub** a livello mondiale. In particolare, gli Emirati sono il **terzo hub commerciale di re-export** al mondo dopo Hong Kong e Singapore: **il 33,9% delle importazioni degli Emirati viene riesportato verso altri mercati di sbocco**. Il peso dell'attività di re-export è cresciuto nel corso degli ultimi trent'anni, da meno dell'11% a inizio anni '80 a quasi il 34% attuale, con un picco al 39,2% nel 2005; con riferimento ai primi sei mesi del 2014 la percentuale di importazioni riesportata è stata pari al 46,3%.

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

- Gli Emirati Arabi Uniti hanno un significativo cluster marittimo e logistico nelle rotte commerciali internazionali, posto strategicamente a metà strada tra l'Asia e l'Europa. I principali elementi del cluster marittimo sono: i porti (in particolare Jebel Ali Port), i terminal (DP World), i vettori (es. UASC) e le Free Zone (in particolare Jebel Ali Free Zone). Gli EAU occupano la 14° posizione nel ranking mondiale del **Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), indice dell'UNCTAD** che misura la competitività portuale precedendo l'Italia e gli altri Paesi che della sponda Sud-Est del Mediterraneo; Germania e Spagna presentano un LSCI più alto, collocandosi al 6° e all'11° posto mondiale rispettivamente. L'Italia è al 17° posto.
- La filiera dei Trasporti e della Logistica degli EAU nel suo complesso ha prodotto **9 miliardi di dollari di PIL pari al 25% del manifatturiero ed al 2% del totale**. Essa genera, soltanto a Dubai, oltre 75.000 occupati con un alto livello di competenze per i diversi segmenti del settore, come "le operazioni marittimo/portuali e engineering e porti" che rappresentano rispettivamente il 51% e il 25 % dell'occupazione complessiva del settore.
- Dubai, assume un ruolo centrale e strategico, perché è pivot di tutta l'attività logistico-marittima degli Emirati. In particolare, ci sono due settori che sono interessati dalle attività del logistiche e dei trasporti dell'emirato: **trasporti, stoccaggio e logistica** che vale il **13,9% del PIL** di Dubai; **commercio in generale con un peso del 30,7 % del PIL** di Dubai. Dubai ha, dunque, sviluppato un cluster nei Trasporti e Logistica molto dinamico - raggruppa **1.600 logistics companies ed oltre 170 shipping lines** - che sta giocando un ruolo centrale nel commercio globale.

Grafico 4 - Il ruolo di Dubai nel commercio Marittimo globale



Fonte: SRM

- Nel 2014, il **porto di Jebel Ali** a Dubai si è classificato al **9° posto nella classifica mondiale dei porti container** con oltre 15 milioni di Teu. Jebel Ali è il primo porto degli EAU in termini di volume di cargo

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

nazionali e internazionali: situato a 35 Km a sudovest della città di Dubai, dispone di **180 shipping lines** e **più di 90** servizi settimanali che connettono Jebel Ali port a **più di 140 porti nel mondo**.

- Il cluster gode della presenza in loco del terminalista **DP World** (di proprietà del governo di Dubai); **5° al mondo nella classifica dei gestori dei Terminal** con una quota di mercato del **9% sul totale mondiale dei flussi di container**. Il cluster vanta inoltre la presenza della compagnia trader **UASC-United Arab Shipping Company**. La UASC è di proprietà di sei Stati del Golfo: Bahrain, Iraq, Kuwait, Qatar, Arabia Saudita e Emirati Arabi. Il carrier arabo, **15° nel ranking globale con una flotta della capacità di 442 mila TEU, pari al 2,2% mondiale**. UASC con l'**alleanza Ocean Three**, ha il 21% delle quote di mercato sulle rotte Asia-Europa e il 27% sulle rotte Asia-Mediterraneo.
- Buona anche la presenza di imprese italiane negli Emirati. SRM ne **ha stimato 330 nelle sole Free Zone con un valore complessivo del fatturato pari a 651 milioni di dollari** (valori non dissimili da quelli stimati per le imprese della Germania: 400 imprese con un fatturato complessivo di 907 milioni di dollari). I benefici ottenibili investendo negli EAU sono confermati dalle buone performance delle imprese italiane ivi localizzate. L'analisi di bilancio svolta da SRM su un panel di tali imprese dimostra che si tratta aziende **il cui giro di affari cresce a tassi elevati** (+11,4% in media nel periodo 2011-2013) e con buoni indici di redditività (RoE pari a 30,7% nel 2013 e RoA pari a 4,9%, da confrontare con le percentuali decisamente più basse registrate dalle imprese che operano in Italia – rispettivamente 3,6% per il Roe e 3,2% per il RoA per le imprese italiane del Centro-Nord).

