



in collaborazione con  ALEXBANK

**Gli effetti economici del
raddoppio del Canale di Suez
sui traffici del Mediterraneo**

maritime
economy

2015

**“Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo”
è uno studio progettato da SRM in collaborazione con il CERTeT - Università Bocconi
nell’ambito dell’Osservatorio Permanente sui Trasporti Marittimi e la Logistica
www.srm-maritimeconomy.com**

Direttore della ricerca:

Massimo DEANDREIS

Coordinatore:

Alessandro PANARO

Autori:

Oliviero BACCELLI (CERTeT)

Anna Arianna BUONFANTI (SRM)

Olimpia FERRARA (SRM)

Roberto ZUCCHETTI (CERTeT)

Dati e analisi aggiornati a Luglio 2015.

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. Qualsiasi distribuzione o fruizione del report e la riproduzione del testo anche parziale non possono essere effettuate senza l’autorizzazione di SRM.

È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Cover design e progetto grafico: Marina RIPOLI

Pubblicazione realizzata con il sostegno di:



INDICE

Executive Summary 4

Introduzione 6

Il ruolo dell'Egitto nella supply chain mondiale 7

I trend di traffico del Canale e ricostruzione sintetica del quadro
programmatico delle nuove infrastrutture 11

Il nuovo Canale di Suez 18

Gli impatti attesi sui traffici marittimi 22

Gli effetti economici 27

I prevedibili impatti sulla portualità italiana 35

Conclusioni 39

EXECUTIVE SUMMARY

► L'Egitto ha raggiunto la **19° posizione** (su 157 Paesi) nella classifica del *Liner Shipping Connectivity Index* dell'Unctad che misura la competitività del sistema marittimo sulla base del network e della qualità dei servizi di linea container offerti dai porti. Nel contesto del Medio Oriente è tra i Paesi con le performance di miglioramento più elevate: l'indice in valore assoluto è infatti aumentato di circa **20 punti rispetto al 2004**.

► Il Paese ha guadagnato, dal 2007 al 2014, **35 posizioni** nella classifica del *Logistic Performance Index* attestandosi al **62° posto** (indicatore della *World Bank* che misura la competitività logistica di 160 Paesi del mondo).

► Questi indicatori sono destinati a migliorare ulteriormente con il nuovo Canale di Suez.

► 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%. Questi dati costituiscono una base positiva per le aspettative dell'economia egiziana.

► Attraverso il Canale **nel 2014 sono transitate 822 milioni di tonnellate di merci** di cui 416 milioni nella direzione Nord-Sud e 406 milioni da Sud a Nord. Circa l'8% del totale delle merci movimentate a livello mondiale.

► I **trend di traffico del Canale fra il 2000 e il 2014** hanno visto registrare un aumento in percentuale delle merci transitate di oltre il 120%. Le entrate generate dal Canale di Suez sono state pari a 4,1 miliardi di dollari nel periodo Luglio-Marzo 2014/15 con un incremento del 2,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

► Nello stesso periodo da Nord a Sud i volumi dei **traffici container** (che pesano il 50% sul totale) sono aumentati del 187%, mentre da Sud a Nord del 219%, giungendo nel 2014 ad un sostanziale bilanciamento fra le due direttrici (212 mln di tonn. fra Nord e Sud e 222 mln di tonn. nella direzione opposta). Crescono in maniera significativa i **flussi di prodotti petroliferi**, passati da 50 milioni di tonn. nel 2000 a 178 milioni di tonn. nel 2014 (+251%).

► 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.

► I traffici che potranno trarre maggior beneficio dal nuovo Canale saranno quelli delle **navi portacontainer**; diventa quindi **fondamentale il ruolo di Port Said** dove sono presenti importanti progetti infrastrutturali.

► L'area del nuovo **Canale di Suez sarà in grado di competere con le principali regioni logistiche mondiali** e in particolare con quelle nord europee di Rotterdam e Amburgo.

► **Gli orderbook al 2015** prevedono un aumento, entro il 2018, della flotta delle navi container pari al 7% circa, con il dato che sale al 72% se consideriamo la fascia delle megaship da 18-21mila TEU e il 20,7% per la flotta da 13 a 18mila TEU.

► La stima al 2018 vede un numero di 83 megaship per lo più concentrate sulle rotte Far East-Nord Europa e Far East Mediterraneo dove tra l'altro insistono anche le Grandi Alleanze, tra tutte la 2M e la Ocean Three che detengono sulla rotta Asia Med una quota di mercato rispettivamente del 39 e 27%.

► Se consideriamo che con l'apertura del nuovo Canale di Suez il **tempo di transito è calato da 18 a 11 ore**, si comprende l'impatto potenziale sulle scelte delle rotte da parte delle compagnie di navigazione. In particolare si stima che possa generarsi **un risparmio medio di circa il 5-10% dei costi operativi totali per ciascun vettore** (a seconda delle rotte e delle distanze) utilizzando la rotta via Suez. A titolo di esempio sulla rotta Hong Kong-New York, il nuovo Canale con la conseguente riduzione dei tempi, potrà dunque diventare una valida alternativa a Panama.

► 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 sia per l'Egitto che per l'Italia e il suo Mezzogiorno che potrebbe sviluppare la propria naturale vocazione di piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo a supporto del sistema produttivo italiano.

Introduzione

Lo studio evidenzia le principali ricadute economiche previste per il settore dei trasporti, della logistica, del turismo e delle attività direttamente e indirettamente legate al trasporto marittimo intercontinentale derivanti dell'ampliamento del Canale di Suez e delle attività logistiche sinergiche pianificate dal Governo egiziano e previste esser completate nel corso dei prossimi anni.

Nel corso dell'ultimo decennio, i traffici di attraversamento del Canale hanno registrato importanti incrementi annuali, con l'eccezione del triennio fra il 2009 e il 2011, aumentando di oltre 300 milioni di tonnellate fra il 2004 e il 2014, periodo in cui si è passati da circa 520 a 822 milioni di tonn. I trend di crescita e le pressioni per una maggior prevedibilità dei tempi di attraversamento, elemento di rilevanza crescente per i traffici containerizzati che costituiscono oltre il 50% dei volumi del mercato servito dal Canale, hanno spinto il governo egiziano ad intraprendere in tempi molto rapidi un investimento di notevole rilevanza economica e geopolitica.

Tenendo conto dello specifico inquadramento geografico dell'area del Canale e della Penisola del Sinai e dell'inserimento del progetto nell'ambito di uno specifico percorso di crescita economica guidata da strategie pubbliche di lungo periodo, il focus dell'analisi è l'impatto che l'ampliamento del Canale di Suez, potrà determinare nei traffici attraverso il Mediterraneo. In particolare l'attenzione è dedicata ai possibili incrementi dei flussi di interscambio tra i Paesi del Mediterraneo e quelli del Golfo, considerando anche le recenti evoluzioni delle politiche internazionali che permetteranno di inserire pienamente anche l'Iran fra le nazioni coinvolte negli interscambi commerciali con le principali realtà del mondo occidentale.

La rilevanza strategica dell'opera comporterà ricadute importanti anche nelle relazioni fra Italia ed Egitto, sia perché l'interscambio fra i due Paesi ha raggiunto nel 2014 i 5,2 miliardi di euro (+10,2% rispetto al 2013), sia perché l'Egitto è il solo Paese al mondo di dimensioni rilevanti per il quale l'Italia è il primo mercato di sbocco per le esportazioni.

La struttura del paper affronta il ruolo dell'Egitto nella supply chain mondiale e gli effetti dei più recenti investimenti strategici nel settore dell'economia marittima e portuale. Sono poi analizzati il trend di traffico e le nuove infrastrutture realizzate lungo la direttrice del Canale di Suez. L'analisi permette di avere una visione completa degli interventi di ampliamento del Canale di Suez, ma anche degli ambiti portuali delle coste egiziane lato Mediterraneo e lato Mar Rosso che possono essere fra i principali beneficiari dello sviluppo dell'opera, insieme a quelli del Golfo. L'ultima parte è dedicata ad una sintesi delle valutazioni degli effetti economici diretti ed indiretti, con focus sugli aspetti di economia marittima e portuale.

Il ruolo dell'Egitto nella supply chain mondiale

L'Egitto ha un ruolo di particolare rilevanza nella supply chain mondiale, grazie al circuito produzione e consumi attivati dalla presenza di circa 85 milioni di cittadini, che fanno del Paese la principale nazione del Nord Africa, e grazie all'area metropolitana del Cairo, in cui risiedono oltre 15 milioni di abitanti risultando così la seconda per rilevanza in Africa, dopo Lagos. In realtà gran parte della rilevanza dell'Egitto è dovuta alla collocazione geografica, trovandosi all'incrocio dei principali flussi marittimi fra Est ed Ovest dell'emisfero settentrionale. Inoltre dispone di alcuni dei principali porti (Alessandria, Damietta e Port Said) ed aeroporti (il Cairo) africani.

Nonostante questi elementi di vantaggio comparato, l'Egitto storicamente non ha saputo trarre pieno vantaggio economico dalle attività di trasporto e logistica a servizio sia degli interscambi da e per il continente africano sia dei flussi intercontinentali, non valorizzando appieno il ruolo del Canale di Suez e non attivando politiche industriali specifiche per lo sviluppo di questo settore. Inoltre, l'impegno dell'Egitto nel perseguire il successo dell'Area tripartita di libero scambio COMESA-EAC-SADC mira senz'altro a contribuire al ribaltamento di questa situazione, assicurando un miglior utilizzo del suo potenziale geografico (SRM pubblicherà a breve uno studio in cui verranno illustrati i principali vantaggi che l'Egitto trarrebbe da una maggiore integrazione commerciale del continente africano)

Il rapporto biennale "Connecting to compete" della Banca Mondiale analizza in dettaglio gli elementi strategici del settore dei trasporti e della logistica egiziani, attraverso il Logistics Performance Index (LPI)¹. Questo indicatore è il frutto della collaborazione tra la Banca Mondiale, i principali operatori logistici e membri appartenenti al mondo accademico. Il rapporto, realizzato con cadenza biennale (World Bank, 2014), ha la specifica funzione di assistere i paesi nell'identificazione dei punti di forza e di debolezza del loro sistema infrastrutturale in modo da poter programmare i loro investimenti in maniera più focalizzata.

Dallo studio della Banca Mondiale, infatti, emerge come, a parità di reddito pro-capite, i paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una maggiore crescita, nella misura dell'1% del Pil e del 2% nel commercio.

Se da un lato il progresso tecnologico, gli interscambi commerciali a livello globale, e le liberalizzazioni degli investimenti stanno generando nuove opportunità, dall'altro le supply chain globali stanno presentando nuove sfide che possono essere vinte solo da quei paesi che faciliteranno una movimentazione delle merci rapida, affidabile ed economica. Dunque, con l'LPI, la World Bank si

¹ Nella definizione della World Bank, la logistica coinvolge una serie di attività essenziali - che vanno dal trasporto, stoccaggio, groupage della merce e operazioni doganali, allo smistamento all'interno dei singoli paesi e ai sistemi di pagamento - le quali interessano diversi operatori sia pubblici che privati. Pertanto, un network logistico globale e competitivo rappresenta la struttura portante dei commerci internazionali e, impattando positivamente sull'attività economica dei paesi, il suo miglioramento costituisce un fondamentale obiettivo di sviluppo per i policymakers.

propone l'obiettivo di focalizzare l'attenzione su una questione di importanza globale e fornire una piattaforma per il dialogo tra governi, operatori privati e società civile, che possa supportare gli stessi nel definire riforme condivise, nel promuovere la realizzazione di investimenti in infrastrutture, e favorire una cooperazione multilaterale necessaria ad evitare i crescenti costi dell'esclusione commerciale e ad evadere dal circolo vizioso della cd. "logistics unfriendliness".

