

La presenza marittima e logistica
della Cina nell'area Med & Gulf:
da mare di transito a mare strategico

**L'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi
e della Logistica (www.srm-maritimeconomy.com)
pubblica uno studio a cura di SRM ed estratto dal Rapporto Annuale 2016
"Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo" (www.srm-med.com)**

Autore:

Alessandro PANARO (Responsabile Maritime & Mediterranean Economy Dept.)

Editorial design & Information graphics:

Marina RIPOLI

Dati aggiornati a novembre 2016.

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM.

Lo studio 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.

Non può essere copiato, riprodotto, trasferito, distribuito, noleggiato o utilizzato in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo, così come l'alterazione delle informazioni elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell'autore.

Non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso di consenso, lo studio non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo.

La riproduzione del testo anche parziale, non può quindi essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

INDICE

La Cina e gli assetti mondiali del trasporto marittimo 4

La Cina nelle classifiche di competitività internazionali 8

Le Megaship, i terminal e le grandi alleanze:
come la Cina si sta posizionando nel Mediterraneo 11

One Belt One Road e le nuove rotte per il Mediterraneo 21

Considerazioni conclusive

La Cina nel Mediterraneo e le opportunità per l'Italia 27

La Cina e gli assetti mondiali del trasporto marittimo

Uno degli ultimi studi dell'OECD "*Capacity to Grow*" realizzato nel 2016 ha portato alla luce dati molto originali che illustrano, tra l'altro, la valenza della Cina nell'ambito del trasporto marittimo mondiale. Innanzitutto, giova ricordarlo all'inizio del presente articolo per avere un senso della dimensione economica del settore, in Cina la *Maritime economy* ha un valore di 970 miliardi di dollari e contribuisce al 9,4% del PIL.

I dati relativi al traffico containerizzato suddivisi per area marittima, indicano che la zona denominata *Greater China*¹ è interessata da un movimento pari a quasi 200 milioni di TEU, vale a dire circa il 31% delle merci spostate via mare a livello globale. Il Report dà anche una visione allargata, con dati di prospettiva; infatti segnala che 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.

Anche guardando al futuro dunque il Dragone sarà protagonista del traffico marittimo containerizzato e con esso i suoi porti che vantano ormai primati mondiali in termini di produttività e di volumi movimentati.

Traffico container delle 3 principali aree marittime mondiali (milioni di TEU)

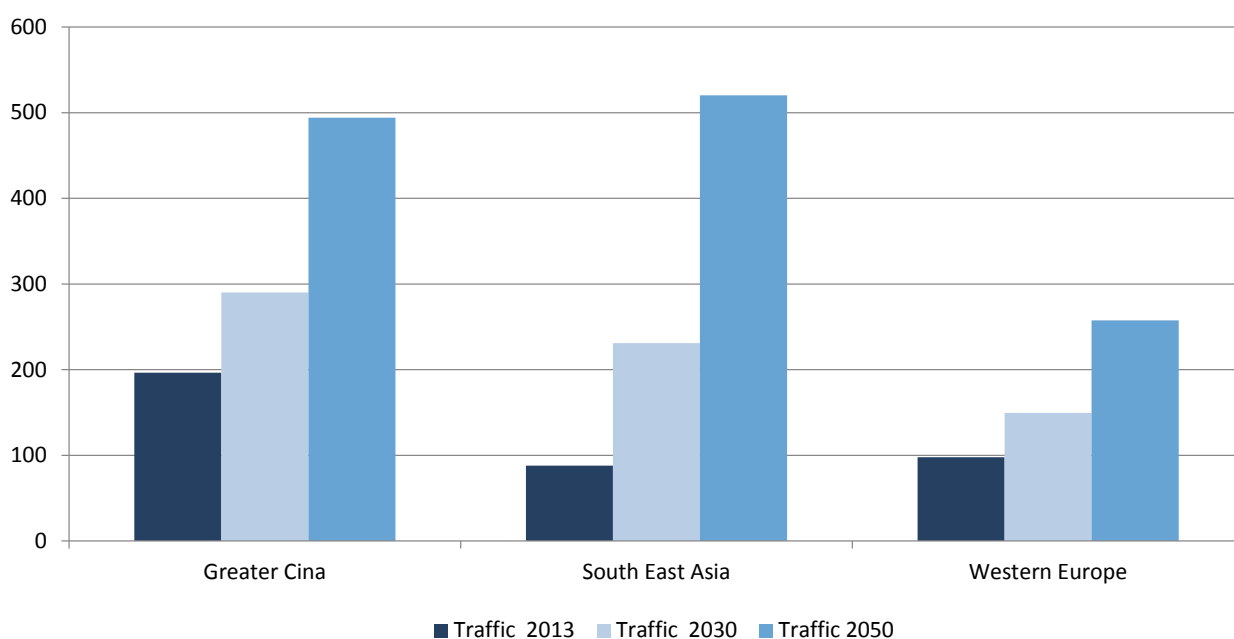


Figura 1 - Fonte: SRM su OECD 2016

¹ Termine che racchiude Cina, Hong Kong, Macau e Taiwan.

Ciò sta già accadendo e accadrà nonostante gli assetti mondiali della portualità siano davanti ad un momento delicato della propria storia; cambiamenti importanti sono in atto a livello organizzativo e normativo ed inoltre vanno configurandosi, significativi fenomeni che porteranno la competizione tra gli scali e tra i vettori navali ad essere sempre più intensa.

L'inarrestabile evolversi del gigantismo navale (in atto ormai da anni), la politica delle grandi alleanze nel settore dei container, le oscillazioni del prezzo del petrolio, la crisi e i momenti difficili di alcuni grandi carrier (es. Hanjin e HMM) e le note vicende economiche del Nord-Africa, sono solo alcuni dei fattori che stanno portando il sistema marittimo globale a decisi cambi di strategie, di rotte e di comportamenti competitivi.

A questi si è aggiunto il varo dei canali di Suez ad agosto 2015 e Panama a giugno 2016; non va dimenticato infatti che questi due grandi nodi strategici vedono protagonisti, con differenti misure e strategie, la Cina.

Nel caso di Suez ad esempio Alphaliner ha più volte richiamato l'evoluzione positiva che questo canale ha avuto nella trasformazione dei servizi settimanali della rotta *Far East - US East Coast*, una delle più battute e che vanta una movimentazione di oltre 7,5 milioni di TEU l'anno; si è passati infatti dai 4 *strings* (servizi) del 2010 agli 8 del 2016 con un importante aumento dei volumi trasportati; mentre Panama è rimasta sostanzialmente stabile passando da 15 a 13.

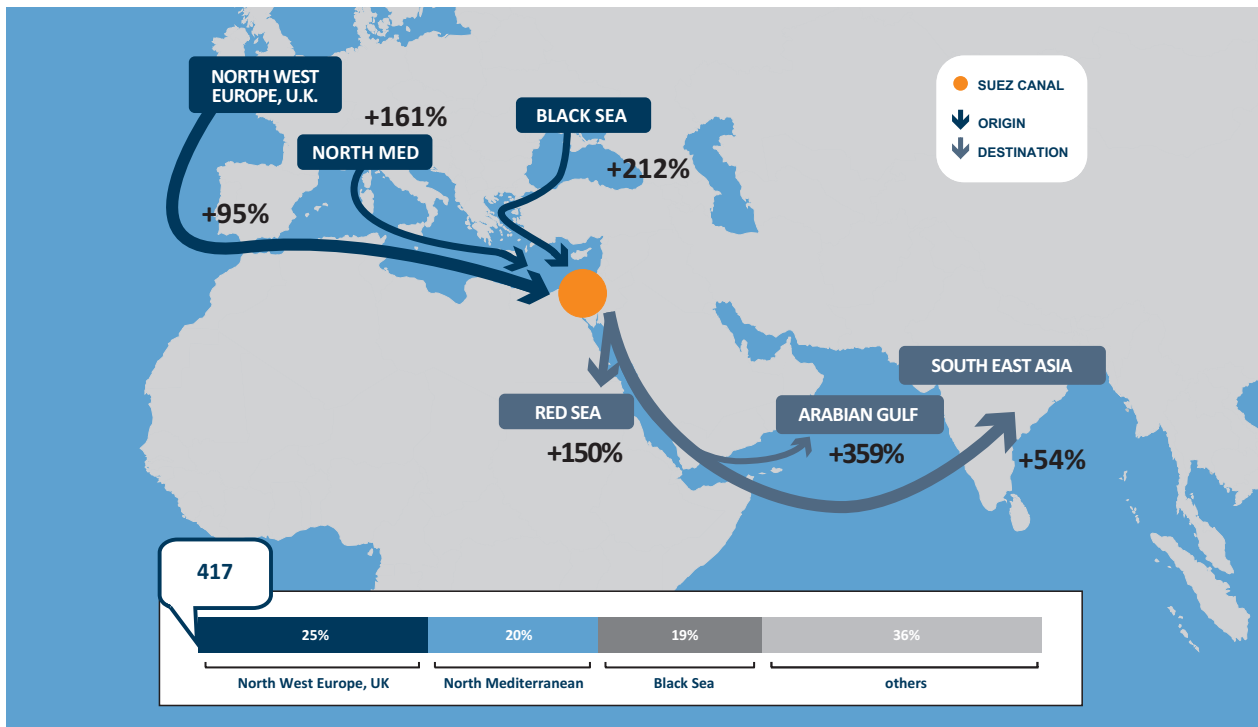
La Cina utilizza Suez come grande via di passaggio dei propri traffici e le infografiche che seguono mostrano come proprio il canale egiziano dipenda sostanzialmente dalle merci che provengono e che sono dirette verso quell'area.

Gli ultimi dati disponibili della Suez Canal Authority indicano come nella direzione Nord-Sud il *South East Asia* sia la destinazione prevalente del naviglio con 114 milioni di tonnellate di merci transitate all'anno (il 27,3% del totale) e come in direzione Sud-Nord, la stessa area, mandi a transitare per il canale 167 milioni di tonnellate di merci pari ad oltre il 41 % del totale.

Essendone la direzione prevalente è facile dedurre come anche gran parte dei ricavi tariffari del canale provengano da navi dirette/provenienti dall'estremo oriente. E conseguenza ne sono le strategie del governo egiziano che sono ultimamente state orientate a concedere facilitazioni e sconti (fino al 65%) per le navi dirette su queste rotte per competere con il Canale di Panama che avrebbe potuto con il suo allargamento nuocere ad alcune direttrici di traffico.