Il Nuovo Canale di Suez

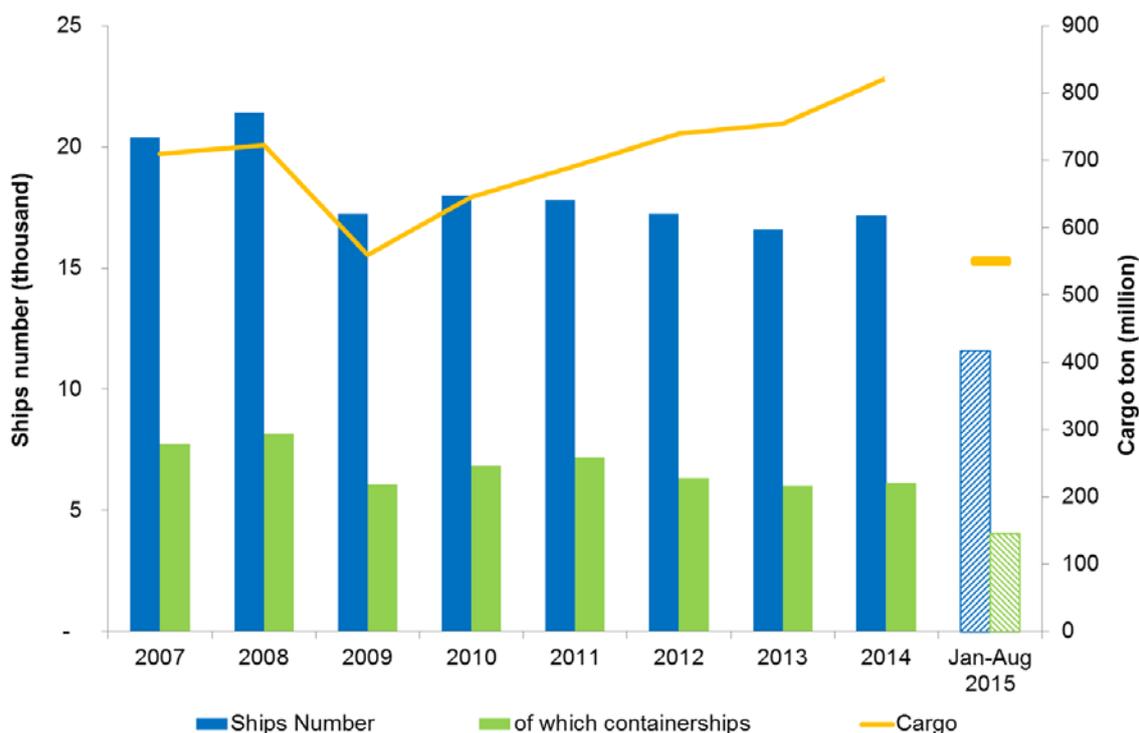
- Il capitolo realizzato sul Raddoppio del Canale e l'intera strategia che ha guidato la nuova veste del Rapporto Mediterraneo parte del presupposto provato che a parità di reddito pro-capite, i Paesi con migliore prestazione logistica sperimentano una crescita aggiuntiva del PIL di circa 1% e una crescita del commercio estero del 2%.
- **L'8%-10% dell'intero traffico globale passa** attraverso il canale di **Suez**. Nel 2014, *sono transitate 822 milioni di tonnellate di merci ed oltre 17.000 navi*. Il **50% circa del traffico del Canale** è rappresentato da navi Container.
- **Tra il 2000 e il 2014**, il traffico delle merci attraverso il Canale di Suez è **umentato del 120%**. Nello stesso periodo, il traffico container **Nord-Sud** è cresciuto del **187%** mentre **nella direttrice opposta** è aumentato del **219%**.
- Ponendo l'attenzione sulle direttrici di traffico marittimo di transito a Suez emerge chiaramente il **ruolo crescente del Golfo** quale area di origine delle spedizioni. Infatti, nel 2014 quest'area concentra il **34% delle spedizioni**, per un valore di 137 milioni di tonn., ponendosi in seconda posizione rispetto al Sud Est asiatico, da cui nel 2014 sono state inviate merci per 161 milioni di tonnellate.
- Il Nuovo canale di Suez inaugurato il 6 agosto 2015, consente **una riduzione dei tempi di percorrenza che ora sono stimati in 6-7 ore**; esso porta la capacità media di traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente media di 49); Inoltre, non pone limiti alla capacità delle mega navi container in transito. Gli

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

orderbook al 2015 prevedono un aumento, entro il 2018, della flotta delle navi container pari al 77% se consideriamo la fascia delle *megaship* da 18-21mila TEU.