È generalmente riconosciuto quanto una catena logistica efficiente possa favorire lo sviluppo degli scambi e la crescita. Infatti, l'LPI avvalorava questa tesi mostrando quanto una migliore prestazione logistica sia positivamente correlata con l'espansione del commercio, la diversificazione delle esportazioni, la capacità di attrarre investimenti diretti esteri e la crescita economica.

L'indice di prestazione logistica² riassume i risultati dei paesi su sei aree di valutazione complementari.

- L'efficienza nel processo di sdoganamento.
- La qualità delle infrastrutture relative al commercio e al trasporto.
- La facilità di predisporre spedizioni competitive in termini di prezzo.
- La competenza e la qualità dei servizi logistici.
- La capacità di rintracciare e seguire le spedizioni.
- La frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

Il commercio globale è veicolato tra le diverse nazioni da una rete di operatori logistici la cui effica-

² In particolare, il LPI fornisce una valutazione multidimensionale della performance logistica di un paese classificandola su una scala che varia da 1 (punteggio peggiore) a 5 (punteggio migliore). Il giudizio è il risultato dell'indagine online compiuta su più di 5000 valutazioni individuali per paese fornite da circa 1000 spedizionieri internazionali e corrieri espressi al fine di comparare i profili logistici di 155 nazioni. Il campione selezionato di operatori si basa sull'assunzione che le loro opinioni contano in quanto decidono le direttrici di traffico da seguire e influenzano le imprese in merito alle scelte localizzative, alla selezione dei fornitori e all'individuazione dei target di mercato da bersagliare.

Per la Banca Mondiale gli elementi prioritari sui quali intervenire al fine di migliorare la prestazione nel settore dei servizi di trasporto e di logistica sono i seguenti:

- La liberalizzazione dei mercati dei servizi logistici che incoraggia gli operatori locali ad incrementare la qualità dell'offerta. Ciò vale in particolar modo per i settori dell'autotrasporto e delle operazioni doganali che sono essenziali per l'efficiente recapito delle merci da parte degli spedizionieri internazionali.
- I tempi e i costi d'importazione ed esportazione,
- L'affidabilità e la prevedibilità della catena logistica, poiché, nei paesi dove la prestazione è bassa, gli importatori ed esportatori sostengono costi ulteriori per mitigare gli effetti di catene inaffidabili.
- La dotazione e la qualità delle infrastrutture per il commercio che sono un catalizzatore della crescita. La World Bank con il termine infrastrutture considera sia quelle per il trasporto merci e passeggeri, sia quelle tipiche dell'information and communication technology poiché largamente utilizzate per il trattamento dei dati di scambio commerciale.
- L'efficiente gestione dei confini ed il coordinamento delle varie agenzie preposte alle operazioni doganali: le agenzie responsabili dell'applicazione delle norme sanitarie e fitosanitarie, e del rispetto degli standard di prodotto, infatti, sembrano essere una delle cause dei ritardi nel processo di sdoganamento delle merci in molti paesi in quanto implicano spesso la necessità di ulteriori passaggi burocratici e processi ispettivi.
- Le competenze legate alla logistica in senso stretto e le conoscenze delle procedure commerciali.

I criteri concernono sia temi tradizionali (procedure doganali e qualità delle infrastrutture) sia elementi di più recente interesse (sistemi di tracking e tracing delle spedizioni, puntualità delle consegne, e competenza del sistema logistico domestico) particolarmente importanti in un settore dove si tende a ridurre sempre più i magazzini, ad adottare sistemi di gestione just-in-time e ad implementare catene logistiche globali.

cia però dipende in gran parte da fattori country-specific quali le procedure commerciali, le infrastrutture di trasporto e telecomunicazione, e i mercati domestici per i servizi di supporto. In tale contesto, Germania, Paesi Bassi, Belgio e Gran Bretagna ottengono le posizioni più elevate nella graduatoria stilata dalla Banca Mondiale nel 2014 con punteggi superiori a 4.00 (rispettivamente 4,12, 4,05, 4,04 e 4,01) mentre l'Egitto occupa solo la sessantaduesima posizione con un punteggio di 2,97, sebbene con un miglioramento netto rispetto ai dati del 2007 e 2010 in cui occupava la novantasettesima e novantaduesima posizione. Il dato del 2014 è, però, inferiore a quello del 2012, quando l'Egitto occupava la cinquantasettesima posizione.

Tutto ciò evidenzia quanto sia ampio il gap logistico che deve essere colmato dall'Egitto, in un contesto geo-economico dell'area Medio Orientale in cui gli Emirati Arabi Uniti, il Qatar, la Turchia e Israele occupano rispettivamente le posizioni numero 27, 29, 30 e 41 della classifica della World Bank, evidenziando i risultati di precise strategie di sviluppo. Anche altre realtà dell'area come l'Arabia Saudita, il Bahrain, Cipro e l'Oman hanno investito in politiche mirate in questo settore riuscendo ad occupare posizioni migliori rispetto all'Egitto, rispettivamente al numero 49, 52, 58 e 59. La tabella 1 indica le performance dell'Egitto, evidenziando sia le aree in cui è avvenuto un miglioramento sia quelle ancora critiche.

Nel dettaglio, con i punteggi di 2,85 per l'efficienza nel processo di sdoganamento; 2,86 per le infrastrutture; 2,87 per la facilità di predisporre spedizioni internazionali competitive in termini di prezzo; 2,99 per la competenza e la qualità dei servizi logistici; 3,23 per la capacità di rintracciare

La posizione dell'Egitto nel Logistics Performance Index della Banca Mondiale

PARAMETER	RANKING					SCORE *				
	2007	2010	2012	2014	Δ 07-14	2007	2010	2012	2014	Δ 07-14
Customs	119	122	69	57	+62	2,37	2,61	2,98	2,85	+0,48
Infrastructure	119	106	45	60	+59	2,08	2,11	2,60	2,86	+0,78
International shipments	111	110	51	77	+34	2,00	2,22	3,07	2,87	+0,87
Competence and quality in logistics services	96	54	50	58	+38	2,38	2,87	2,95	2,99	+0,51
Tracking & Tracing	72	101	66	43	+29	2,62	2,56	2,86	3,23	+0,61
Timeliness	96	81	64	99	-3	2,85	3,31	3,39	2,99	+0,14
LPI	97	92	57	62	+35	2,37	2,61	2,98	2,97	+0,60

Tabella 1 - Fonte: World Bank, Logistics Performance Index report, anni vari

* Valore minimo 1 e valore massimo 5.

e seguire le spedizioni; e 2,99 per la puntualità delle stesse. L'Egitto sembra avere problemi rilevanti nella puntualità delle spedizioni, nell'organizzazione e prezzi delle spedizioni internazionali, parametri in cui è solo alla novantanovesima e settantasettesima posizione su scala mondiale. Inoltre, sebbene in rilevante miglioramento in tutti i parametri rispetto al 2007, passando da un punteggio medio del LPI di 2,37 nel 2007 a 2,97 nel 2014, è necessario rimarcare come l'Egitto sia ancora ben distante da nazioni comparabili come gli Emirati Arabi Uniti (punteggio del LPI di 3,54), il Qatar (3,52), la Turchia (3,50) e l'Arabia Saudita (3,15).

In ogni caso, l'Egitto è in seconda posizione fra le nazioni africane, dietro al Sud Africa che si trova in trentaquattresima posizione.

Nel corso dell'ultimo decennio i principali investimenti in infrastrutture di trasporto in Egitto, che hanno permesso di passare dalla centodiciannovesima posizione del 2007 alla sessantaduesima del 2014 nella classifica del LPI, sono avvenuti in ambito portuale.

In particolare i principali investimenti sono avvenuti a Port Said e Damietta nel Mediterraneo.

Port Said è il principale porto di transhipment egiziano, localizzato lungo il Canale di Suez. All'interno di questo porto, entrato a regime per fasi a partire dal 2004, sono presenti società terminalistiche appartenenti alle principali compagnie marittime mondiali nel settore dei traffici containerizzati come APM Terminal (Gruppo Maersk) e COSCO Pacific. Il porto è diviso in Port Said e Port Said Est, il primo con capacità di 800 mila TEU e il secondo con capacità pari a 2,7 milioni di TEU. Le infrastrutture si sviluppano su 90 ettari totali, con pescaggio da -14 m a -16,5 e hanno complessivamente 21 gru di banchina. I traffici sono passati da 1,62 milioni di TEU nel 2005 a 3,96 nel 2013. Nei programmi di sviluppo dell'infrastruttura è prevista un'espansione fino a 5,4 milioni di TEU.

Il porto di Damietta è stato costruito nel 1988 a 8 km ad ovest rispetto all'estuario del Nilo. Il terminal container è gestito dalla Damietta Container & Cargo Handling Co. e si sviluppa su 62,5 ettari e 4 banchine. Il pescaggio è pari a -14,5 m con 8 gru di banchina e una capacità annua di 1,2 milioni di TEU. Sono in corso di sviluppo progetti per la realizzazione di un nuovo terminal contenitori che porterà la capacità di movimentazione fino a 4 milioni di TEU.

Grazie a questi investimenti portuali, le principali compagnie marittime nel settore container hanno deciso di inserire l'Egitto nel proprio network di servizi su scala mondiale, contribuendo a migliorare notevolmente il Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), studiato dall'UNCTAD quale strumento per monitorare gli andamenti del settore. L'indice permette di sintetizzare cinque elementi di competitività nel settore marittimo: numero di navi, la capacità di trasporto in termini di TEU, la dimensione massima delle navi utilizzate, il numero di servizi e il numero di compagnie che utilizzano i porti di un determinato Paese nell'ambito di trasporti containerizzati.

La tabella 2 evidenzia chiaramente l'ottima posizione dell'Egitto, superiore a quella della Turchia, della Grecia, del Libano, di Israele e della Giordania. Nel contesto del Medio Oriente nessun altro Paese ha avuto performance di miglioramento così elevate: pertanto l'Egitto si trova dietro, soltanto, agli Emirati Arabi Uniti e all'Arabia Saudita in questa specifica classifica.

Lo sviluppo del Canale di Suez rientra, quindi, all'interno di un percorso di sviluppo economico che ha visto il settore dei trasporti, e l'economia marittima e portuale in particolare, al centro di una serie di rilevanti investimenti infrastrutturali e organizzativi tesi a recuperare efficienza negli scambi commerciali su scala internazionale, come testimoniato dal miglioramento della posizione dell'Egitto all'interno delle classifiche della World Bank (+35 posizioni nel Logistics Performance Index fra il 2007 e il 2014) e dell'UNCTAD, che nel 2015 vede l'Egitto in diciannovesima posizione su scala mondiale con un valore di 61,5 paragonabile al 67,4 dell'Italia e al 68,8 del Giappone aumentando di tre posizioni rispetto al 2010.