Le principali rotte che transitano per Suez: var. % 2001-2015

MAIN CARGO FLOWS NORTHBOUND THROUGH THE SUEZ CANAL (VAR. % 2001-2015)



MAIN CARGO FLOWS SOUTHBOUND THROUGH THE SUEZ CANAL (VAR. % 2001-2015)

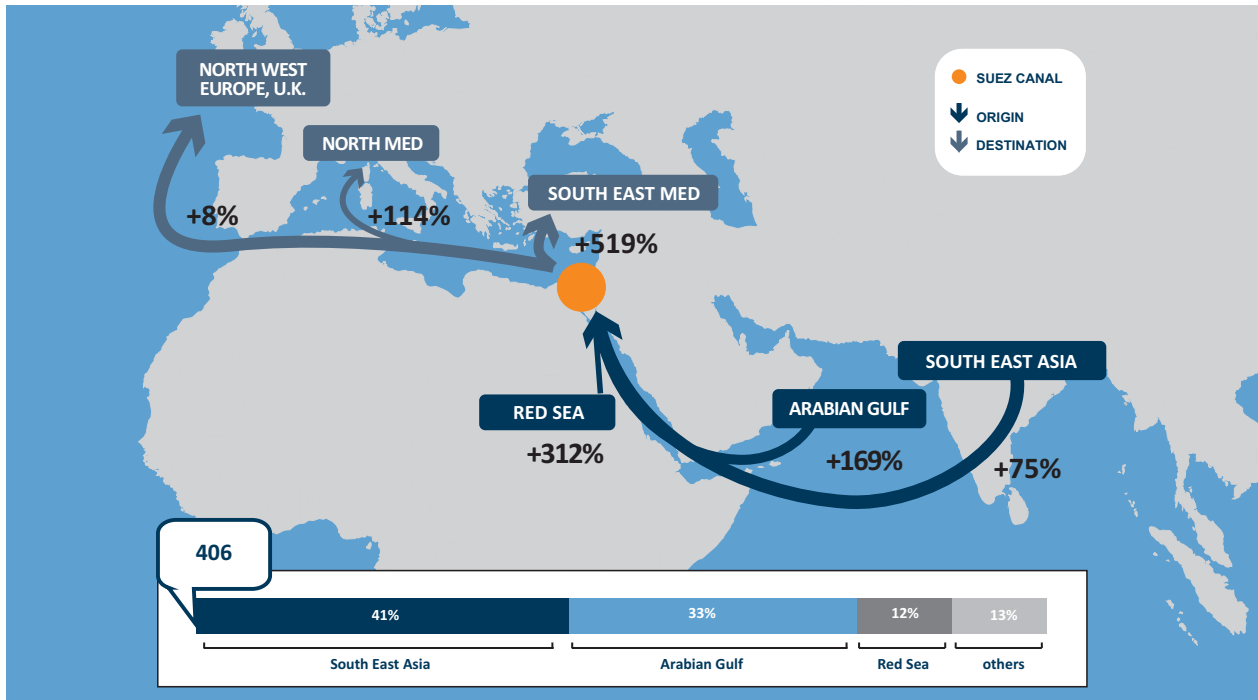


Figura 2 - Fonte: SRM su Suez Canal Authority 2016

Per quanto riguarda Panama la Cina è invece il secondo “cliente” dello snodo centro-americano (dopo gli Stati Uniti): per il canale infatti nel 2015 sono transitate 48 milioni di tonnellate di merci del Paese Asiatico.

È simbolico (anche se avvenuto per sorteggio) come la prima nave ad attraversare il canale ampliato sia stata la Cosco Andronikos poi ribattezzata Cosco Panama.

La Cina dunque con i suoi porti, i suoi vettori ed una forte politica di *merger & acquisition* di imprese armatoriali nazionali ha consolidato e rafforzato negli anni la sua presenza già diffusa nel sistema marittimo globale. Questo Paese, infatti, era già detentore di due grandi carrier quali Cosco e China Shipping e di terminal container sparsi in tutto il mondo attraverso la Cosco Pacific (oggi Cosco Shipping Ports) che gestisce circa 90 milioni di TEU.

Il Canale di Panama – I principali Paesi di Origine/Destinazione delle merci

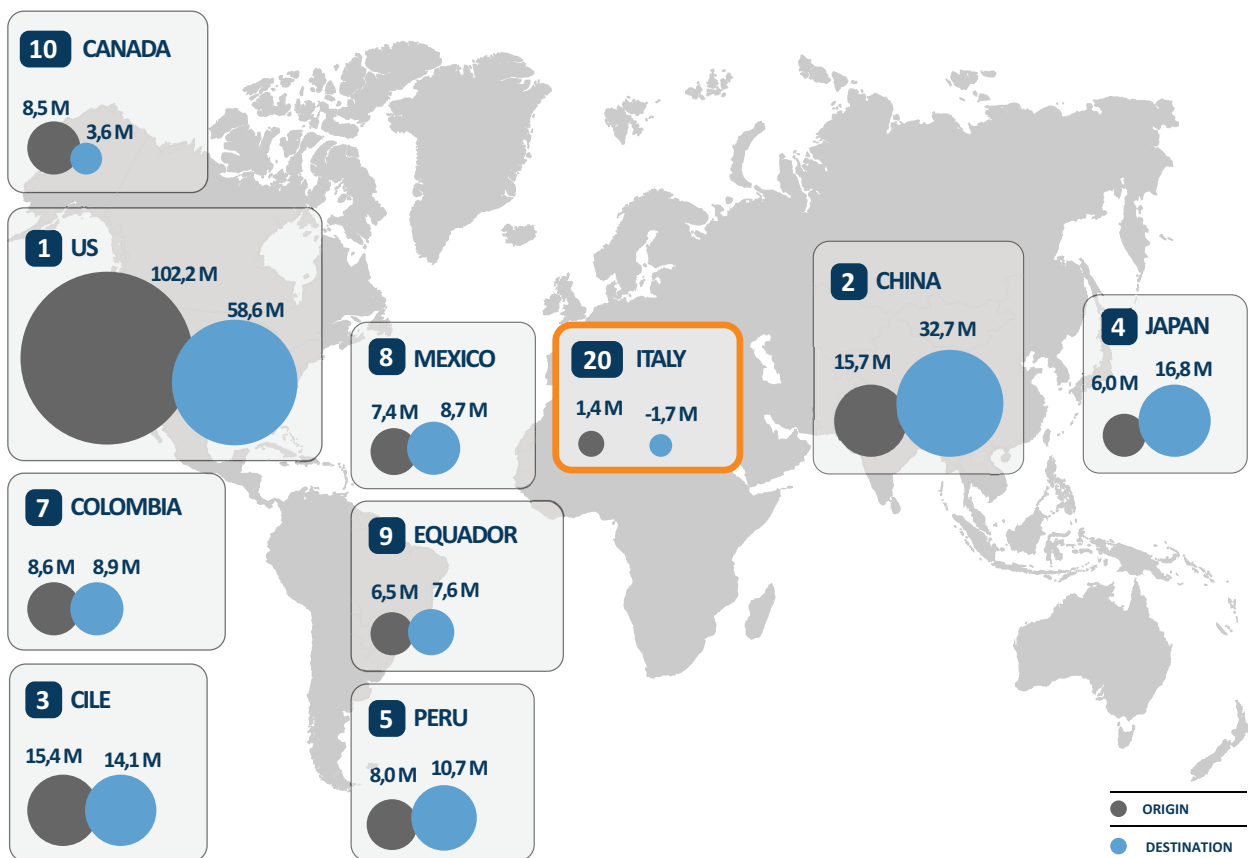


Figura 3 - Fonte: SRM su Suez Canal Authority 2016

Date queste premesse, l'obiettivo di questo studio è proprio quello di illustrare ed offrire un monitoraggio, certamente non esaustivo, delle strategie marittime che sta perseguendo la Cina nel Mediterraneo; il *Mare nostrum*, infatti, per questo Paese, col passare del tempo, è passato da mare di transito per le navi a vera e propria base logistica permanente, tattica che è culminata, come vedremo, con l'acquisto di una quota rilevante del porto greco del Pireo.

Nasce, infatti, spontanea la riflessione che induce ad affermare che il Mediterraneo sta sempre più guadagnando una sua centralità e sempre più diventando bacino di traffico denso di opportunità per il commercio internazionale, come anche numerosi studi di SRM hanno dimostrato².

Non a caso, infatti, se si guarda l'andamento dell'interscambio commerciale, che per lo più avviene con modalità di trasporto marittima, da e verso i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo e quelli del Golfo - che in una logica allargata fanno parte integrante della dimensione geo-politica dell'area - dal 2001 al 2015 oggi si osserva una crescita costante: l'Italia è passata da 37,6 a 66,5 Mld \$; la Germania da 40,6 a 89,8 Mld \$; gli Stati Uniti da 82,9 a 168,5 Mld \$.

Chi però ha fatto un balzo di notevole portata è la Cina. Nell'area MENA-Middle East and North Africa l'interscambio cinese è passato dai 21,3 Mld \$ nel 2001 a 257,4 Mld \$ nel 2015 con stime che prevedono una crescita fino a 283 Mld \$ nel 2018.

La Cina nelle classifiche di competitività internazionali

Un primo passo che è stato opportunamente fatto nello studio è stato inquadrare la Cina nelle classifiche internazionali del trasporto e della logistica.

In primo luogo è stato preso come base di analisi il *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) dell'Unctad che si fonda su 5 componenti: 1) il numero delle navi; 2) la capacità di trasporto in termini di container di queste navi; 3) il tonnellaggio massimo delle navi; 4) il numero di servizi marittimi; 5) il numero di compagnie di navigazione che impiegano portacontainer nei servizi da e per i porti; in questo caso essendo un indice calcolato con la *Cina 2004* uguale a 100 è palese di come questo Paese sia considerato la *perfezione* marittima in termini di accoglienza di navi e di capacità di attrazione del naviglio stesso.

² Cfr. SRM (anni 2011-2015), *Rapporto Annuale. Le Relazioni Economiche tra l'Italia e il Mediterraneo*, Giannini Editore, Napoli; SRM (anni 2014-2016), *Rapporto Annuale. Italian Maritime Economy*, Giannini Editore, Napoli.