Grafico 5 - Il traffico nel Canale di Suez: Navi e Cargo



Fonte: SRM su Suez Canal Authority

- Secondo stime di SRM il nuovo canale potrà portare **un risparmio medio di circa il 5-10% dei costi operativi totali per ciascuna nave in transito** (a seconda delle rotte e delle distanze) utilizzando la rotta via Suez.
- Secondo ulteriori analisi di SRM, sulla rotta degli scambi Far East-East Coast US – circa 1 milione di TEUS potrebbero essere dirottati dai vettori dalle rotte Panamensi a quelle di Suez, passando quindi per il Mediterraneo. Dunque, **l'Italia, che ha una quota di mercato pari al 18% del traffico transhipment, nell'area MED**, potrebbe essere in grado di intercettare solo su questa rotta un traffico aggiuntivo pari a oltre 170mila TEU.
- Il Governo egiziano ha lanciato a corredo del raddoppio del Canale, il **«Suez Canal Corridor Area Project»** un enorme piano di investimenti che punta a rendere la regione del Canale un centro di sviluppo economico, grazie alla realizzazione di centri di ricerca, poli industriali, aree dedicate alla logistica e nuove infrastrutture.
- Il raddoppio del Canale potrà avere un impatto particolarmente importante per i porti gateway del Nord Italia e del Mezzogiorno che ricevono una quota rilevante dei traffici via Suez; tale valore, ad

Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo

Rapporto Annuale 2015

esempio, raggiunge il **51% dei container movimentati a Genova** e il **47% a La Spezia** e quasi il **40% a Gioia Tauro**.

- La riduzione dei costi di trasporto, unita all'incremento della capacità del Canale, può avere importanti ripercussioni sia sulla gerarchia dei porti mediterranei sia sul volume di traffico in transito verso il Mediterraneo che nel 2015 si attesta al 19% della quota mondo (in crescita rispetto al 15% del 2005).
- Per i porti Italiani - che attualmente movimentano 460 tonnellate di merci in totale – il nuovo Canale di Suez rappresenta un'opportunità importante: maggiori navi in transito, di maggiore dimensione richiedono di adeguare urgentemente la dotazione infrastrutturale con la necessità di dragare i fondali ed investire in logistica ed innovazione.
- Il rafforzamento della direttrice di traffico marittimo Mediterraneo-Suez-Golfo rappresenta un'opportunità strategica per l'Italia e il suo Mezzogiorno che potrebbe sviluppare la vocazione naturale di essere piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo a supporto del sistema produttivo italiano.

Conclusioni: Italia e Mezzogiorno ritrovano l'antica centralità?

Rimane solido dunque il legame economico e commerciale che esiste tra l'Italia ed i Paesi del Mediterraneo e la nuova "politica" di analisi del Rapporto Med ha dimostrato che ancor più forte è il legame quanto più forti saranno le relazioni logistiche e marittime. Non a caso i tre quarti delle merci spostate dall'Italia verso quest'area e viceversa, utilizzano il mezzo navale.

Si rende quanto mai urgente per il Paese realizzare, innovare, potenziare il proprio impianto portuale ed i progetti non mancano, né le risorse e le capacità imprenditoriali per quanto riguarda i terminal e i vettori. Le imprese, con forza, esportano verso l'Area Sud Med e lo dimostra un volume di export quasi pari a quello verso Cina e USA messi insieme: circa 45 miliardi di euro.

Le dinamiche logistico marittime e produttive vedono anche ampliare il baricentro mondiale dei flussi di merci, il Mediterraneo diventa così Mediterraneo "Allargato" al Golfo. Proprio il Golfo, con gli Emirati in prima fila, vede avanzare la sua candidatura come *pivot* per i mercati economici del pianeta. Ne sono prova, specie negli Emirati, interessanti flussi in import ed export, aggressive politiche di attrazione di investimenti dall'estero con le Free Zones che caratterizzano l'area e, non ultimo, un sistema logistico con players mondiali pronti ad investire e a trasportare merci in tutto il globo. Numerose imprese italiane, ed anche importanti Gruppi, hanno investito negli EAU.

Il raddoppio del Canale di Suez non è solo dunque una grande infrastruttura, ma è un'opera che va a potenziare e rafforzare l'affermarsi della direttrice Europa/Mediterraneo/Suez/Golfo; una direttrice marittima che diventa fondamentale perché collega l'Asia alla costa orientale degli Stati Uniti, toccando Golfo ed Europa.

L'Italia si trova al centro e il suo Mezzogiorno ancora di più, grazie ai porti e soprattutto al posizionamento geo-economico.