La posizione dell'Egitto nel Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) *

Nation	2010	2011	2012	2013	2014	2015
United Arab Emirates	63,4	62,5	61,1	67,0	66,5	70,4
Saudi Arabia	50,4	60,0	60,4	59,7	61,2	64,8
Egypt	47,6	51,2	57,4	57,5	61,8	61,5
Turkey	36,1	39,4	53,2	52,1	52,4	52,0
Oman	48,5	49,3	47,3	48,5	49,9	48,4
Greece	34,3	32,3	45,5	45,4	47,2	46,8
Lebanon	30,3	35,1	43,2	43,2	42,6	41,8
Israel	33,2	28,5	31,2	32,4	31,8	33,2
Jordan	17,8	16,7	22,8	22,7	22,6	26,2

Tabella 2 - Fonte: UNCTAD, Liner Shipping Connectivity Index report, anni vari

* Cina 2004 = 100.

I trend di traffico del Canale e ricostruzione sintetica del quadro programmatico delle nuove infrastrutture

I trend di traffico

Sin dalla sua apertura, nel 1869, il Canale di Suez è diventato il principale asse di comunicazione tra Asia e Europa. Modificando la rotta di Magellano, che passava per il Capo di Buona Speranza, questa imponente opera ingegneristica accorciò in maniera significativa le distanze tra i due continenti, incrementando la sicurezza dei traffici e restituendo centralità al Mediterraneo come crocevia delle principali rotte marittime mondiali. Se si considera una tratta tipica tra il Sud Est

Asiatico e l'Europa, quale Singapore-Rotterdam, il risparmio in termini di distanza percorsa rispetto alla rotta che circumnaviga l'Africa è di circa 3.000 miglia nautiche, circa 9 giorni in meno di navigazione ad una velocità di 15 nodi. Evidentemente, alle minori distanze e tempi corrispondono minori costi del trasporto. L'importanza di questo percorso è confermata guardando agli anni compresi tra il 1967 e il 1975, quando a seguito delle forti tensioni seguite alla nazionalizzazione del Canale da parte del Governo egiziano e della Guerra dei Sei Giorni il Canale fu interdetto alla navigazione, causando una contrazione del commercio internazionale e, unito ad altri fattori, una delle maggiori crisi recessive del Dopoguerra. È interessante notare come la prima nave che ha riattraversato il Canale di Suez il 5 Giugno del 1975, dopo otto anni di chiusura, sia stata una nave della compagnia di navigazione italiana Ignazio Messina, che ha sede principale a Genova ed è leader nei traffici fra il Mediterraneo e il Mar Rosso e l'Africa orientale.

Attraverso il Canale transita annualmente tra il 7% e l'8% del totale delle merci commerciate a livello mondiale³. Questo ha significato il passaggio di 822 milioni di tonnellate di prodotti nel 2014 di cui 416 milioni nella direzione Nord-Sud e 406 milioni da Sud a Nord⁴.

Navi e Merci in transito nel Canale di Suez

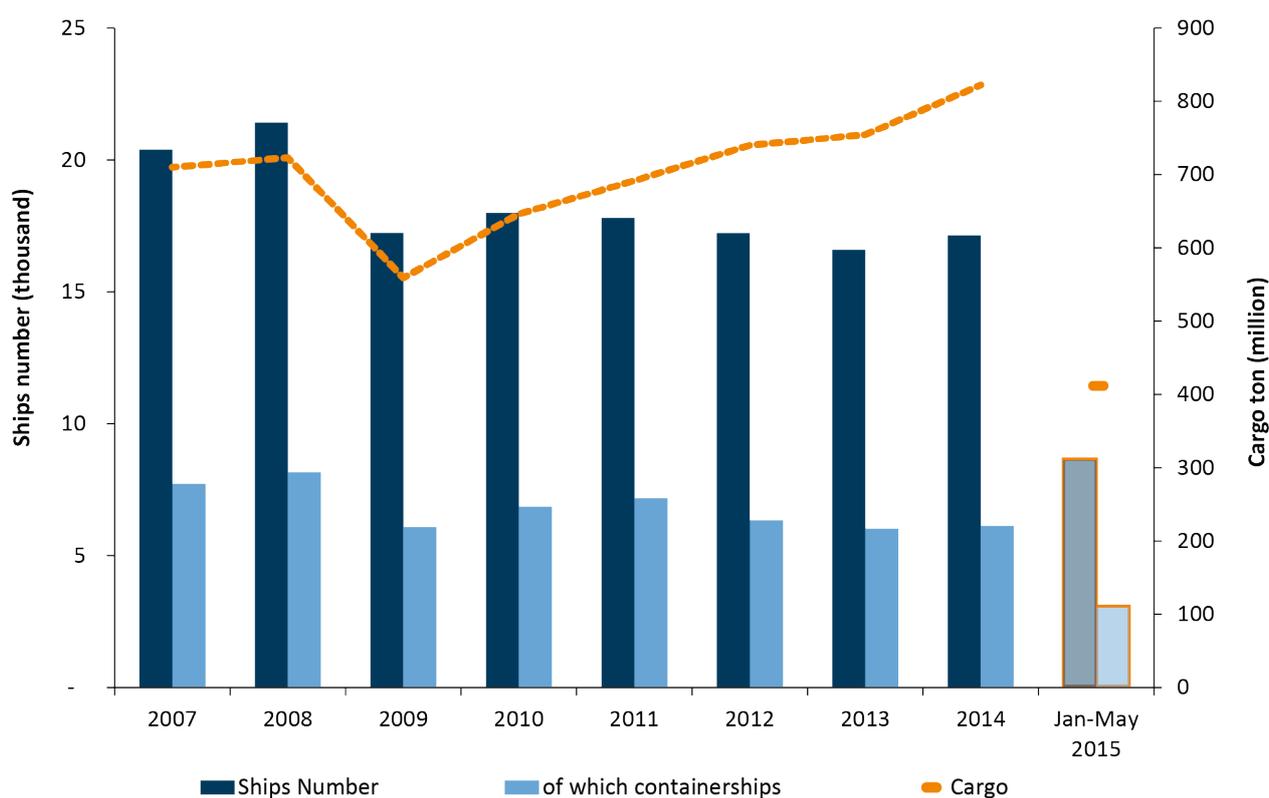


Figura 1 - Fonte: Suez Canal Authority

³ World Shipping Council, The Suez Canal - A vital shortcut for global commerce, 2014.

⁴ Le statistiche esaminate nei seguenti paragrafi sono raccolte dall'Autorità del Canale di Suez e rese disponibili sul sito internet www.suezcanal.gov.eg

I trend del settore fra il 2000 e il 2014 sono molto positivi (+123% complessivamente) ed hanno visto un maggior sviluppo dei traffici da Nord a Sud (+162%) rispetto a quelli fra Sud e Nord (+94%). Questo andamento differenziato si è confermato anche nel corso dei primi 6 mesi del 2015 rispetto allo stesso periodo del 2014, evidenziando un +7,7% nella direzione Nord-Sud e una leggera flessione nella direttrice opposta (-1,2%), dovuto soprattutto ad una riduzione delle tonnellate di petrolio greggio (-21,7%).

Del totale dei traffici del 2014, circa il 53% è di tipo containerizzato (55% nella direzione Sud-Nord e 51% fra Nord e Sud), l'11% è petrolio greggio (17% fra sud e Nord e 4% Nord-Sud), il 5% sono cereali (0,1% fra Sud e Nord e 9,3% fra Nord e Sud).

I flussi che hanno condizionato l'evoluzione del trasporto marittimo attraverso il canale sono quelli di tipo containerizzato, che hanno registrato una crescita complessiva del 202% dal 2000 al 2014 con una differenza nello sviluppo fra le direttrici. Infatti, da Nord a Sud i volumi dei traffici containerizzati sono aumentati del 187%, mentre da Sud a Nord del 219%, giungendo nel 2014 ad un sostanziale bilanciamento fra le due direttrici (212 milioni di tonn. fra Nord e Sud e 222 milioni di tonn. nella direzione opposta). Questo risultato si spiega guardando al funzionamento del commercio internazionale, caratterizzato dal fenomeno della globalizzazione, trainato dalla delocalizzazione delle produzioni verso Paesi a basso costo della manodopera, in prevalenza nel Continente asiatico. Inoltre, negli ultimi anni, si è progressivamente diffuso l'utilizzo di sacchi per stivare all'interno dei container merci che precedentemente viaggiavano alla rinfusa o come general cargo, con una espansione della containerizzazione in un numero sempre maggiore di filiere produttive (caffè, cacao, semi, fertilizzanti e mangimi per il pesce). Questo spiega in parte la contrazione registrata per alcuni traffici attraverso il Canale di Suez tra il 2000 e il 2014, con un -96% del cemento, -61% del carbone e del coke, -49% del legname.

Accanto ai container, crescono in maniera significativa i flussi di prodotti petroliferi (petrolio greggio, benzine, gasolio, nafta, GPL, altri prodotti petroliferi), passati da 50 milioni di tonn. nel 2000 a 178 milioni di tonn. nel 2014 (+251%). Di questi, il 48%, pari 87 milioni di tonn., sono traffici di petrolio greggio. Il commercio di petrolio greggio tra Medio Oriente ed Europa è cresciuto del 205% tra il 2000 e il 2014, trainato specialmente dai traffici provenienti da Sud, che sono cresciuti di 40,7 milioni di tonn., passando da 28,2 a 68,9 milioni di tonn., nello stesso periodo.

In particolare il forte sviluppo è avvenuto dopo che nel 2009 era stato raggiunto il minimo storico dell'ultimo decennio di traffici di petrolio greggio da Sud verso Nord (15,7 milioni di tonn.). A partire dal 2010 il ridisegno di questi flussi è stato radicale e dovuto al sostanziale blocco delle estrazioni in Libia, compensato dai bacini petroliferi sauditi e dal parziale ritorno sui mercati europei del petrolio proveniente dall'Iraq, oltreché dall'ampliamento della sezione del canale che ha reso possibile il passaggio di navi petroliere di grandi dimensioni evitando l'aggiramento del Capo di Buona Speranza, creando così importanti nuovi flussi di attraversamento del Canale di Suez e giustificando le ambizioni nel settore della raffinazione dell'Egitto.