Ciononostante la Cina è ulteriormente cresciuta raggiungendo nel 2016 il valore di 167,48; il primo Paese Europeo nelle classifiche è la Germania con un valore di 97,75 ed è al 7° posto; l'Italia è al 16° posto delle 157 nazioni prese in considerazione.

Da segnalare che nel ranking sono presenti tutti i principali nostri competitor europei commerciali e marittimi nel Mediterraneo – tra essi Germania, Francia, Spagna - e che sono tutti al di sopra dell'Italia, segno questo di dover comunque recuperare (e rapidamente) terreno nei confronti di realtà che hanno da sempre impostato il loro sviluppo marittimo e logistico al centro delle politiche di crescita.

Non a caso, tornando alla presenza dell'estremo oriente nei porti europei, il porto di Anversa in Belgio vanta la presenza di PSA di Singapore come terminalista che non è cinese ma espressione comunque di un know-how con cui bisogna spesso fare sinergia se si vogliono attrarre traffici e sviluppare scali. E non a caso (si dirà meglio in seguito) la Grecia ha assegnato a Cosco una cospicua parte del proprio porto più importante. Ma gli esempi come avremo modo di constatare sono ben più numerosi.

Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) 2016 – Top 15 e Italia

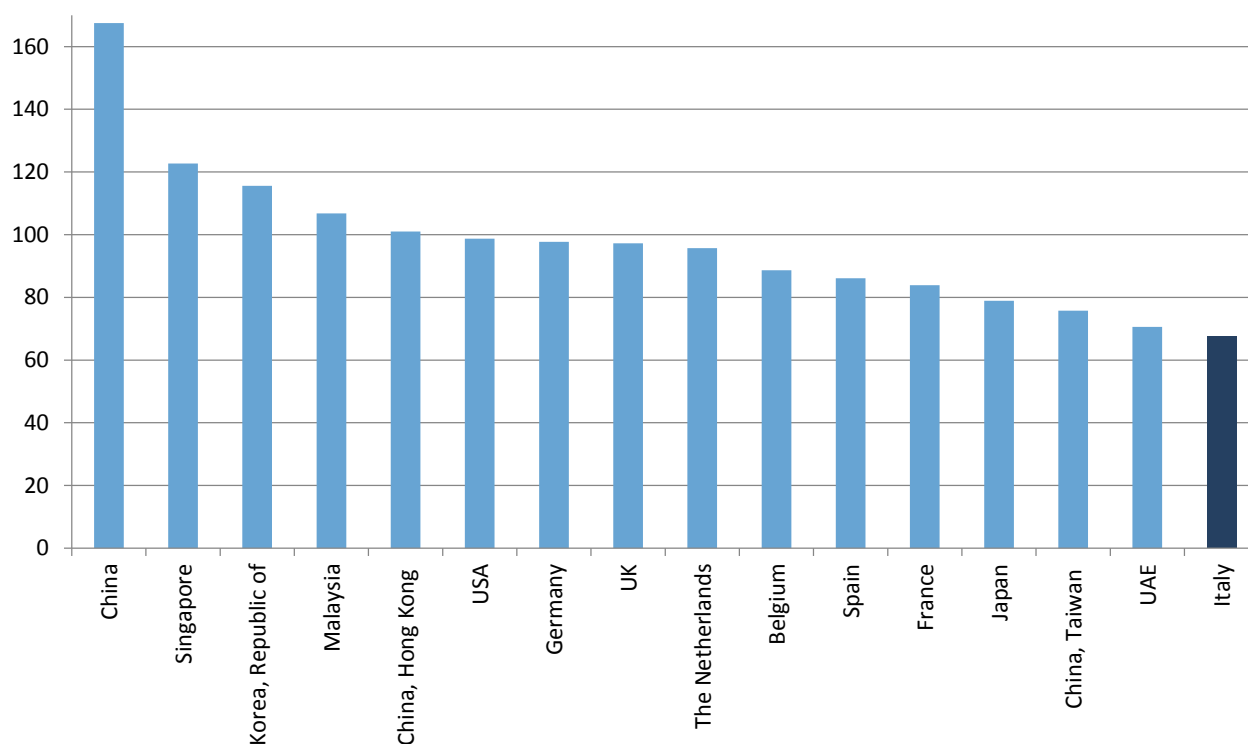


Figura 4 - Fonte: SRM su dati Unctad 2016

Il LSCI è un indicatore che va dunque monitorato con attenzione poiché mostra la capacità di adattamento di un sistema portuale e logistico alle trasformazioni ed ai fenomeni che avvengono a livello marittimo mondiale. È significativo ad esempio constatare che gli Emirati Arabi Uniti sono passati da un valore di 38,06 del 2004 ad un valore di 70,57 nel 2016, segno di una coscienza pienamente acquisita di dover rafforzare la propria capacità ed efficienza portuale; e ciò è avvenuto con ingenti investimenti nel settore³, specie negli Emirati di Dubai ed Abu Dhabi dove insistono porti di grande dimensione ed eccellenza.

Un indicatore di altro tipo è il LPI, *Logistics Performance Index* della World Bank; esso, a differenza del precedente è più tarato su parametri strettamente logistici e prende infatti in considerazione: 1) efficienza doganale; 2) qualità delle infrastrutture legate al commercio e ai trasporti; 3) qualità e quantità dell'internazionalizzazione marittima; 4) competenza e qualità dei servizi logistici; 5) tracciabilità delle navi; 6) frequenza con cui le spedizioni raggiungono i loro destinatari entro il tempo stabilito. In questo caso la Cina non raggiunge valori massimi attestandosi al 27° posto tra i 160 Paesi presi in considerazione. Ed è interessante constatare la presenza di 7 Paesi Europei tra i primi 10 in classifica. L'Italia è al 21° posto, comunque prima della Cina. Guardando le classifiche dei due indicatori si ha comunque la sensazione di una maggiore sinergia che hanno i Paesi Europei tra il proprio sistema marittimo e la propria logistica mentre viene in evidenza una maggiore concentrazione degli investimenti Cinesi sulla capacità di attirare e smistare merci nel mondo.

Le carenze del sistema cinese sono più marcate nei sotto-indicatori che costituiscono il LPI dove addirittura il Paese scende al 31° posto per gli aspetti "Customs" (dogane) e "Timeliness" (puntualità nelle spedizioni), due aspetti chiave di un sistema logistico efficiente.

Dopo aver individuato la collocazione del Dragone nei due indicatori internazionali considerati ora effettuiamo l'analisi di alcuni fenomeni marittimi: il gigantismo navale connesso all'efficienza portuale, i terminal e le grandi alleanze per dare una visione di come e dove il Paese sta posizionandosi all'interno dell'Area Med & Gulf.

³ Cfr. SRM (2015), *Outlook. Il business Italiano negli Emirati Arabi Uniti*, www.srm-med.com.

Logistics Performance Index (LPI) 2016 – TOP 15, Italia e Cina

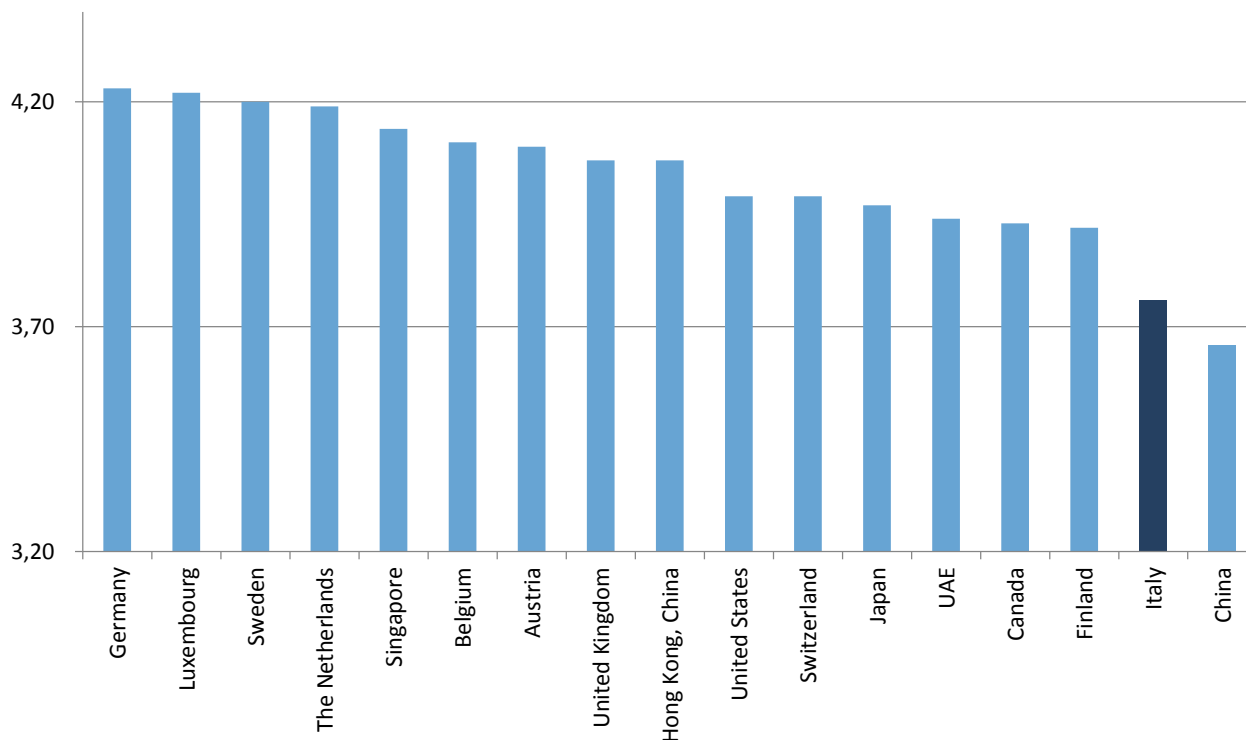


Figura 5 - Fonte: SRM su dati World Bank 2016

Le Megaship, i terminal e le grandi alleanze: come la Cina si sta posizionando nel Mediterraneo

Nell'ultimo triennio (2014-2016) è risultata particolarmente accentuata la politica di aumentare in modo rilevante la dimensione delle navi da parte dei principali vettori container. Ciò ha impattato sulle rotte mondiali che sono andate via via diventando più selettive poiché i porti non sempre possono accogliere navi da 19-21 mila TEU e non sempre hanno un'efficienza logistica e attrezzature tali da poter imbarcare/sbarcare i container e smistarli subito verso l'entroterra o verso canali di transhipment.

