

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La fotografa di Srm sui cambiamenti in atto nel trasporto marittimo e nella portualità in Italia

Nicola Capuzzo · Thursday, October 1st, 2020

Studi e Ricerche per il Mezzogiorno ha presentato a Napoli il nuovo Rapporto 2020 “Italian Maritime Economy” dal quale emerge una fotografia aggiornata dell’economia marittimo-portuale nazionale con dati e analisi sugli impatti della pandemia Covid-19, nuove geomappe, i modelli portuali del futuro, i fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo.

Queste di seguito sono alcune delle risultanze principali. Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale ‘veicolo’ dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del Pil globale. Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell’attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di Teu (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Il Mediterraneo rappresenta ancora una via centrale per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.

L’impatto di Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell’export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%). Da non dimenticare, però, anche il significativo impatto della scelte di alcuni vettori marittimi che hanno dirottato la rotta delle proprie grandi portacontainer attive fra Asia ed Europa imponendo loro di circumnavigare l’Africa.

Impattante, ovviamente, anche l’elevato numero di blank sailing (rotazioni di linee cancellate per mancanza di carico) che ha riguardato tutte le principali direttive. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di Teu, pari all’11,6% della capacità totale di stiva. Srm stima 7 milioni di Teu persi a livello globale per il 2020.

Il Covid-19 ha avuto poi un impatto significativo sulla Belt and Road Initiative: su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta “gravemente colpito”. Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019.

Come già rivelato da Assoporti, in Italia nel primo semestre 2020 l’import-export via mare ha

subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa. Nonostante ciò il nostro Paese rimane saldamente leader nello short sea shipping nel Mediterraneo con 246 milioni di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%). Il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.

Massimo Deandreas, direttore generale di Srm, ha commentato le risultanze della ricerca dicendo: "Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni".

Srm conclude dicendo: "Il mondo che uscirà dal post Covid sarà più complessa del precedente". Deandreas a questo proposito segnala per il futuro "una ricerca di nuovi assetti competitive delle alleanze tra armatori", la "ricerca di nuove rotte", la "spinta alla regionalizzazione (intra-asiatiche e intra-Med)", il "reshoring e ripensamento delle supply chain globali", la "crescita del ruolo della logistica e del ferro" e una "priorità alle tematiche ambientali e Green New Deal".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 1st, 2020 at 2:11 pm and is filed under [Market report](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.