I principali flussi cargo* Sud-Nord del Canale di Suez: var % 2001-2014

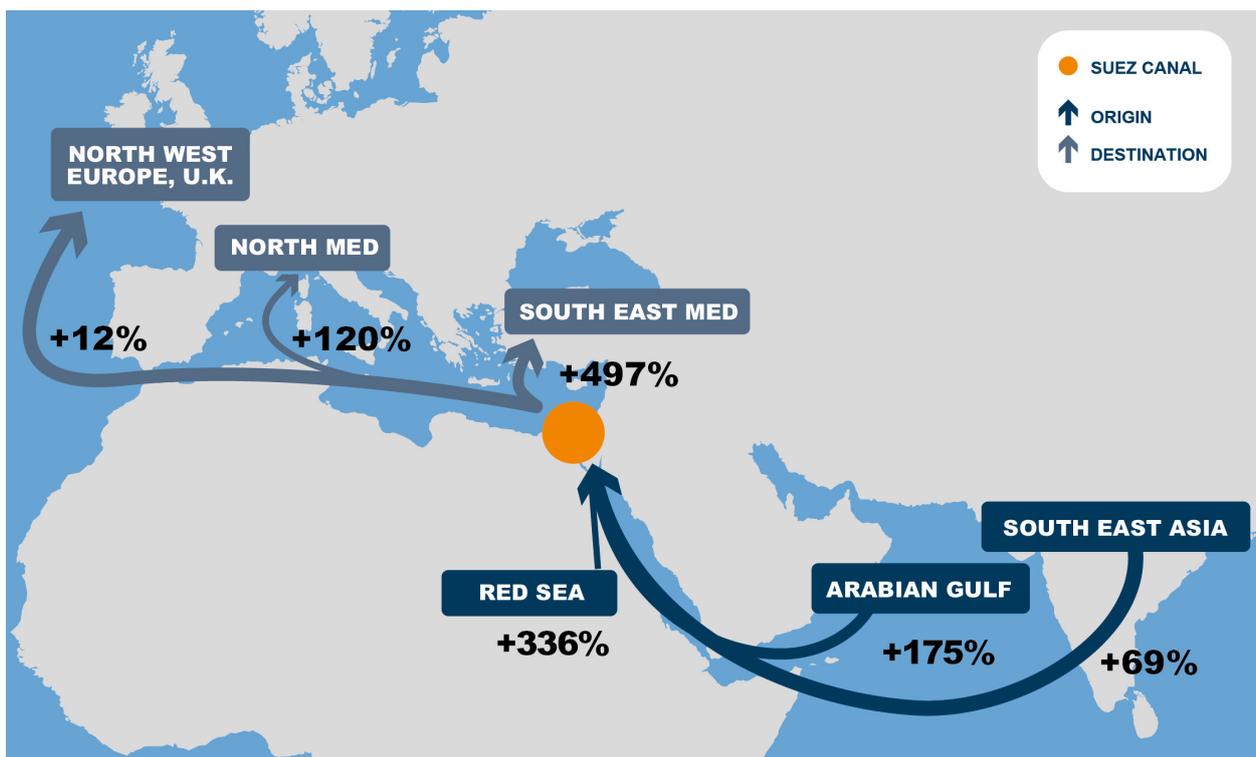


Figura 2 - Fonte: SRM su dati Suez Canal Authority (dati disponibili dal 2001)

I principali flussi cargo* Nord-Sud del Canale di Suez: var % 2001-2014

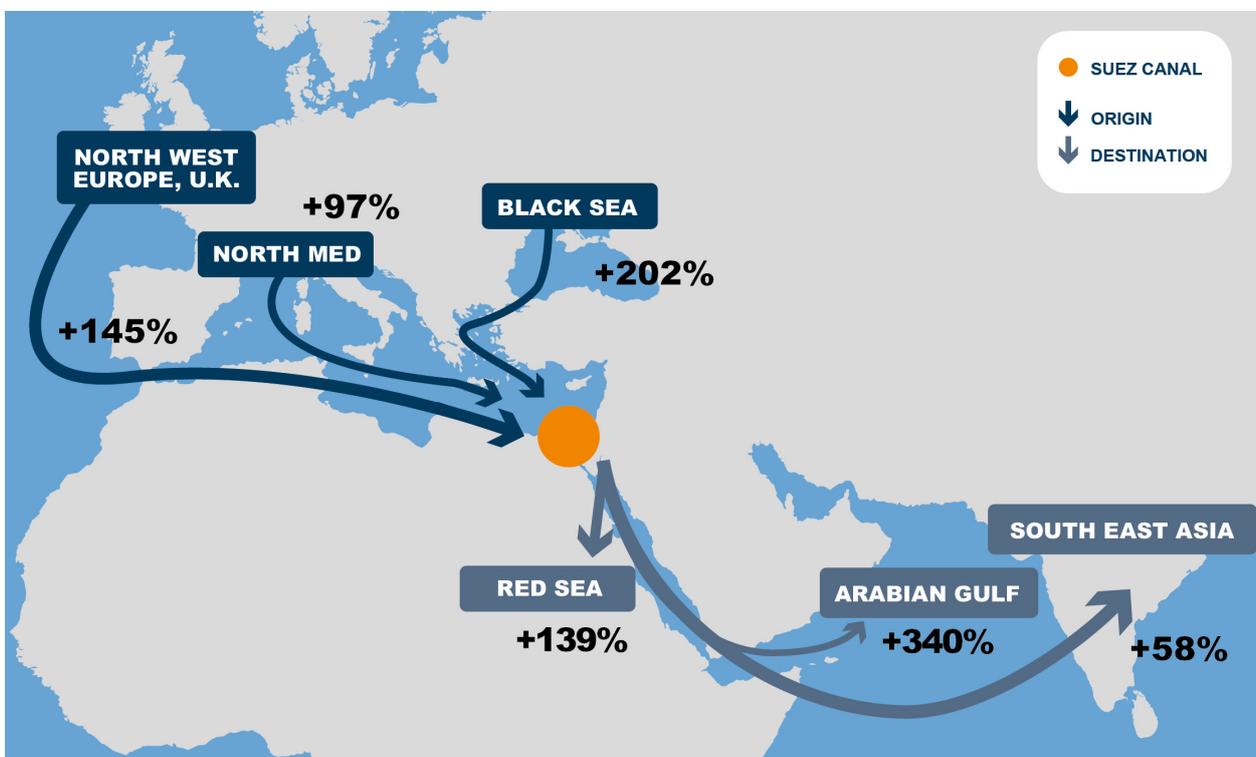


Figura 3 - Fonte: SRM su dati Suez Canal Authority (dati disponibili dal 2001)

* I flussi cargo sono rappresentati da frecce il cui spessore indica il valore assoluto in termini di merci.

Ponendo attenzione alle altre merceologie, assume un particolare significato la crescita dell'LNG, da 2 milioni di tonn. transitate via Suez nel 2000 a 24 milioni nel 2014 (+1.145%). Questo conferma il trend che vede l'Europa transitare verso un mix energetico più equilibrato con maggiore utilizzo di gas naturale a discapito di materie prime tradizionali, in particolare il carbone.

Particolarmente significativa anche l'evoluzione dei trasporti di cereali, passati da 17 milioni di tonn. nel 2000 a 39 milioni di tonn. nel 2014 (+127%), riflettendo il cambiamento di alcuni sistemi produttivi di rilevanza per l'Europa, che negli ultimi anni è diventata esportatrice di commodities agricole, grazie specialmente alla crescita dei consumi interni alla Cina, che acquista gran parte dei propri fabbisogni dall'estero⁵. La somma dell'export di cereali da parte dell'Unione Europea e dell'Ucraina è, infatti, cresciuta in maniera molto significativa nel corso del periodo fra il 2006 e il 2014 (+132%).

Analizzando la direzione dei traffici, se tra il 2001 e il 2007 vi era una netta prevalenza dei flussi da Sud a Nord, mediamente il 57% del totale. A partire dal 2008 vi è stata una progressiva e continuativa contrazione dei trasporti dall'Asia verso l'Europa, che è perdurata anche nel primo semestre del 2015, riducendo al 49% del totale la rilevanza dei flussi Sud-Nord. Questo risultato è legato alla crisi economica che ha colpito in particolare i consumi europei. Significativo è stato il biennio 2007-2009, quando i passaggi da Sud a Nord attraverso il Canale si sono ridotti di oltre 160 milioni di tonnellate. In sostanza, guardando al tonnellaggio complessivo del 2014, i traffici non presentano particolari squilibri tra le due direttrici sebbene nella direzione Sud-Nord nel 2014 i volumi sono ancora distanti dal picco raggiunto nel 2007, quando si toccarono i 424 milioni di tonn., mentre i traffici Nord-Sud sono in costante progresso e nel 2014 hanno raggiunto la cifra record dei 416 milioni di tonn. ben superiori rispetto ai 295 milioni di tonn. del 2009.

Escludendo i traffici di container, che come detto pesano per oltre il 50% del totale, ciò che cambia è la composizione di alcuni flussi, specialmente per quanto riguarda i prodotti energetici. Da Sud a Nord, nel 2014, sono transitate 68,9 milioni di tonn. di petrolio greggio, pari al 17% del totale dei traffici in questa direzione. Contrariamente, sulla direttrice inversa si muovono volumi maggiori di prodotti raffinati, pari al 14% del totale, mentre i flussi di greggio si riducono al 4%, solo 18 milioni di tonn.. In sostanza, da Sud a Nord si nota un flusso crescente di petrolio greggio, prodotto destinato alla raffinazione. Da Nord a Sud crescono invece i traffici di benzine e nafta, ovvero beni derivanti dal petrolio.

Da Sud a Nord la principale area di destinazione delle merci è l'Europa Nord Occidentale, che comprende il Northern Range e la Gran Bretagna e che però cresce a tassi ridotti, del 12% tra il 2001 e il 2014, da 110 milioni di tonn. a 122 milioni. Nello stesso periodo il Nord Europa passa dal 52% al 30% come quota sul totale dei transiti Sud-Nord via Suez, principalmente in favore del Mediterraneo, che recupera 22 punti, grazie alla crescita dell'Est e Sud Est Mediterraneo (Egitto, Israele e

⁵ Pitzalis S., "Mercato cereali, vige l'incertezza", Agrinotizie.com, 14 Aprile 2014.

Turchia), dove nel 2014 erano diretti il 25% del totale dei traffici da Sud a Nord attraverso il Canale. In questa dinamica, anche il Mediterraneo Occidentale recupera posizioni rispetto al Nord Europa, con un +3% di quota di mercato tra il 2001 e il 2014, così come il Mediterraneo del Nord, con un +2% di quota nello stesso periodo.

Destinazione traffici Sud-Nord

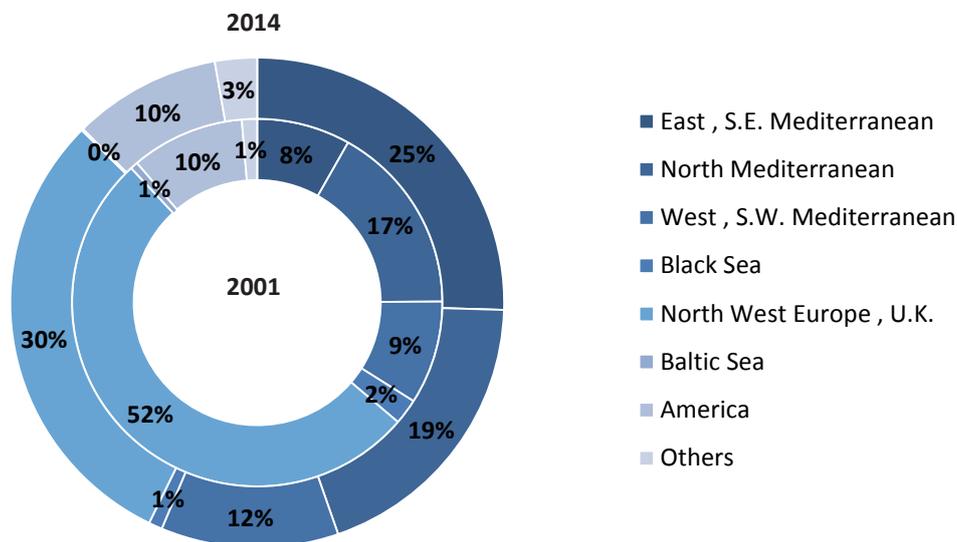


Figura 4 - Fonte: elaborazioni su dati Suez Canal Authority, vari anni

Origine traffici Sud-Nord

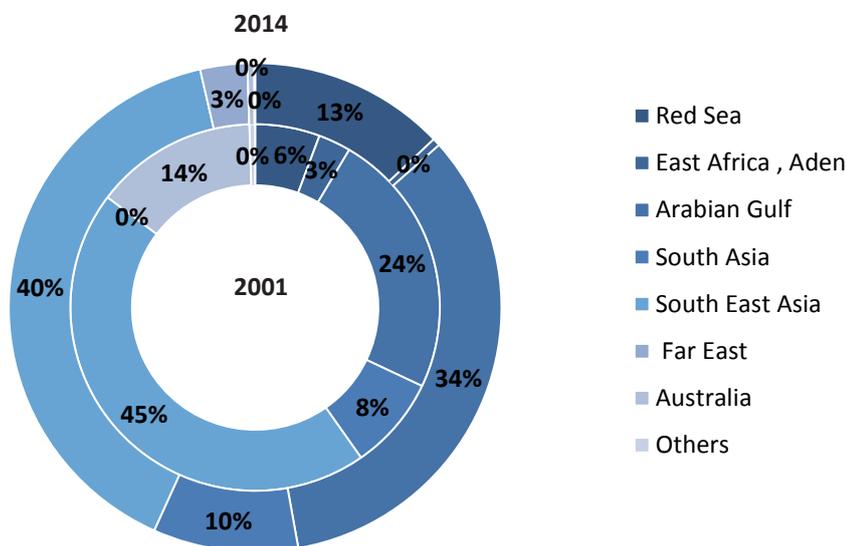


Figura 5 - Fonte: elaborazioni su dati Suez Canal Authority, vari anni

Ponendo l'attenzione ai traffici da Sud a Nord emerge chiaramente il ruolo crescente del Golfo quale area di origine delle spedizioni. Infatti, nel 2014 quest'area concentra il 34% delle spedizioni, per 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 tonn.. Nel 2001 il Golfo generava solo il 24% del