È in atto dunque un naturale processo di selezione tra porti che sta via via privilegiando quelli che sono in grado di assicurare ai vettori, costi più bassi, elevata produttività, tecnologie logistiche all'avanguardia che possano lavorare la nave e generare altri modi di trasporto.

Si è avviata una sorta di corsa all'espansione dei terminal e agli investimenti proprio in nuove tecnologie infrastrutturali (ad esempio a Rotterdam è stato realizzato il *Maasvlakte 2*, terminal completamente automatizzato).

Così come è in atto, e lo sarà presumibilmente anche nel prossimo futuro, una politica molto intensa di alleanze alla ricerca di razionalizzazione di rotte, di economie di scala e anche di opportunità strategiche.

Sono nate così sigle ormai note agli operatori come *2M*, *Ocean Alliance* e *THE Alliance* che aggregano i più grandi operatori, che sono in continua evoluzione e che stanno progressivamente definendo le loro tattiche di "aggressione" dei mercati containerizzati i quali, giova ribadirlo, interessano la Cina in quanto il Paese ha una portualità fortemente dipendente da questo tipo di segmento come mostra anche la Tabella di seguito. Tra i primi 20 porti mondiali 9 sono cinesi. Shanghai, primo porto mondiale, ha movimentato - nel 2015 - 36,5 milioni di TEU.

Top 20 container ports. Anni 2013–2015 (TEU)

Port	Country	2013	2014	2015	Var.% 15/14	Var.% 14/13
Shanghai	China	33.773.000	35.285.000	36.537.000	3,5%	4,5%
Singapore	Singapore	32.580.000	33.870.000	30.922.400	-8,7%	4,0%
Shenzhen	China	23.280.000	24.030.000	24.200.000	0,7%	3,2%
Ningbo-Zhoushan	China	17.350.000	19.450.000	20.626.000	6,0%	12,1%
Hong Kong	China	22.352.000	22.226.000	20.073.000	-9,7%	-0,6%
Busan	South Korea	17.690.000	18.680.000	19.450.000	4,1%	5,6%
Guangzhou	China	15.310.000	16.160.000	17.570.000	8,7%	5,6%
Qingdao	China	15.520.000	16.620.000	17.500.860	5,3%	7,1%
Jebel Ali	UAE	13.600.000	15.250.000	15.590.000	2,2%	12,1%
Tianjin	China	13.010.000	14.057.000	14.085.000	0,2%	8,0%
Rotterdam	The Netherlands	11.600.000	12.300.000	12.200.000	-0,8%	6,0%
Port Kelang	Malaysia	10.350.409	10.945.804	11.890.000	8,6%	5,8%
Kaohsiung	Taiwan	9.940.000	10.590.000	10.260.000	-3,1%	6,5%
Antwerp	Belgium	8.578.269	8.977.738	9.653.511	7,5%	4,7%
Dalian	China	9.900.000	10.130.000	9.300.000	-8,2%	2,3%
Xiamen	China	8.000.000	8.600.000	9.180.000	6,7%	7,5%
Port Tanjung Pelepas	Malaysia	7.600.000	8.500.000	9.100.000	7,1%	11,8%
Hamburg	Germany	9.300.000	9.700.000	8.800.000	-9,3%	4,3%
Los Angeles	USA	7.900.000	8.340.066	8.160.458	-2,2%	5,6%
Long Beach	USA	6.700.000	6.820.808	7.192.069	5,4%	1,8%

Tabella 1 - Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2015

Come la Cina si colloca in questo contesto di alleanze e gigantismo navale?

Nel mese di febbraio 2016 è stato inaugurato il nuovo gruppo armatoriale che ha fuso i due grandi operatori: Cosco, compagnia partecipata dallo Stato fondata nel 1961, e la China Shipping costituita nel 1997. Il risultato della fusione ha generato un gruppo che possiede asset del valore di circa 80 miliardi di dollari e che produce oltre 38 miliardi di fatturato.

Con le sue 1.114 navi per una capacità di carico totale pari a 85,32 milioni di tonnellate di portata lorda, Cosco Shipping (nome abbreviato derivato dalla fusione), che ha sede a Shanghai, è il più grande gruppo armatoriale mondiale. Esso detiene il primo posto in termini di capacità della flotta di proprietà nei settori delle portarinfuse, con 365 navi per un totale di 33,52 milioni di tonnellate di portata lorda operate principalmente con i marchi China Cosco Bulk Shipping (Group) Co. e China Shipping Bulk Carrier Co., delle navi cisterna, con 120 navi per 17,85 milioni di tpl (tonnellate di portata lorda) gestite principalmente da China Shipping Development Co. nonché dalla Dalian Ocean Shipping Co., delle navi per merci generali e specializzate della capacità di tre milioni di tpl, e con il quarto posto nella graduatoria mondiale nel segmento delle portacontainer con una flotta della capacità di 1,58 milioni di container TEU che fa capo al marchio Cosco Container Lines.

Il nuovo gruppo armatoriale, ed è un altro passaggio strategico, conta su una propria rete di 46 terminal portuali per il traffico dei container, gestita da Cosco Shipping Ports, che è la seconda nel mondo per volume di traffico movimentando annualmente 90 milioni di TEU. Cosco Shipping ha anche una leadership mondiale nel segmento della vendita di bunker, con forniture annue che superano i 25 milioni di tonnellate, nonché la terza posizione mondiale nella classifica delle principali società di noleggio di container, con una flotta della consistenza pari ad oltre 2,7 milioni di TEU, e la propria primaria rete mondiale di agenzie marittime e di servizi per l'industria offshore. Il gruppo è presente anche nel settore del trasporto dei passeggeri attraverso la Xiamen Ocean Shipping Co. (Cosco Xiamen) e la China Shipping Passenger Liner Co. (CS Passenger Line).

La Cina attraverso queste aziende ha iniziato ormai da anni, ben prima della fusione, una strategia di penetrazione molto incisiva nei porti e nei terminali portuali del Mediterraneo, nel Golfo e nel Nord Europa perseguendo diverse strade e cioè agendo:

- attraverso le materiali acquisizioni delle infrastrutture, tra cui terminal ed i porti dove ormai detiene importanti quote di partecipazione (di maggioranza o di rilievo);
- attraverso una stretta politica delle alleanze e quindi delle rotte globali più produttive in termini di business da percorrere.

Analizziamo di seguito i punti elencati.

Il passo sicuramente più importante risale a gennaio 2016 quando è stata diffusa la notizia che il Governo greco ha accettato la proposta di Cosco per l'acquisizione del 67% dell'Autorità Portuale del Pireo.

È stato questo il pilastro che ha segnato un vero e proprio posizionamento strategico della Cina nel Mediterraneo; l'offerta presentata dal gruppo armatoriale cinese ha rappresentato una svolta nel comparto della portualità europea. L'HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) ha stabilito che l'accordo ha un valore complessivo di 1,5 miliardi di euro in quanto, oltre al valore dell'offerta ammontante a 368,5 milioni di euro, sono stati previsti - ed è questo il vero punto della questione che ha valenza - obbligatoriamente investimenti da realizzare pari a 350 milioni di euro nell'arco del prossimo decennio e sono attesi introiti per lo Stato greco derivanti dall'accordo di concessione pari a 410 milioni di euro.

Inoltre sarebbero previsti dividendi e interessi a favore della HRADF nonché ulteriori investimenti oltre quelli da realizzare in via obbligatoria entro la fine del periodo di concessione che scadrà nel 2052.

L'accordo stabilisce che la transazione avvenga in due fasi. Inizialmente Cosco verserà alla HRADF 280,5 milioni di euro per acquisire il 51% del capitale della Piraeus Port Authority (PPA). Dopo cinque anni, al soddisfacimento di determinate condizioni fissate dall'intesa tra cui il completamento degli investimenti obbligatori, verserà a HRADF ulteriori 88 milioni di euro per accrescere la propria quota in PPA al 67%. Di fatto il porto è stato acquistato dalla compagnia.

Questi investimenti consentiranno di creare in Grecia 31.000 posti di lavoro e di innalzare il valore prodotto nel Paese dal settore della logistica dagli attuali 400 milioni di euro a 2,5 miliardi di euro.

Da Cosco saranno realizzati, altro punto di rilievo, investimenti anche nel settore crocieristico per consentire al porto greco, che nel 2015 ha movimentato quasi 1 milione di crocieristi, di incrementare il traffico a 3 milioni di passeggeri. Ma investimenti saranno realizzati anche nei settori delle costruzioni e riparazioni navali, della movimentazione di auto, con lo scopo di fare del porto il principale hub per il traffico dei autoveicoli del Mediterraneo, e della movimentazione dei container, con l'obiettivo di innalzare il volume di traffico containerizzato, che nel 2015 è stato pari a 3,3 milioni di TEU, e portarlo a sette milioni di TEU ed arrivare successivamente a dieci milioni di TEU all'anno.

Altra importante operazione di posizionamento strategico perfezionata nel maggio 2016 è stata conclusa sempre dal gruppo che ha acquisito il 35% di Euromax Terminal Rotterdam (ETR) nel porto di Rotterdam per oltre 125 milioni di euro.

ETR gestisce uno dei cinque terminal per contenitori nell'area *Maasvlakte I* del porto di Rotterdam. Il terminal 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) e nel 2015 ha movimentato un traffico di 2,3 milioni di TEU.

L'operazione ha particolare valore in quanto consolida la presenza del Gruppo Cinese nei mercati marittimi nordeuropei che già esisteva su Anversa quando nel novembre 2004 Cosco Shipping Ports acquistò una quota del 20% del terminal Antwerp Gateway del porto di Anversa (ndr. Cosco è presente anche nel Porto di Zeebrugge). E da notare che Cosco prima di concludere queste due operazioni sul Pireo e su Rotterdam aveva già dato ampi segnali di consolidare la sua presenza nel Nord-Europa annunciando, nel dicembre 2014, di voler stabilire ad Amburgo il centro di controllo di tutti i suoi servizi intra-europei, la cui responsabilità è passata dal quartier generale di Shanghai alla controllata tedesca Cosco Container Lines Europe GmbH (Coscon Europe), che ha la sua sede proprio nel porto tedesco.