totale dei traffici Sud-Nord, circa 49 milioni di tonn.. Questa crescita è determinata dall'andamento del settore energetico, che vede nella regione arabica la principale area di estrazione al Mondo. Inoltre, è possibile ipotizzare che parte dei traffici Sud Nord originati dal Golfo siano anche di tipo manifatturiero, generati dalle aree logistiche ad alto valore aggiunto presenti nell'area ed in particolare nelle vaste Zone Economiche speciali degli Emirati Arabi.

Anche da Nord a Sud l'evoluzione in atto è dovuta alle dinamiche dell'area del Golfo come destinazione. Qui nel 2014 sono state inviate spedizioni via Suez per 83 milioni di tonn., pari al 20% del totale delle merci transitate attraverso il Canale in questa direzione (nel 2001 questa quota era del 12%).

Destinazione traffici Nord-Sud

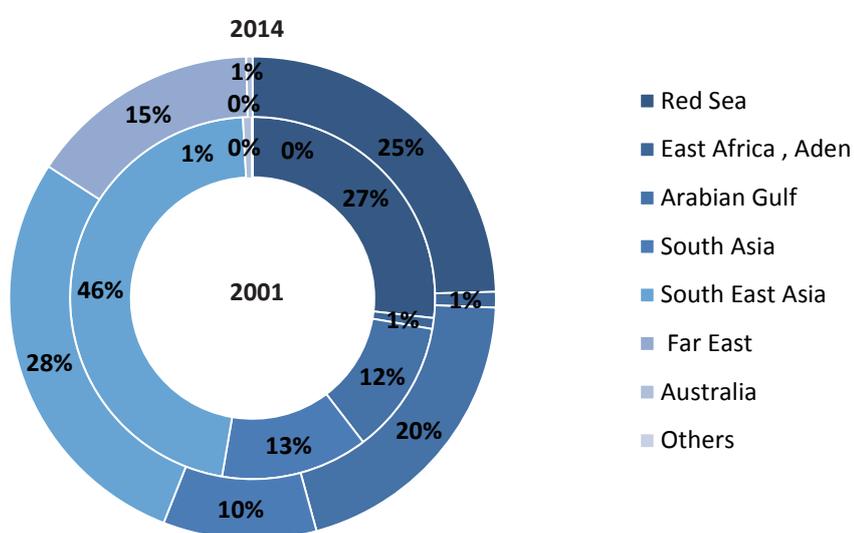


Figura 6 - Fonte: elaborazioni su dati Suez Canal Authority, vari anni

Origine traffici Nord-Sud

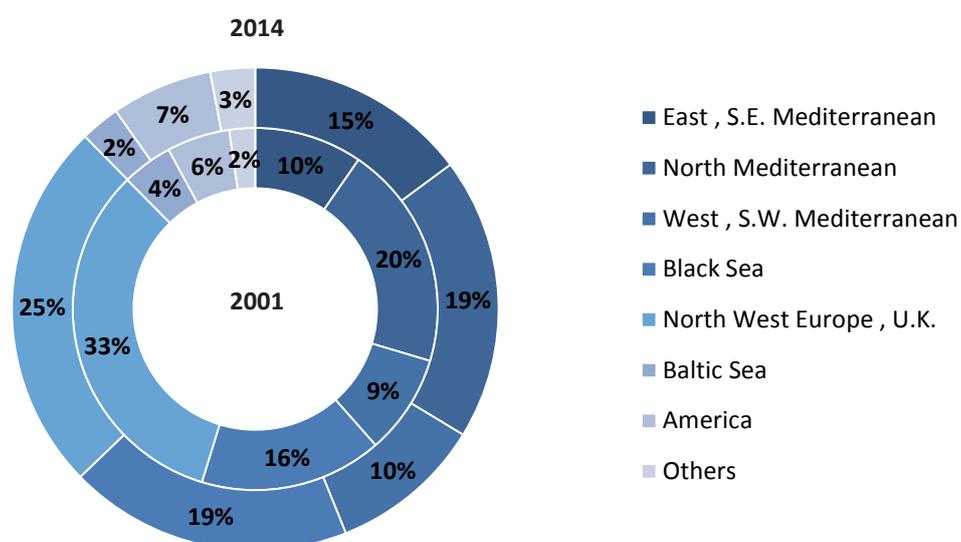


Figura 7 - Fonte: elaborazioni su dati Suez Canal Authority, vari anni

La crescita del Golfo come area di destinazione delle esportazioni europee in termini relativi è stata prevalentemente a discapito del Sud Est asiatico, che nel 2001 pesava per il 46% del totale e nel 2014 per il 28%. Questi dati evidenziano come sia cresciuto in maniera esponenziale l'intercambio commerciale tra Europea e regione del Golfo, dovuto prevalentemente alle dinamiche socio economiche che hanno investito i Paesi dell'area, con una notevole crescita del benessere, la diversificazione degli investimenti finanziati dai ricavi provenienti dalla vendita di petrolio greggio. Infine, un elemento di attenzione riguarda la dinamica delle merci scambiate in container. Tra il 2000 e il 2008 i traffici di container attraverso il Canale di Suez sono aumentati ad un ritmo del 10,9% annuo in termini di CAGR (Compound Annual Growth Rate). Nello stesso periodo si è osservata una riduzione progressiva del peso medio per TEU, passato da 10,2 a 9,5 tonn.. In realtà quest'andamento è dovuto al riposizionamento dei vuoti grazie al ribilanciamento dei traffici sull'asse Asia-Europa, da 2,1 milioni di TEU nel 2001 a 8 milioni nel 2008. Nel 2008 i traffici container da Sud a Nord erano superiori a quelli della direzione opposta per un volume pari ad oltre 32 milioni di tonnellate. Nel 2014 questo differenziale si è ridotto a circa 10 mln di tonn. evidenziando un recupero di competitività dell'export del sistema economico europeo. In concomitanza con il ribilanciamento dei flussi, a partire dal 2009, il tasso di riempimento medio per TEU è nuovamente aumentato, attestandosi a 10,4 tonn.

Particolarmente interessante anche l'analisi dei TEU medi trasportati per nave, passati da 3.044 TEU nel 2000 a 6.863 TEU nel 2014, in progressivo aumento durante il periodo in esame. Questo segnala la crescita delle dimensioni medie delle navi porta container in transito attraverso il Canale, dovuto principalmente alla tendenza al gigantismo navale che ha caratterizzato il settore dello shipping durante gli ultimi venti anni.

Il nuovo Canale di Suez

Il Canale di Suez è uno dei principali snodi dei traffici marittimi mondiali, con un transito di 17 mila navi nel 2014, che ha significato fino alla realizzazione del nuovo canale, in media, il passaggio di circa 47 unità al giorno. Il Canale si sviluppava lungo 192 km tra la baia di Port Said e il Golfo di Suez ed era organizzato per permettere il transito di tre convogli alternati, da Nord a Sud (con partenza alle ore 00.00 da Port Said), da Sud a Nord (con partenza alle 06.00 da Suez) e ancora da Nord a Sud (con partenza alle 07.00 da Port Said), con punto di incrocio presso il Great Bitter Lake e al by-pass di Ballah. La velocità di transito era limitata a 6-8 nodi, che consentiva il superamento del Canale in un intervallo compreso tra le 12 e le 16 ore e la distanza fra le navi di 2-3 km secondo la tipologia di carico.

Il Canale di Suez ha generato ricavi per le Autorità egiziane per oltre 5 miliardi di US\$ annuali e

questo ha rappresentato nel 2014 circa il 2% del PIL nazionale dell'Egitto⁶. Più precisamente, l'Autorità del Canale di Suez ha riscosso 5.465,30 milioni di US\$ nel 2014, che significa un pedaggio medio di 318.713 US\$ per nave⁷. Le entrate medie dovute al Canale sono aumentate sensibilmente durante gli ultimi anni: furono solo 137.321 US\$ pagati mediamente nel 2000.

L'ammodernamento del Canale, inaugurato nell'agosto 2015, attraverso la realizzazione di lavori su una tratta di 72 km permette oggi il transito contemporaneo di un numero maggiore di convogli, raddoppiando fino al 50% la capacità del precedente Canale. I lavori hanno comportato lo scavo di un nuovo percorso di 35 km in affiancamento all'esistente e l'ampliamento e approfondimento dell'attuale Canale per una tratta di 37 km. Inoltre è stato dragato il tratto esistente fino alla profondità di -24 m. È stata pianificata anche la costruzione di sei gallerie sotterranee per il passaggio di mezzi stradali e ferroviari di collegamento con la Penisola del Sinai. Infine, è previsto di ampliare la profondità dei due by-pass Great Bitter e Ballah.

Il costo stimato dell'intero progetto è stato di 8,2 miliardi di US\$. L'esercito egiziano è stato incaricato di organizzare e gestire l'esecuzione delle opere, che ha visto 25 aziende nazionali concessionarie degli appalti per l'esecuzione dei lavori. Secondo fonti di stampa il Governo ha dichiarato che i costi di investimento non si ripercuoteranno sulle tariffe di attraversamento del Canale⁸.

Grazie ai lavori la capacità giornaliera del Canale si è incrementata sino a 97 navi. Se questa nuova capacità fosse pienamente utilizzata, sulla base delle stime governative e tenendo conto del valore delle tariffe attuali produrrebbe un potenziale incremento dei ricavi fino ad oltre 13 miliardi di US\$ al 2023.

Il nuovo canale risolve le problematiche legate ai lunghi tempi di attesa delle navi all'ingresso del Canale e nei punti di by-pass. Il tempo medio stimato di sosta in rada totale durante tutto il processo di attraversamento del Canale è di un massimo di 18 ore. Il tempo di navigazione complessivo è di 12-16 ore. Il tempo di attesa è al massimo di 3 ore.

Le Autorità egiziane hanno dato forte enfasi alla costruzione di questo nuovo sistema di trasporto ipotizzando un effetto diretto legato ad una ulteriore crescita del commercio internazionale tra Asia, Medio Oriente, Europa e Costa Orientale degli Stati Uniti ed un effetto indiretto strettamente connesso ai servizi di supporto e di logistica alle attività marittime e portuali.

Insieme al nuovo Canale, il Governo egiziano ha lanciato il progetto "Suez Canal Corridor Area Project" (SCZone), 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, di poli industriali e di aree dedicate alla logistica lungo questa via di collegamento tra Oriente ed Occidente. In questo

⁶ CIA World Factbook 2015, si considera il PIL nominale, calcolato a valori correnti in Dollari statunitensi per l'anno 2014.

⁷ Suez Canal Authority, Brief Fiscal year Statistical Report, www.suezcanal.gov.eg.

⁸ Saleh H. (2014), "Sisi bolsters nationalist appeal with \$8bn Suez Canal investment", Financial Times, 1 Settembre 2014.

contesto, il nuovo Canale è solo una condizione necessaria, non certo sufficiente per la buona riuscita di questa più imponente iniziativa.

Il progetto SCZone intende portare sviluppo in tre aree della regione che presentano immediata disponibilità di spazi infrastrutturabili: Port Said a Nord del Canale, Qantara (Ismailia) a metà distanza tra i due accessi e Ain Sokhna, a Sud, nel Golfo di Suez.

Il piano del Governo egiziano è stato presentato in un Master Plan nel marzo del 2015, ed è stato consegnato nelle linee guida di dettaglio nel mese di agosto 2015. Il Master Plan fissa come scadenze per la realizzazione intermedia e finale del progetto il 2030 e il 2050. Al centro del piano di investimenti vi è la volontà di costruire un'area capace di competere con le principali regioni logistiche europee e mediorientali, come Rotterdam, Amburgo e Jebel Ali, sfruttando la centralità del Canale, punto di passaggio obbligato per i traffici commerciali tra Est e Ovest. Il progetto punta a sfruttare la grande disponibilità di aree libere presenti nella regione.

A Port Said, il Governo egiziano intende sviluppare l'attuale porto, incrementandone la capacità fino a 20 milioni di TEU nel 2050, attraverso l'infrastrutturazione di un'area di oltre 22.000 ettari, di cui 2.600 destinati all'ampliamento del porto.

Il piano di sviluppo regionale per il Canale di Suez

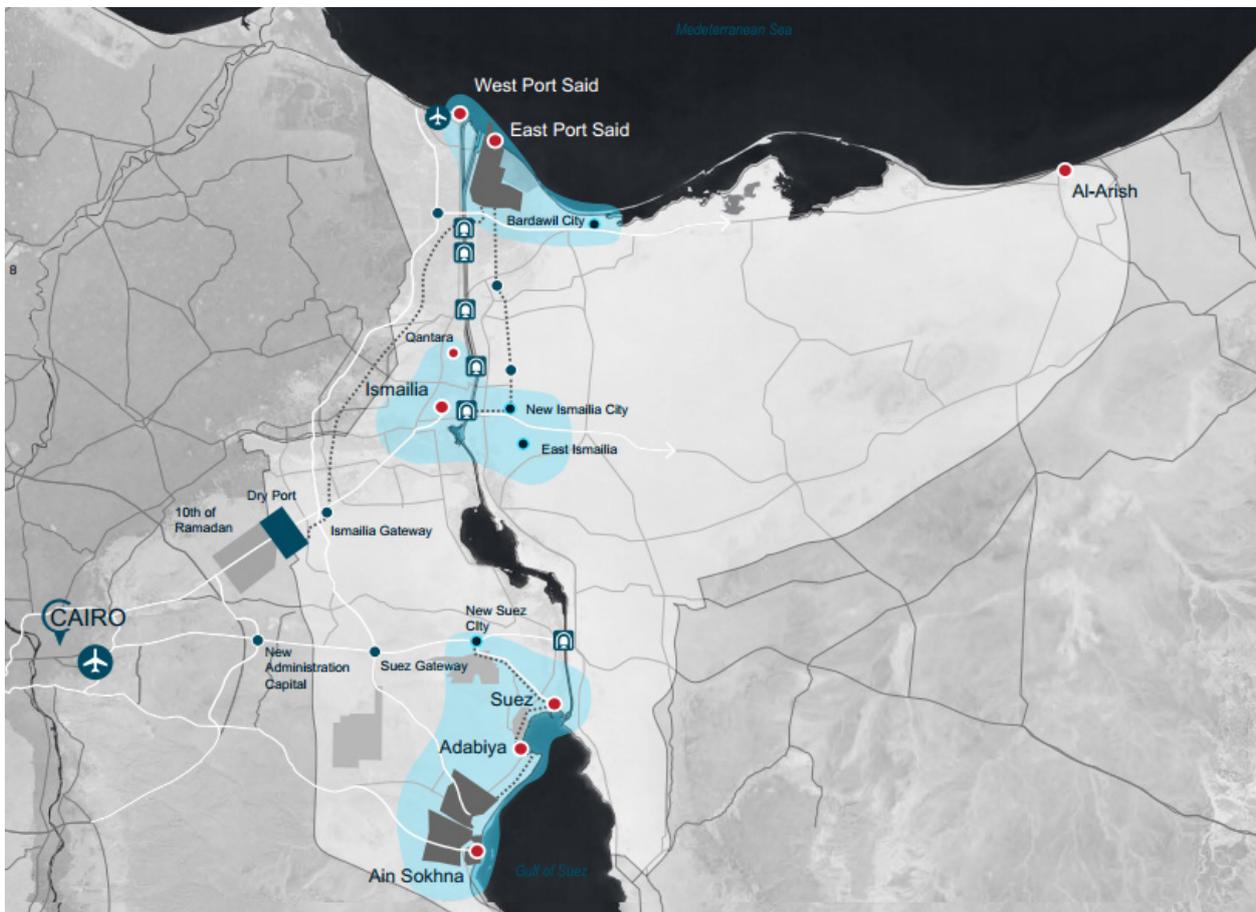


Figura 8 - Fonte: Suez Canal Area Development Project

La capacità massima attuale di Port Said è di 3,3 milioni di TEU, anche se già alla fine del 2015 diventerà operativa una nuova area portuale, che permetterà di incrementare la capacità di movimentazione annua fino ad oltre 5 milioni di TEU (c.d. Fase II). Il terminal container di Port Said, noto anche come “Suez Canal Container Terminal” (SCCT), è un’infrastruttura entrata in esercizio nel 2004 e che svolge la funzione di porto di transhipment per i traffici in transito nella regione orientale del Mediterraneo⁹. Il terminal opera in una logica h 24 per 7 giorni la settimana ed è gestito con concessione di 49 anni dalla SCCT, società controllata per il 55% da APM Terminal (Gruppo Maersk) e per il 20% da COSCO. Le restanti quote sono detenute da stakeholders locali, con il 10,3% di Suez Canal Port Authority, il 5% della National Bank of Egypt e il 9,7% di investitori privati egiziani. Il terminal è oggi utilizzato prevalentemente dalle compagnie Maersk Line, COSCO Pacific, K Line, Yang Ming, Hanjin, CMA-CGM. Al terminal container sarà affiancato un terminal rinfuse solide, uno general cargo, uno dedicato alla logistica delle auto nuove ed uno per lo stoccaggio di rinfuse liquide dalla capacità di 5 milioni di tonnellate di prodotti liquidi alla rinfusa.

Nel retroporto sarà costruito un complesso industriale e abitativo, che sorgerà su un’area di 4.000 ettari, di cui circa l’80% dedicati a lavorazioni manifatturiere. Il resto dell’area sarà occupato prevalentemente da attività commerciali, di vendita al dettaglio, e da zone destinate ad uso abitativo. Port Said sarà quindi collegato fino alla città di Ramadan, nel centro dell’Egitto, e nel lungo periodo sarà collegato anche con il porto di Ain Sokhna, attraverso una linea parallela al Canale di Suez. Allo stesso tempo, a metà strada tra Port Said e Ain Sokhna, nei dintorni di Ismailia è prevista la costruzione di un’area residenziale e presso Qantara di un’area dedicata alla piccola e leggera industria manifatturiera e con una superficie di 670 ettari.

Infine, a Sud del Canale, nei pressi di Suez, sarà sviluppato in forma estesa il polo portuale di Ain Sokhna. Questo scalo è già attualmente attivo nei traffici container ed è gestito da DP World, una delle principali compagnie terminaliste mondiali, degli Emirati Arabi Uniti. Il Governo egiziano punta a sviluppare l’attuale porto, costruendo un terminal container con una capacità di movimentazione annuale di 5,2 milioni di TEU, operativo attraverso 6 banchine per una superficie complessiva di 1.390 ettari. Il terminal container sarà affiancato da strutture per il deposito e lo stoccaggio rinfuse liquide e solide.

Il porto di Ain Sokhna sarà il punto di accesso ad una nuova area produttiva di oltre 8.000 ettari alle spalle del porto. Circa il 50% di questo nuovo insediamento produttivo sarà destinato a lavorazioni leggere, il 20% all’industria pesante e le restanti aree ad utilizzo commerciale e residenziale.

⁹ Shipping & Marine, “More than a phase”, 19 Giugno 2014.

Gli impatti attesi sui traffici marittimi

Le attuali sfide

La costruzione del nuovo Canale di Suez permette la riduzione e la maggior prevedibilità del tempo di transito nei collegamenti intercontinentali Est-Ovest tra Asia, Medio Oriente, Europa e costa orientale degli Stati Uniti. Inoltre nel medio periodo permetterà di rispondere in modo efficiente alle esigenze di incremento della capacità. Il nuovo canale ha aumentato la capacità di transito sino a 97 navi, rispetto ad una media precedente di circa 49 navi.

La realizzazione del progetto è stata finalizzata a mantenere inalterato il ruolo strategico del Canale nel panorama geopolitico legato al commercio internazionale e, in definitiva, la rilevanza dell'Egitto nel sistema delle relazioni tra tutti i principali mercati mondiali.

In questo senso Notteboom e Rodrigue (2011) evidenziano come negli ultimi anni siano emerse nuove sfide e minacce per il Canale di Suez quale crocevia dei traffici tra Oriente e Occidente¹⁰.

Ad esempio la crescita degli attacchi di pirateria nella porzione di mare compresa tra la Somalia e il Mar Rosso ha comportato un aumento dei costi di transito attraverso Suez, dovuto a maggiori premi assicurativi, ad un superiore fabbisogno di personale e di sistemi di sicurezza. Se nel 2005 si contavano 45 attacchi di pirati ad unità in attraversamento presso il Golfo di Aden, il Mar Rosso e le acque internazionali a largo della Somalia, nel 2011 questi sono saliti a 230. L'aggravio di prezzo dovuto alla pirateria è stato stimato in 100.000 – 115.000 US\$ per viaggio. Si segnala comunque come gli attacchi di pirati in questa regione abbiano registrato una drastica riduzione, toccando il minimo storico nel 2013, con 15 eventi. Secondo l'International Maritime Bureau, i pirati somali sono scoraggiati da una molteplicità di fattori, tra cui il ruolo chiave delle marine internazionali impegnate nel controllo militare di queste acque, il maggior utilizzo delle best practices da parte delle navi, l'uso di squadre di sicurezza armate a bordo e una situazione di maggiore stabilità del governo centrale della Somalia¹¹.

L'assetto attuale del Canale è un vincolo al passaggio delle navi di maggiori dimensioni benché per Suez possono transitare navi di dimensioni maggiori rispetto a quelle consentite a Panama. Non a caso le navi nel settore delle rinfuse liquide sono generalmente classificate in base alle dimensioni e le Suezmax sono quei navigli che hanno la massima dimensione ammessa nel canale: stazza lorda non superiore alle 240.000 tonn., con un pescaggio massimo di 20,1 m, larghezza non superiore a 50 m. Navi con dimensioni superiori a queste non riescono a passare attraverso

¹⁰ Notteboom T., Rodrigue J. R. (2011), "Challenges to and challengers of the Suez Canal", Port Technology International, Bernard Henry, Londra, Autunno 2011.