L'insistente presenza nel Mediterraneo della Cina non termina con queste operazioni. Ad agosto 2016 infatti la Cosco ha manifestato interesse ad aggiudicarsi la concessione del terzo terminal container di Algeciras in Spagna. Algeciras, come noto, è uno dei più importanti porti del Mediterraneo per il traffico container di transhipment e per i prodotti petroliferi. Nel 2015 ha movimentato 4,5 milioni di TEU. Nel primo semestre del 2016 ha movimentato 2,3 milioni di TEU, con una crescita del 13% rispetto allo stesso periodo del 2015. Il bando per inviare offerte per gestire il terzo terminal container è stato pubblicato il primo agosto. Nel dettaglio, riguarda un terminal in un'area di oltre 30 ettari con una concessione della durata di 50 anni, che dovrà essere altamente automatizzato e avrà una parte dedicata al vettore aggiudicatario e una pubblica.

L'area occupa oltre 30 ettari nella zona meridionale ed è collegata al terminal merci ferroviario dello scalo, ha una banchina per accogliere contemporaneamente due navi da 20 mila TEU.

Pare opportuno evidenziare che il posizionamento della Cina sta avvenendo in modo forte anche nell'area *East Med*. Infatti un altro importante asset acquisito è il porto di Haifa in Israele; nel maggio 2015 i due Paesi hanno siglato l'accordo che ha affidato la gestione del porto (nel nord d'Israele) alla Shanghai International Port Group Co. (SIPG). Dopo l'intesa sottoscritta tra i due governi, il passaggio all'amministrazione cinese dello scalo (in concessione, per 25 anni) scatterà nel 2021, un anno dopo il previsto completamento dei lavori per il nuovo porto di Haifa, progettato per gestire 1,8 milioni di container. SIPG investirà circa 2 miliardi di dollari per costruire

impianti e acquistare attrezzature per il porto. L'investimento ad Haifa contribuirà a rafforzare i collegamenti tra il porto di Shanghai e gli altri porti lungo la Via della Seta marittima (v. paragrafo seguente) e a formare una rete commerciale più fitta tra Shanghai e gli altri porti europei.

Per proseguire con il Mediterraneo Orientale, è da constatare inoltre che nel settembre 2015 le cinesi China Cosco Holdings Co., China Merchants Holdings (International) Co. (CMHI) e CIC Capital Corporation, hanno formato una joint venture per acquisire una partecipazione nelle turche Fina Liman Hizmetleri Lojistik e Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik. La prima società turca è una holding il cui unico asset è l'investimento nella Kumport, che a sua volta possiede e gestisce il container terminal Kumport Terminal nel porto di Ambarli, sulla costa nord-occidentale del Mar di Marmara, uno dei più importanti del Mediterraneo.

La joint venture formata dalle tre società cinesi, denominata Euro-Asia Oceangate, è partecipata con il 40% da Cosco Shipping Ports, con il 40% da Keen Charm Development Ltd, società integralmente controllata dal gruppo portuale CMHI, e con il 20% da Beijing Hanguang Investment Corporation (BHIC), società integralmente controllata da CIC Capital, filiale della China Investment Corporation (CIC), società pubblica cinese specializzata in investimenti esteri.

La joint venture ha concordato l'acquisizione del 64,5% del capitale azionario di Fina Liman per 920 milioni di dollari. Il rimanente resterà alla lussemburghese Turkac, società che fa capo allo State General Reserve Fund, fondo del Ministero delle Finanze del Sultanato dell'Oman.

Il Kumport Terminal, ha sei banchine per un totale di 2.180 metri lineari con profondità del fondale di -16,5 m che sono in grado di accogliere portacontainer della capacità di 18.000 TEU, ha una capacità di traffico containerizzato annua pari a 1,8 milioni di TEU.

Il terminal ha la possibilità di essere oggetto di ampliamento fino al raggiungimento di una capacità di traffico annua pari a 3,5 milioni di TEU. Nel 2014 il terminal ha movimentato un traffico di 1.414.000 TEU, pari al 17% del traffico containerizzato movimentato complessivamente dai porti turchi, e nel periodo 2009-2014 ha registrato una crescita annua del traffico superiore al 30%.

Ultimo, ma solo in ordine di tempo, è l'investimento cinese in Italia formalizzato nel mese di ottobre 2016 con l'accordo tra APM Terminals e China Cosco Shipping Ports, ramo terminalistico del gruppo Cosco, per la creazione di una nuova joint-venture che assumerà la gestione del futuro terminal container di Vado Ligure, nonché del Reefer Terminal, struttura specializzata nella movimentazione di merce a temperatura controllata ubicata nello stesso scalo.

Nella nuova entità APM Terminals controllerà la maggioranza assoluta, ovvero il 50,1%, mentre Cosco controllerà il 40%. Il restante 9,9% sarà invece in mano a Qingdao Port International Development, entità con sede a Hong Kong controllata da Qingdao Port International, la società che gestisce il porto cinese di Qingdao.

Più datato e più noto è l'investimento in Egitto da parte della Cina; ciò avvenne nel 2007 quando a novembre Cosco Pacific acquistò il 15% della SCCT-Suez Canal Container Terminal dalla danese IFU e il restante 5% dalla APM Terminals. La nuova compagnia azionaria della SCCT è divenuta dunque la seguente: APM Terminals (Gruppo Maersk) 55%, Cosco 20%, Suez Canal Authority 10%, National Bank of Egypt 5% e settore privato egiziano 10%.

Cosco Pacific - Profilo e principali numeri

Cosco Pacific è oggi diventata Cosco Shipping Ports Ltd. a seguito della fusione Cosco-China Shipping, un gruppo che, ricordiamo rappresenta l'8% della flotta mondiale container in termini di capacità.

Nei primi sette mesi del 2016, i terminal gestiti hanno movimentato un traffico pari a 54 milioni di TEU (+3,5%).

Inoltre, nello stesso periodo i terminal che fanno capo al gruppo cinese situati nei porti di Anversa, Pireo e Port Said hanno movimentato rispettivamente 1,2 milioni di TEU (+1,6%), 2,0 milioni di TEU (+14,2%) e 1,5 milioni di TEU (-19,7%).

Nel 2015 il totale container movimentati è stato di oltre 90 milioni di TEU.

Container movimentati da Cosco Pacific nei porti (2015)

Ports	M. TEU	Ports	M. TEU
Qingdao	17	Ningbo	3,1
Shenzhen	12,2	Piraeus	3
Guangzhou	10,3	Port Said	3
Shanghai	8,2	Hong Kong	2,8
Dalian	5,3	Nanjing	2,6
Tianjin	4,6	Antwerp	2
Lianyungang	3,5	Singapore	1,5
Yingkou	3,4	Others	8
		Total	90,5

Fonte: elaborazione SRM su Cosco

Con questo investimento la Cina si propone di aggredire il mercato portuale del Mediterraneo attraverso la presenza in uno degli snodi mondiali strategici del trasporto via mare quale il Canale di Suez, allo scopo di generare nuove aree di business.

Il secondo punto da analizzare e monitorare in questa sede è quello relativo alla politica del gigantismo navale e delle grandi alleanze.

Il primo è collegato alla necessità di adeguarsi ad un mercato ormai fortemente orientato a costruire navi di grande dimensione, seppur questa strategia abbia alimentato un dibattito sull'opportunità o meno di realizzare grandi navi e stravolgere in modo così drastico le strategie dei porti costringendoli ad investire in attrezzature logistiche ed infrastrutture o, in alternativa, cambiare tipologia di traffico (ma su questo ultimo aspetto non ci soffermeremo).

Anche Cosco ha seguito la tendenza e, pur disponendo di una flotta già comprensiva di naviglio di grande dimensione, nel settembre 2015 ha ordinato la costruzione di undici portacontainer da 19.000 TEU per un investimento di 1,5 miliardi di dollari, commissionate a quattro cantieri navali cinesi.

Sei nuove navi comporteranno un investimento di 135,3 milioni di dollari ciascuna, altre cinque navi costeranno 139,5 milioni di dollari ciascuna. Le undici portacontainer saranno prese in consegna nel 2018. Le grandi navi, come già accennato, nel tempo comporteranno un effetto di selezione dei porti che sapranno offrire una migliore efficienza logistica e infrastrutture più avanzate. Ciò lascia dedurre che gli investimenti cinesi che abbiamo prima enunciato saranno configurati con queste logiche ed, inoltre, lascia presagire una sempre maggiore presenza di navi di grande dimensione nel Mediterraneo con provenienza/destinazione estremo oriente.

Altra politica perseguita dai vettori marittimi cinesi Cosco-China Shipping è stata quella delle alleanze navali; anche questo fenomeno negli ultimi 3 anni ha avuto un'evoluzione molto spinta con compagnie che sono entrate ed uscite in continuazione da accordi e protocolli di varia natura.

Le 3 più famose che ora paiono essere definite sono:

- *2M*: Maersk Line, MSC e HMM (Hyundai Merchant Marine), quest'ultimo vettore sta ancora discutendo l'accordo;
- *Ocean Alliance*: Cma-Cgm, Cosco Container Lines, Evergreen Line e OOCL;
- *THE Alliance*: Hanjin⁴, Hapag-Lloyd, K-Line, MOL, NYK, Yang Ming.

⁴Ndr. Al momento dell'elaborazione del presente rapporto la compagnia Hanjin è in amministrazione controllata e ciò potrebbe comportare modifiche negli assetti dell'alleanza.

Ai fini dell'analisi interessa principalmente considerare la Ocean Alliance che vede interessati operatori internazionali che hanno questa configurazione:

- Cma-Cgm (Francia);
- Cosco (Cina);
- Evergreen (Taiwan);
- OOCL (Hong Kong).

Un carrier europeo di bandiera francese e tre dell'estremo oriente che lasciano immaginare un accordo che vada ad insistere in modo forte sulle rotte Asia-Europa, e viceversa. Le analisi di Alphaliner vanno infatti a mostrare come sarà lo share-market proprio della prima direttrice che abbiamo citato con il 35% della quota detenuta dall'alleanza franco-orientale (Cfr. Figura 6).

Appare dunque evidente come la strategia grande nave-grande alleanza vada di pari passo, in questo modo si è avviato un processo di competizione che gioverà i vettori che meglio hanno saputo delineare le direttrici di sviluppo e che quindi hanno avuto lungimiranza nel comprendere quali saranno nel futuro i mercati di riferimento specie nel settore dei container; il Mediterraneo pare essere uno di questi e non a caso quest'area è sempre molto ambita dal punto di vista portuale; basti pensare che non sono solo i cinesi ad essere interessati al Mediterraneo ma anche molti altri terminalisti e compagnie navali di altri Paesi come ad esempio PSA di Singapore, DP World degli Emirati Arabi, Hutchinson Ports di Hong Kong.

Al riguardo possono essere fatti numerosi esempi anche in Italia come ad esempio la danese Maersk ha aperto nuovi uffici a Napoli che hanno competenza per il Mezzogiorno; così come la tedesca Eurokai che attraverso Contship gestisce, tra gli altri i porti di Gioia Tauro, Cagliari e La Spezia, e così anche per Genova dove ha investito APM o l'investimento di PSA a Venezia.

Nel Mediterraneo invece, sempre solo per fare alcuni esempi, troviamo Tanger Med con APM ed Eurokai, Valencia e Barcellona con MSC. Il *Mare nostrum*, con i suoi 2 miliardi di tonnellate di merci che transitano ogni anno, è diventato terreno di sfida dove gli operatori ritengono possa giocarsi una partita importante delle relazioni commerciali internazionali che il globo terrestre si trova ad affrontare; una di queste sfide è rappresentata dalla nuova *Via della Seta* che approfondiremo nel paragrafo che segue.

Discorso a parte, per questo trattato in fondo al paragrafo, merita la citazione di un altro importante investimento che sta realizzando il vettore statale Cinese (ribadiamo che Cosco è a partecipazione pubblica); il gruppo armatoriale, come annunciato a fine settembre, costruirà e gestirà un nuovo terminal container nel porto di Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti per fissare un punto d'appoggio delle proprie navi nel Golfo.

La presenza della Cina nel Mediterraneo, nel Nord Europa e nel Golfo

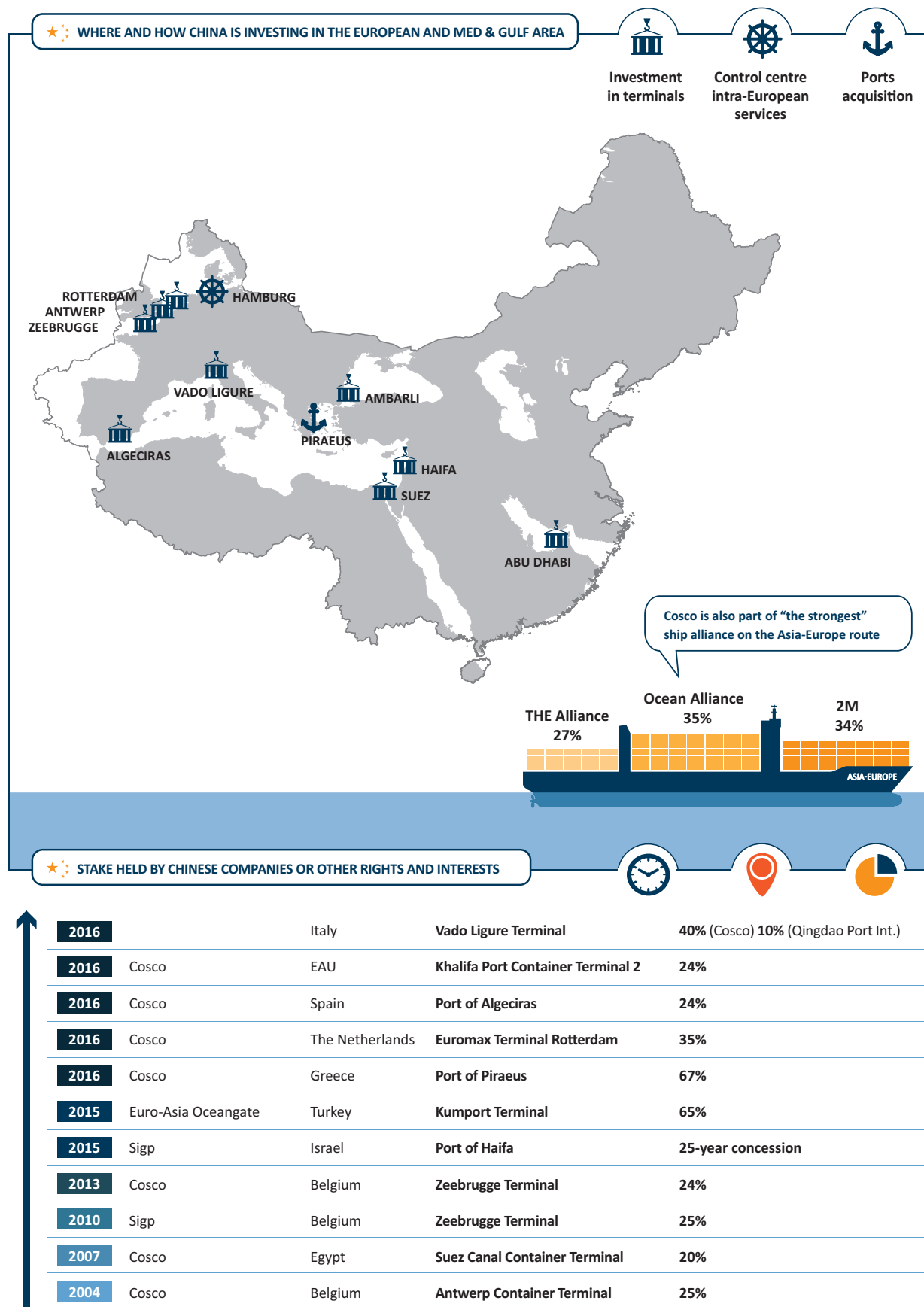


Figura 6 - Fonte: SRM su dati e informazioni Alphaliner, Abu Dhabi Ports, Bloomberg e Shanghai Daily

L'accordo si concretizzerà con un esborso di 738 milioni di \$ per una concessione di 35 anni e ciò aumenterà il ruolo di Abu Dhabi nella logistica regionale e contribuirà ad attuarne il suo contestuale processo di diversificazione economica e produttiva (l'economia dell'Emirato è molto dipendente dal settore Oil).

Cosco realizzerà un terminal container che avrà le banchine con una profondità di 18 metri, la zona di concessione si estenderà su una superficie di circa 70 ettari e la capacità del porto aumenterà di 2,4 milioni di TEU che andranno ad aggiungersi agli attuali 2,5. L'accordo prevede l'opzione per un ulteriore aumento di 600 metri di banchina in futuro per consentire ulteriore crescita del volume previsto e la capacità di movimentazione annua nominale aumenterà a 3,5 milioni di TEU (l'operatività totale è attesa per il 2018); quando tutte le fasi di lavorazione saranno completate il porto avrà una capacità annua complessiva di 6 milioni di TEU.

La volontà dunque della Cina di definire snodi strategici nel Mediterraneo si estende anche nel Golfo, area che SRM ha sempre definito un hub per il traffico globale di merci; si tratterebbe del primo accordo nel settore marittimo che una società cinese effettua nell'area; Khalifa (questo il nome del porto) sarà l'hub per Cosco all'interno dell'area nonché il punto di riferimento per la Via della Seta con particolare riferimento al Medio Oriente, Africa ed Sud Asia⁵.

One Belt One Road e le nuove rotte per il Mediterraneo

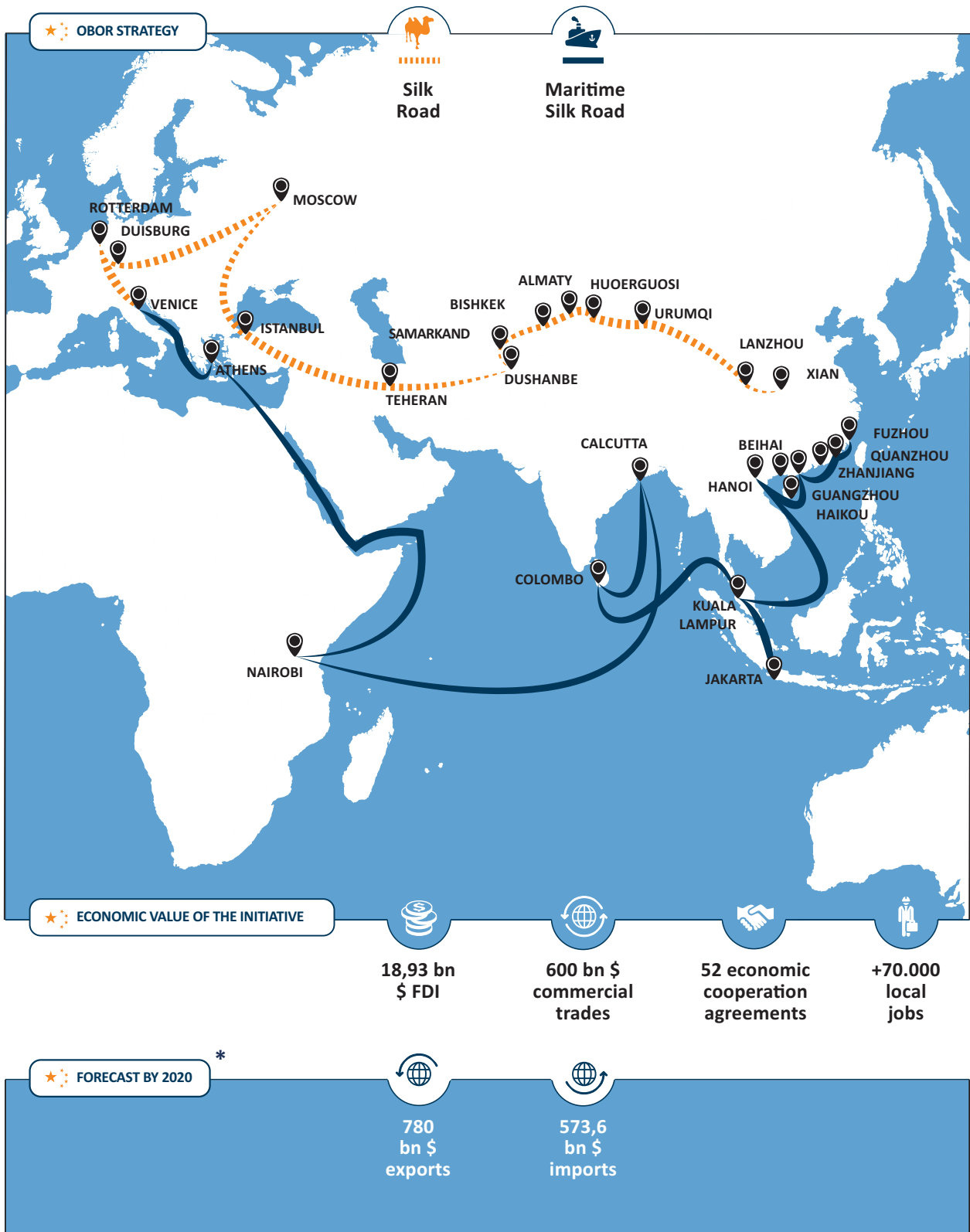
Il 7 dicembre 2013 il presidente cinese Xi Jinping, ospite dell'Università Nazarbayev della capitale del Kazakistan, presentò agli studenti e alle autorità presenti la sua vision per il futuro dell'Eurasia. Nell'ambito del discorso disse *“per costruire dei legami economici più solidi, migliorare la cooperazione ed espandere lo sviluppo nella regione euroasiatica, dobbiamo assumere un approccio innovativo e costruire insieme una nuova cintura economica lungo la via della seta. Questa sarà una grande impresa, che porterà beneficio a tutti i paesi lungo la via... La cintura economica che proponiamo è abitata da tre miliardi di persone e rappresenta il più grande mercato del mondo, senza eguali...I popoli di questa antica via della seta, insieme, possono comporre un nuovo, meraviglioso, capitolo in questa storia tante volte raccontata. Ora, essa è un'occasione d'oro per lo sviluppo”*.⁶

La nuova Via della Seta è proprio un'iniziativa strategica della Cina per il miglioramento dei collegamenti e della cooperazione tra paesi nell'Eurasia.