¹¹ Confitarma (2014), Relazione Generale 2014, Tesco Editore, Roma, 2014 e ICC International Maritime Bureau (2014), "Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014", Londra, Gennaio 2015 e Middleton R. (2010), "Le conseguenze della pirateria nel Corno d'Africa", Note Osservatorio di Politica Internazionale, n. 11, Maggio 2010.

il Canale di Suez; sono ad esempio bulk carrier per il trasporto di petrolio greggio, chiamate Very Large Crude Carriers e Ultra Large Crude Carriers, che possono arrivare fino a 320.000 tonn. di stazza lorda. Queste navi oggi sono impiegate prevalentemente su rotte che utilizzano il Capo di Buona Speranza.

Il traffico attraverso il Canale dipende anche dalle dinamiche legate all'andamento del prezzo del petrolio. Come osservano Notteboom e Rodrigue (2011) a bassi prezzi del bunker corrisponde una maggiore disponibilità delle compagnie ad allungare le rotte, praticando lo slow steaming¹². In periodi caratterizzati da eccesso di capacità e bassi prezzi del bunker, le compagnie sono portate a rimodulare le rotte, allungando il tragitto come successo nel 2009 quando A.P. Moller-Maersk, CMA CGM e la Compagnia petrolifera nazionale del Kuwait hanno spostato una parte del loro traffico verso la circumnavigazione dell'Africa, salvo poi modificare le scelte negli anni successivi a seguito della crescita del costo del bunker.

La rotta attraverso il Capo di Buona Speranza presenta margini di crescita a discapito di Suez specialmente per quanto riguarda i traffici Sud-Sud nell'emisfero australe e soprattutto in presenza di una crescita economica sostenuta del continente africano nei prossimi decenni.

Oltre alla rotta attraverso il Capo di Buona Speranza, un altro tema di crescente interesse riguarda il possibile sviluppo della rotta artica, che permette un risparmio di circa il 22% su un collegamento tra il Far East e il Nord Europa, come ad esempio la Shanghai-Rotterdam.

Questa rotta, normalmente aperta tra luglio e novembre, presenta importanti potenziali di sviluppo su direttrici con origine e destinazione quelle aree, dovuti alle ingenti risorse energetiche presenti nell'area, e non solo alle rotte intercontinentali di attraversamento. Si stima che circa il 13% dei giacimenti globali di petrolio e il 30% di quelli di gas naturale siano localizzati nella Regione artica. La rotta artica, nonostante gli evidenti risparmi in termini di distanza e ai recenti miglioramenti in termini di infrastrutture di supporto alla sicurezza della navigazione, presenta dei limiti operativi notevoli dovuti all'imprevedibilità di alcuni fenomeni meteorologici, che richiedono, quindi, di effettuare una navigazione di crociera a circa 8 nodi per poter anticipare problematiche legate sia alla presenza di iceberg sia alla eventuale necessità di repentine modifiche di rotta in caso di incertezze rispetto alla profondità dei fondali fangosi e in continuo cambiamento a seconda delle condizioni meteorologiche, spesso non idonea al passaggio delle grandi navi.

Questo tipo di restrizioni rende la rotta assolutamente non percorribile per i servizi containerizzati, organizzati su linee regolari ed inoltre è fuori rotta rispetto ai flussi dei prodotti petroliferi e cerealicoli. Anche negli scenari futuri che prevedono una possibile estensione del periodo di navigabilità, dovuto all'innalzamento della temperatura media dell'area, la rotta artica avrà un ruolo molto marginale e complementare rispetto agli attraversamenti del Canale di Suez, non potendo

¹² Notteboom T., Rodrigue J. R. (2011), "Challenges to and challengers of the Suez Canal", Port Technology International, Bernard Henry, Londra, Autunno 2011.

Analisi dei giorni e delle distanze di alcune rotte tra Asia - Europa - Costa Est degli Stati Uniti

The Shanghai-Rotterdam case		
Route	Distance (in nautical miles)	Hypothetical days of navigation (15 knots)
Arctic Sea	8.031	22
Suez	10.525	29
Panama	13.411	37
Cape of Good Hope	13.843	38
Strait of Magellan	17.184	47
The Yokohama-Rotterdam case		
Route	Distance (in nautical miles)	Hypothetical days of navigation (15 knots)
Arctic Sea	7010	19
Suez	11.133	31
Cape of Good Hope	14.448	40
The Hong Kong-New York case		
Route	Distance (in nautical miles)	Hypothetical days of navigation (15 knots)
Panama	11.207	31
Suez	11.593	32
Cape of Good Hope	13.686	38
The Shanghai-New York case		
Route	Distance (in nautical miles)	Hypothetical days of navigation (15 knots)
Panama	10.852	30
Suez	12.370	34
Cape of Good Hope	14.468	40
The Shanghai-Houston case		
Rotta	Distanza (miglia nautiche)	Hypothetical days of navigation (15 knots)
Panama	10.138	28
Suez	13.932	39
Capo di Buona Speranza	15.176	42

Impatto del raddoppio del Canale di Suez

-  Rotta in cui Suez risulta già più competitiva
-  Rotta in cui è **significativa** la potenziale competitività di Suez rispetto a Panama
-  Rotta in cui si evidenzia la potenziale competitività di Suez rispetto a Panama
-  Rotta in cui non vi sono significativi effetti

Tabella 3 - Fonte: Elaborazioni su dati tratti da www.sea-distance.org

costituire una reale alternativa per tutti i principali flussi che utilizzano la direttrice di Suez¹³.

Risulta di particolare interesse, alla luce degli importanti investimenti effettuati e in corso per ammodernare i principali canali mondiali (Suez e Panama¹⁴), analizzare gli effetti sui flussi fra Asia e Costa Orientale degli Stati Uniti, tenendo conto che i volumi di attraversamento del Canale di Suez con origine le Americhe sono pari al 6,7% del totale dei flussi Nord-Sud e al 9,7% dei flussi di destinazione di quelli Sud-Nord.

Come evidenziato dalla tabella 3, i traffici fra la Cina e la Costa Orientale degli Stati Uniti (ad esempio fra Hong Kong e New York) trovano più conveniente l'utilizzo del Canale di Panama, rispetto all'alternativa via Suez, se si considera esclusivamente il fattore distanza. In realtà, nel corso degli anni le scelte strategiche delle compagnie marittime hanno evidenziato come esista una fascia ampia del Sud Est asiatico, che sicuramente ricomprende oltre al Sud della Cina, il Vietnam, la Malesia, l'Indonesia e Singapore, ma anche la Corea del Sud, in cui la concorrenza fra le due rotte tiene conto di molti altri fattori, oltre alle distanze nautiche. Infatti, fra gli elementi strategici che vengono presi in considerazione in modo sistemico dalle compagnie marittime nel decidere le rotte, optando, nel caso dei vettori di maggior rilevanza, per offrire entrambe le tipologie di servizio¹⁵, vi sono i seguenti:

- la possibilità di valorizzare al massimo le economie di scala nei consumi di bunker utilizzando navi di grandi dimensioni (ad esempio, oltre il limite di 14.500 TEU che costituirà la soglia massima di capacità per accedere al nuovo Canale di Panama che sarà inaugurato nel corso del 2016),
- la possibilità di incrociare diverse rotte su hub di rilevanza intercontinentale e fondamentali per il bilanciamento dei flussi, quali Colombo, Dubai, Port Said, Gioia Tauro, Malta, Algeciras, Tangeri,
- il costo di attraversamento dei canali.

Una specifica analisi delle scelte delle compagnie marittime che offrono servizi dedicati ai traffici containerizzati sulla rotta fra il Far East e la Costa Orientale degli Stati Uniti svolto dalla società di ricerca specializzata Alphaliner¹⁶ ha messo in evidenza come i 25 servizi offerti nel Luglio del

¹³ Lo studio del CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB) dal titolo "Melting Ice Caps and the Economic Impact of Opening the Northern Sea Route", pubblicato nel Maggio 2015 indica in circa il 66% degli attuali flussi di traffico che attraversano il Canale di Suez il mercato potenzialmente interessato alla rotta artica, ma la reale possibilità che si verifichino le condizioni meteorologiche e di sviluppo infrastrutturale necessarie per rendere operativamente possibile questo cambio di rotta sono molto remote.

¹⁴ A metà del 2016, dopo otto anni di lavori e un investimento governativo di oltre 5,2 miliardi di dollari, il nuovo sistema di chiuse e di tratte di accesso sarà in grado di aumentare la dimensione delle navi e ridurre i tempi del transito del Canale di connessione fra l'Oceano Atlantico e l'Oceano Pacifico.

¹⁵ Questo è il caso della Maersk, ad esempio, che nel 2015 offre i servizi TP10, TP11 e TP12 su rotte quali rispettivamente Busan-Miami, Shanghai - Charleston e Shanghai-Norfolk utilizzando la direttrice via Suez.

¹⁶ Alphaliner Weekly newsletter, n° 28 del 2015.

2015 siano ripartiti in modo da avvantaggiare la direttrice via Panama (16) rispetto a via Suez (9). In termini di capacità offerta, le due direttrici sono in realtà molto più bilanciate. Infatti, via Panama passa il 51% dell'offerta (pari a 73.000 TEU settimanali con navi in media di 4.570 TEU di capacità), rispetto al 49% via Suez (70.000 TEU rispetto ad una capacità media delle navi di 7780 TEU). È da evidenziare come questi valori (n° di servizi e capacità) siano in continuo mutamento in quanto le soglie di convenienza cambiano rapidamente anche nel corso dell'anno. Infatti nel mese di febbraio del 2015 il n° di servizi offerti era di 20, di cui 12 via Panama e 8 via Suez, ma con una capacità offerta via Panama di solo il 44%, confermando un trend che, seppur con oscillazioni, ha visto ridurre il valore della capacità offerta via Panama nel corso degli ultimi cinque anni, tenendo conto che nel febbraio del 2010 via Panama passava il 74% dell'offerta. Nel corso degli ultimi mesi, passando dal 44% al 51% questo trend si è modificato, in concomitanza con una riduzione del costo del bunker.

La riduzione dell'incertezza nelle tempistiche di attraversamento del Canale di Suez, il rafforzamento degli hub di transshipment locali e la scelta di non aumentare le tariffe di attraversamento del Canale costituiranno due elementi in grado di ridurre gli effetti della maggior concorrenza sulle rotte fra Asia e Costa Orientale degli Stati Uniti derivanti dagli importanti ampliamenti previsti per il Canale di Panama attesi per la metà del 2016.

Anche lo sviluppo di corridoi multimodali tra l'Europa e l'Asia capaci di competere con le principali rotte marittime, rappresenta un elemento di criticità per lo sviluppo della domanda di attraversamento del Canale. A questo proposito si segnala come nel 2014 si sia osservata una rapida crescita di collegamenti ferroviari diretti tra l'Asia, ed in particolare la Cina, e l'Europa, effettuati da numerose imprese ferroviarie raggruppate in consorzi ed alleanze, tra cui la tedesca DB Schenker. Come nel caso della rotta artica, anche questo tipo di alternativa costituisce un fattore concreto di concorrenza estremamente limitato in quanto i vantaggi economici sono percepibili solo per poche direttrici con origine o destinazioni le aree più settentrionali della Cina e il Nord Europa. Infatti, la complessità organizzativa derivante dal conciliare gli interessi di numerose imprese ferroviarie coinvolte e le limitazioni tecniche (necessità di numerosi cambi di locomotori e di dover tener conto dei diversi scartamenti dei binari) costituiranno un freno alle potenzialità anche nel medio periodo, coinvolgendo nel complesso flussi inferiori ai 100-200 mila TEU, rispetto agli oltre 40 milioni di TEU che già attualmente attraversano il Canale di Suez.