⁵ Le fonti dei dati e delle informazioni illustrate sono Abu Dhabi Ports, Bloomberg e Shanghai Daily.

⁶ Citazione tratta da: GRAPPI G. (2016), *Logistica*, Ediesse, p. 153.

One Belt One Road



* Primi 8 mesi del 2016.

Figura 7 - Fonte: elaborazione SRM

Comprende le direttrici terrestri della “zona economica della via della seta” e la “via della seta marittima” ed è conosciuta anche con l’acronimo *One Belt, One Road* (OBOR). Una migliore illustrazione delle direttrici di sviluppo che il programma intenderà perseguire si trovano, con le dovute approssimazioni, nella Figura 7.

Partendo dallo sviluppo delle infrastrutture di trasporto (non solo marittime) e della logistica, 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.

La Via Marittima in particolare costeggia tutta l’Asia Orientale e Meridionale, arrivando fino al Mar Mediterraneo attraverso il Canale di Suez. OBOR dovrebbe agevolare la connettività e l’efficienza della tratta commerciale, riducendo i costi del trasporto merci, migliorando nel contempo la sicurezza degli ingenti flussi di importazioni ed esportazioni del Paese. Gli investimenti previsti avverrebbero in maniera graduale e sarebbero da realizzare anche con il sostegno:

- della Banca Asiatica d’Investimento per le Infrastrutture (AIIB)⁷, fondata dalla Cina per finanziare grandi infrastrutture, costituita alla fine del 2015, con un capitale di 100 miliardi di dollari con sede a Pechino; vi partecipano numerosi Paesi europei tra cui l’Italia;
- del SRF (*Silk Road Fund*)⁸ istituito nel dicembre 2014, con 40 miliardi di dollari USA come capitale iniziale; il Fondo fornisce principalmente sostegno agli investimenti e finanziamento per il commercio, la cooperazione economica e la connettività nel quadro dell’iniziativa OBOR in collaborazione con le imprese nazionali e internazionali e le istituzioni finanziarie;
- di altri organismi finanziari, come ad esempio, la *New Development Bank* e la *European Bank for Reconstruction and Development* (EBRD).

Nei rapporti con l’Asia e l’Europa, il piano d’azione dell’iniziativa OBOR individua sei corridoi economici terrestri e marittimi⁹; si tratta di percorsi dove sono allocati i principali progetti di trasporto e di infrastrutture energetiche, che si intersecano con i piani nazionali diversi paesi in particolare:

- *The new Eurasian Land Bridge*;
- *The China – Mongolia – Russia Economic Corridor*;
- *The China – Central Asia – West Asia Economic Corridor*;

⁷ Per approfondire ruolo e funzioni di AIIB cfr. <http://www.aiib.org/>.

⁸ Per approfondire ruolo e funzioni del *Silk Road Fund* cfr. <http://www.silkroadfund.com/>.

⁹ Per approfondimenti sui Corridoi OBOR si veda: INTESA SANPAOLO(2016), *The One Belt One Road Initiative: An Opportunity for Western Balkans*.

- *The China – Indochina Peninsula Economic Corridor;*
- *The China – Pakistan Economic Corridor;*
- *The Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor.*

Per quanto riguarda il Mediterraneo sembrerebbe, dalle tratte delineate nella Figura 7 che è stata realizzata che debbano essere il Pireo, Venezia e Istanbul i porti interessati alle direttrici cinesi della Via della Seta; se poi vengono aggiunti i progetti stradali e ferroviari di fatto i paesi interessati all’iniziativa diventano molti di più. Nel Nord Europa il porto maggiormente coinvolto sembrerebbe essere Rotterdam in Olanda.

Al riguardo, è recente il varo di un servizio che permetterà di convogliare merci cinesi direttamente nel porto di Rotterdam via ferrovia, in 15 giorni contro i 30 necessari via mare. Si ritiene di citare questa iniziativa in quanto oltre a carattere di innovatività rappresenta un collegamento ferroviario di notevole portata, uno dei più lunghi al mondo che collega la Cina con un porto dell’Unione europea.

Rotterdam è il principale scalo europeo per volume di merce movimentata, che accoglie la gran parte del traffico marittimo diretto in Europa dal Far East e che ha ampliato la propria superficie verso il mare aperto per accogliere le grandi portacontainer di ultima generazione (progetto *Maasvlakte 2*), ha adesso un’opzione in più per comunicare con i mercati asiatici. Il servizio è stato varato dall’operatore cinese Cdirs, in partnership con l’olandese RailPort Brabant, che fa parte del Gvt Group (uno dei principali gruppi imprenditoriali logistici olandesi).

La linea, denominata Chengdu-Tilburg-Rotterdam-Express, per il primo periodo di attività avrà una cadenza settimanale ma le aziende contano però di aumentare l’offerta fino a cinque partenze settimanali entro la fine del 2017. Il treno copre la distanza fra Chengdu (località situata nella Cina centrale) e Rotterdam, di circa 8 mila chilometri, ed il percorso si svolge appunto in 15 giorni, attraversando il Kazakistan e toccando Mosca. La linea è al centro di una rete di ulteriori connessioni. Da Chengdu, centro logistico posto al centro dell’entroterra cinese, partono una serie di collegamenti ferroviari verso altre città cinesi. Sono collegati porti importanti come Shanghai, Ningbo e Shenzhen e città come Wuhan, Xiamen, Nanning e Kunming. Inoltre da Chengdu le merci possono raggiungere direttamente Vietnam e Corea del Sud. L’Autorità portuale di Rotterdam dal canto suo guarda con grande attenzione verso questo genere di iniziative, che promettono di attirare sullo scalo nuovi flussi di traffico.

È questo un esempio di come la Via marittima della seta ha dato e darà un impulso all'armatura infrastrutturale portuale e marittima dei Paesi interessati con conseguente business che ne scaturirà in termini di trasporto merci e investimenti di imprese che potranno essere in prospettiva sempre maggiori potendo disporre di collegamenti rapidi efficienti. A consolidare tale affermazione, il Ministero del Commercio Estero Cinese ha diffuso nel mese di settembre 2016 dati secondo cui gli investimenti diretti della Cina nei paesi coinvolti nella Via della Seta sarebbero aumentati nel 2015 rispetto al 2014 del 38,6%, un livello record.¹⁰ Gli investimenti in termini di importo ammonterebbero a 18,93 miliardi di dollari, il 13% degli investimenti diretti all'estero del Paese pari a 145,67 miliardi. Le imprese cinesi avrebbero già stabilito 52 accordi di cooperazione economica nei Paesi coinvolti, con un esborso in termini di tassazione di 900 milioni di dollari e la creazione di circa 70.000 posti di lavoro locali. Gli scambi commerciali tra la Cina e i Paesi della Via della Seta hanno superato, durante i primi otto mesi del 2016, i 600 miliardi di dollari, il 26% del volume totale del commercio estero della Cina.

Lo Shanghai International Shipping Institute prevede che, al 2020, la Cina dovrebbe esportare nei Paesi e nelle regioni lungo la Via della Seta beni, e servizi per circa 780 miliardi di dollari e importarne 573,6 miliardi.

Nel paragrafo data la natura dell'analisi effettuata si è ritenuto di dover mostrare quali sono alcuni tra i più importanti progetti infrastrutturali che saranno realizzati nell'area MENA a seguito della realizzazione di OBOR.

Sono stati presi in considerazione alcuni Paesi che in questa edizione del Rapporto Med 2016 hanno avuto rilievo quali: Emirati Arabi Uniti, Iran, Israele, Egitto, Qatar. In aggiunta, vista la presenza della Cina anche nel porto di Istanbul, è stata inserita anche la Turchia.

Il censimento ha riguardato le sole infrastrutture di trasporto marittimo ed aereo in quanto ritenute piattaforme da cui poter sviluppare movimento di merci e passeggeri a livello internazionale.

L'elaborazione effettuata, si ribadisce limitata solo ad alcuni Paesi, ha consentito di individuare opere infrastrutturali che interessano il trasporto marittimo e aereo (ad importo noto) per un totale di 27 miliardi di dollari.

¹⁰ La Fonte di queste informazioni e dei dati è Xinhua (Agenzia Nuova Cina), la maggiore e più antica delle due agenzie di stampa ufficiali della Cina, subordinata al controllo del Consiglio di Stato della Repubblica Popolare Cinese (www.xinhuanet.com).

Alcuni dei principali progetti Portuali e Aeroportuali che interessano la Silk Road

Country	Project	Investment (US \$ m)	Stage
TURKEY	Mersin International Port	755	Operational
	Derince Port	543	Awarded
	Istanbul third airport	6.810	Financial Close
	Milas-Bodrum Airport terminals	807	Operational
	Dalaman Airport	800	Financial Close
	Istanbul Sabiha Gokcen Airport	530	Operational
	Cukurova Airport	470	Tendering
	Golden Horn Port	500	Awarded
	Izmir Airport	347	Financial Close
	Western Antalya Airport	-	Planning
	Asya Port trans-shipment container terminal	413	Financial Close
	Istanbul Salipazari Cruise Port	350	Awarded
	Petlim container terminal	300	Financial Close
EGYPT	Nile River Bus Ferry	68	Planning
	Alexandria and Dekheila ports on the Nile Delta	-	Operational
	Abu Tartour mining port	-	Planning
	Nile River freight transport project	-	Planning
	Sharm el-Sheikh yacht marina	-	Tendering
	Damietta Port, new terminal	-	Tendering
	Dekheila Port, dirty bulk terminal	-	Tendering
	Dekheila Port, bulk grain terminal	-	Tendering
	Alexandria third container terminal	-	Tendering
	Safaga Port	-	Tendering
	Eltoor Port	-	Tendering
IRAN	Chabahar Port	255	Planning
	Faw Peninsula port project	7.950	Tendering
	Um-Qasr Port, berth expansion	500	Planning
	Mashhad and Isfahan airports	-	Planning
	Teheran Airport Upgrade	2.200	Planning
	Khor Al-Zubair, berth expansion	500	Planning
	Um-Qasr Port, container project	130	Signed
ISRAEL	Haifa's Bayport terminals (HaMifratz) concession	-	Awarded
	Ashdod's Southport terminal (HaDarom) concession	-	Awarded
UAE	Abu Dhabi Airport midfield terminal	2.900	Financial Close
	Sharjah International Airport expansion	-	Planning

Tabella 2 - Fonte: elaborazione SRM su *The Economist Intelligence Unit* 2016

Considerazioni conclusive

La Cina nel Mediterraneo e le opportunità per l'Italia

L'intervento della Cina nel Mediterraneo dunque si sta concretizzando sempre con maggiore incisività e andrà avanti nei suoi massicci investimenti in infrastrutture e più nel particolare nelle opere marittime e logistiche.

La creazione di vere e proprie basi logistiche ha dato il senso di un Paese che vuole stabilirsi in modo duraturo e permanente nel *Mare Nostrum* e non soltanto utilizzarlo come rotta o linea di passaggio; avere un vettore di grandi dimensioni quale Cosco e aver acquistato terminal in molti dei porti strategici di Europa e Nord-africa denotano intenzioni serie da parte della Cina di voler rafforzare le relazioni internazionali con l'area MED, area in cui ha già interessi elevati come i dati di interscambio e gli investimenti diretti hanno dimostrato nell'ambito del Rapporto MED di SRM¹¹.

L'ingresso cinese può avere una duplice lettura; la prima è senz'altro positiva, la seconda desta qualche preoccupazione per i nostri sistemi portuali.

Maggiori flussi commerciali in prospettiva (in termini di container e rinfuse) e più navi che circolano sono da vedere come aspetto positivo in quanto questi fenomeni non possono che portare nuovi investimenti, occupazione e sinergie tra imprese logistiche, portuali e manifatturiere; quindi una crescita del punto di vista delle relazioni internazionali e dello sviluppo del commercio.

Le stime d'altronde hanno parlato di oltre 1.300 miliardi di dollari di interscambio tra Cina e Paesi interessati alla *Silk Road*.

Parlare di sviluppo del commercio marittimo vuol dire attivare meccanismi competitivi tra porti e ricerca, da parte dei Paesi, di una logistica sempre più efficiente; è pacifico che la Cina nel Mediterraneo utilizzerà i suoi asset già acquisiti ma i progetti di così ampia portata come quello ad esempio della *Silk Road* maturano nel tempo, trovano perfezionamenti in corso d'opera e vanno via via attuando processi di selezione delle idee, delle infrastrutture e delle rotte e non ci si può far trovare impreparati; così come non si possono trascurare le esigenze delle imprese manifatturiere che andranno a stabilire accordi e sinergie con le imprese e i gruppi cinesi.

Ed è in questi aspetti che l'Italia deve farsi trovare pronta. La Cina è uno dei nostri maggiori partner in termini di interscambio marittimo; nel 2015, in valore, abbiamo avuto un commercio da/per il Paese pari a oltre 27 miliardi di Euro; ne deriva che abbiamo già un importante e consolidato rapporto che va messo maggiormente a frutto.

¹¹ www.srm-med.com

Italia: primi 10 Paesi in termini di Interscambio Marittimo (2015)

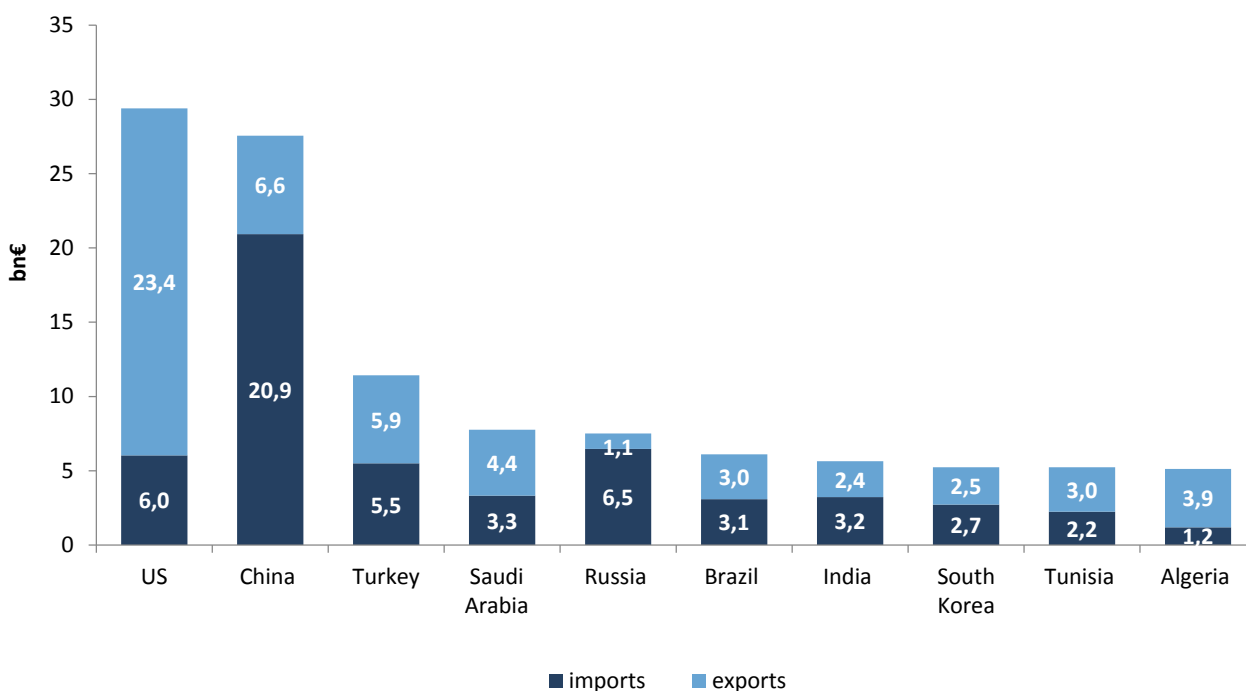


Figura 8 - Fonte: SRM su Istat Coeweb

Se invece si inizia un processo con cui il porto diventa un punto di riferimento fisso e costante per il mezzo e viene garantito al mezzo stesso un efficace logistica con meccanismi intermodali di contorno e lavorazioni logistiche il discorso cambia radicalmente. Un recente studio del prof. Theo Notteboom dell'Università di Anversa ha mostrato come una megaship che attracchi in un porto e scarichi 8.000 TEU possa attivare 14 treni, oltre 1.100 tir, 12 barge e ulteriore trasporto navale in transhipment; e questo è solo una parte che misura il lato trasportistico perché vi sarebbe poi da considerare il valore aggiunto per le imprese manifatturiere che potrebbero lavorare i container.

Tenere in efficienza un sistema portuale può voler dire influenzare in modo strategico un Paese come la Cina che ha una cultura marittima che si concretizza ogni anno nella movimentazione di quasi 130 milioni di TEU, solo considerando i primi 6 porti del Paese. Se la Cina con le sue imprese ed i suoi investimenti vuol migliorare le sue relazioni internazionali con l'Eurasia e con il Mediterraneo finirà giocoforza e favorire Paesi che possano garantirle porti e logistica all'avanguardia e non territori dove la burocrazia e le procedure amministrative possano bloccare la fluidità del trasporto e della nave.

Per l'Italia dunque si presenta una sfida che varrà non soltanto per il porto di Venezia, che sarà verosimilmente coinvolto sulla Via della Seta, ma per tutto il suo sistema di imprese manifatturiere e logistiche. Numerosi scali italiani sono caratterizzati dall'ingresso di navi cinesi e/o interessati da rotte da/per il Medio Oriente; solo a titolo di esempio Gioia Tauro, Napoli, Genova, Trieste, La Spezia e Livorno e le circostanze non possono che far bene alle nostre realtà poiché da una parte il nuovo disegno di riforma dovrebbe garantire le opportune efficienze e dall'altra esistono cospicue risorse comunitarie per rafforzare i porti, specie nel Mezzogiorno, dove si stima sia disponibile circa 1 miliardo di euro per il solo sistema portuale; se consideriamo invece l'insieme delle infrastrutture di trasporto l'importo salirebbe a circa 5 miliardi.

Gli investimenti del Dragone hanno strategie ben delineate che vedono il costituirsi di una tenaglia che afferra il Mediterraneo a partire da Suez fino ad Israele ed ai Porti Turchi per avere punti di riferimento nell'area East-Med; dopodiché il Porto del Pireo che rappresenterà lo sbocco per i mercati Balcanici ed un hub per il transhipment verso i porti di minore dimensione; a seguire Algeciras (se vi sarà l'aggiudicazione del terminal) per servire i mercati del West Med e per avere l'ultimo riferimento prima delle rotte transatlantiche.

Un punto di riferimento per il Nord-Europa sarà altresì rappresentato dai porti di Rotterdam-Anversa e Zeebrugge dove la Cosco sta realizzando importanti investimenti ed acquisizioni.

Ed è qui che il nostro Paese può inserirsi sfruttando la posizione geografica ed il know-how storico di cui dispone in materia di settore marittimo, mostrando la capacità culturale in termini di capitale umano e fisica, mostrando di avere infrastrutture ed armatori di eccellenza per cogliere le opportunità che derivano dalla Cina e non limitarsi solo ad assolvere ad un ruolo di comprimario.

maritime
economy