In questo scenario, l'alternativa più concreta e che desta preoccupazione nelle Autorità Egiziane è il progetto, ancora in fase di studio, del Governo israeliano di costruire un percorso ferroviario ad alta velocità alternativo al canale, collegando il porto di Eliaat nel Golfo di Aqaba sul Mar Rosso con quello di Ashdod nel Mar Mediterraneo.

Gli effetti economici

Il nuovo canale permette una maggior affidabilità dei servizi di trasporto marittimo sulle tutte le principali grandi rotte Est-Ovest e una diminuzione delle tempistiche di viaggio particolarmente interessante per le tratte fra il Mediterraneo e l'Area del Mar Rosso e del Golfo, grazie soprattutto alla riduzione dei tempi di attesa. I traffici che traggono maggior beneficio dalla realizzazione del nuovo canale sono quelli containerizzati, che rappresentano la porzione di traffico preponderante, con una quota di tonnellaggio superiore al 50% del totale, per il maggior valore delle merci e per le modalità organizzative dei servizi, che richiedono il prerequisito dell'affidabilità e della puntualità per poter incrociare i flussi nei porti hub.

Questa tipologia di trasporto marittimo ha avuto un forte sviluppo nel Mediterraneo solo dalla seconda metà degli anni '70 e nell'area del Golfo solo a partire dal 1980 (anno di completamento della prima parte del porto di Jebel Ali a Dubai), ma questo fenomeno ha comportato cambiamenti molto radicali nella gestione dei flussi di interscambio commerciale e nella relazione fra portualità e retroportualità. L'unitizzazione dei carichi per mezzo dei container ha permesso di ottenere importanti incrementi di produttività nella logistica internazionale. Ne è seguita una forte riduzione sia dei costi della tratta marittima, grazie alle economie di scala nella gestione delle stive, sia dei costi portuali e di inoltro terrestre, attraverso una semplificazione e standardizzazione delle movimentazioni e del rilancio terrestre attraverso la valorizzazione dell'intermodalità.

Alcuni recenti studi econometrici di carattere accademico hanno dimostrato l'esistenza un vero e proprio legame causale tra aumento del commercio tra Paesi e la diffusione della containerizzazione per il trasporto delle merci¹⁷. Infatti, l'aumento della dimensione delle navi, la razionalizzazione del numero dei porti e degli investimenti, la crescita nella produttività del lavoro portuale hanno permesso di sfruttare nuove economie di scala, riducendo i costi di trasporto e permettendo, quindi, di sfruttare le economie di localizzazione, facendo del commercio marittimo uno dei motori propulsivi della globalizzazione post Guerra Fredda.

La riduzione del fattore d'incertezza legato ai tempi del trasporto marittimo, ha inoltre favorito lo sviluppo di catene produttive multinazionali sempre più ispirate a un modello di produzione just in time, volto alla minimizzazione delle scorte e allo sfruttamento dei vantaggi delle differenziazioni del costo del lavoro e delle specializzazioni produttive internazionali.

A testimonianza del dinamismo del settore, la capacità della flotta di navi container al 1 gennaio 2015, sulla base dei dati Alphaliner ha raggiunto la capacità complessiva di 18,37 milioni di TEU, segnando un +6,3% rispetto all'anno precedente ed un tasso di crescita complessivo del 162% negli ultimi dieci anni.

¹⁷ "Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade", by Daniel Bernhofen, Zouheir El-Sahli and Richard Kneller, Lund University, Working Paper 2013:4, February 2013.

Il settore del trasporto marittimo è basato su modelli organizzativi che prevedono un'elevata incidenza dei costi fissi sui costi totali. Infatti, i costi di equipaggio, amministrativi, di forniture ed in particolare del bunker aumentano in modo meno che proporzionale rispetto all'aumento delle dimensioni della nave, favorendo la ricerca delle economie di scala sulle direttrici dove i volumi di domanda di traffico sono più consistenti. I costi unitari decrescono all'aumentare della dimensione della nave, grazie anche ad economie di scala importanti in fase di costruzione e di investimento e questa tendenza si è intensificata alla luce dei grandi cambiamenti previsti nei prossimi mesi, grazie all'ammodernamento dei due passaggi fondamentali per gli interscambi mondiali come il Canale di Suez e il Canale di Panama.

Un riflesso non secondario si avrà sulla gerarchia dei porti dell'area del Canale. Al procedere della containerizzazione dei traffici e della concentrazione dell'offerta le grandi compagnie marittime sono diventate sempre più selettive nella scelta dei terminal su cui fare scalo. In un contesto di "gigantismo navale" e crescenti forme di oligopolio, è necessario mutare l'approccio all'organizzazione logistica sia a livello portuale sia a livello territoriale, spingendo per un progressivo maggior livello d'integrazione tra strutture portuali, terminal terrestri e corridoi multimodali. Conseguentemente, la competitività di un porto nella nuova rete di servizi di linea container non si lega solamente alla localizzazione geografica, ma anche alla qualità complessiva dei servizi offerti, specialmente in termini di connessioni con le altre reti di trasporto. Di fondamentale importanza è la presenza di impianti e di attrezzature adibiti a rapide operazioni di imbarco e sbarco dei container e alla trasmissione delle relative informazioni, che permettano di rendere rapide le movimentazioni di piazzale e il trasferimento del carico da una modalità all'altra. Il porto diventa anche un luogo nel quale si concentrano attività industriali dove localizzare parti della catena produttiva ad alto valore aggiunto, che si appoggiano ai magazzini e ai servizi offerti dai centri logistici. Questi temi sono di particolare rilevanza oltretutto per le realtà in fase di sviluppo in Egitto, anche per i porti gateway del Nord Italia i quali ricevono una quota rilevante dei traffici via Suez. Questo valore ad esempio è pari al 51% dei container movimentati a Genova e al 47% di quelli che transitano dal porto di La Spezia.

Nel 2014 ben 6.129 navi porta container hanno attraversato il Canale di Suez, con un carico totale di 42.064.840 TEU. Mediamente, il carico trasportato per singolo naviglio è stato di 6.863 TEU.

Le analisi precedenti hanno mostrato che l'apertura del nuovo Canale di Suez permetterà una maggior affidabilità dei servizi di trasporto marittimo sulle grandi rotte Est-Ovest fra l'Asia, l'Europa e la Costa Orientale degli Stati Uniti e una diminuzione dei tempi di viaggio stimabile in media in 12 ore a transito in entrambe le direzioni. Considerato il grande numero di navi interessate (la stima per il 2015 è di superare le 18.000) e l'ingente massa di merci trasportate (oltre 850 milioni di tonnellate per un valore di oltre 2.300 miliardi di euro stimate per la fine del 2015), può essere interessante valutare l'entità dei benefici economici che questo investimento potrà portare nella riduzione dei costi dell'interscambio mondiale.

Ricorrendo al concetto di costo generalizzato del trasporto, possiamo affermare che i vantaggi della nuova situazione si potranno cogliere sia nella riduzione dei costi operativi necessari per effettuare il trasporto sia nel risparmio di tempo impiegato per il viaggio.

La riduzione dei tempi di attesa permette di ridurre tutti i costi che sono proporzionali non alla distanza percorsa, che non cambia, ma al tempo di viaggio: sono principalmente i costi di gestione degli asset legati alla nave, fra cui l'ammortamento della nave, i costi di gestione della nave e del suo equipaggio, oltre ad altre voci minori quali i costi assicurativi, amministrativi, ecc.

Il Canale di Suez è attraversato da una grande varietà di navi che hanno di conseguenza costi operativi molto diversi. Volendo pervenire ad una stima di massima dei costi operativi che si possono risparmiare con l'entrata in funzione della nuova infrastruttura, è stato assunto un valore medio per le principali categorie di navi, desunto a partire dai costi operativi periodicamente stimati dalla società inglese Drewry (2014) che includono l'equipaggio, le assicurazioni, la manutenzione ordinaria a bordo e in cantiere, i ricambi, gli olii lubrificanti e le attività amministrative. A queste voci è stato aggiunto l'ammortamento della nave mentre non è stato considerato il costo del carburante perché il nuovo canale permette di risparmiare tempi di attesa e non ridurre le distanze di navigazione.

Costi operativi per tipologia di nave e stima del risparmio annuo (dati in Euro)

Ship Type	Number of ships in transit in 2014	Daily operating costs including amortization	Reduction of annual operating costs by type of ship
Tankers	4.053	17.743	35.957.058
LNG Ships	614	58.013	17.809.872
Bulk Carriers	3.051	12.263	18.706.813
Combined Carriers	4	15.086	30.172
Generalised Cargo	1.259	13.077	8.231.821
Container Ships	6.129	24.009	73.575.986
Ro / Ro	228	17.432	1.987.283
Car Carriers	1.003	17.432	8.742.303
Passenger Ships	67	303.591	10.170.298
Others	740	13.077	4.838.402
Total	17.148		180.050.008

Tabella 4 - Fonte: Elaborazioni su dati di traffico tratti dal report annuale 2014 della Suez Canal Authority e sui costi operativi tratti dal report "Ship Operating Costs Annual review and Forecast", Annual Report 2014/15, Drewry 2015, con dati in euro basati su un valore del rapporto Euro/US\$ pari a 1,11 (cambio del 10 Luglio 2015)

Le stime di riduzione di costo annuale, sintetizzate nella tabella precedente e relative ad un efficientamento degli asset di 12 ore, si riferiscono a tipologie di navi tipiche che attualmente attraversano il Canale (ad esempio, navi container con capacità media di 8.000 TEU, tankers con capacità di 110.000 tonnellate di stazza lorda (tsl), navi bulk da 75.000 tsl, navi LNG da 80.000 cbm). Un secondo effetto del tempo risparmiato è il minor tempo d'immobilizzo delle merci, il cui valore può essere stimato con il costo del capitale immobilizzato. Questa stima richiede innanzitutto di valutare quale sia il valore complessivo delle merci che annualmente attraversano il Canale. La Banca d'Italia ha recentemente pubblicato uno studio (Banca Italia, 2014) nel quale ha stimato il valore medio per tonnellata trasportata da diverse tipologie di nave, sia per le importazioni che per le esportazioni. Considerando l'elevata omogeneità dei prezzi sui mercati globali si può ritenere corretto attribuire questi valori medi al carico delle navi che transitano da Suez e, in particolare, i valori delle esportazioni dell'Italia per i flussi Nord – Sud e i valori delle importazioni per i flussi contrari.

Due valori non sono compresi nello studio della Banca d'Italia: il gas naturale e le autovetture. Per queste due merceologie è stato utilizzato il dato ISTAT del commercio estero dell'Italia, anche in questo caso attribuendo le esportazioni ai flussi Nord – Sud e le importazioni al flusso inverso. La tabella 5 riporta i flussi di merce transitati nel Canale di Suez nel 2014: applicando i valori medi ricavati come sopra descritto, si giunge alla stima che il valore delle merci complessivamente transitate nei due sensi supera i 2.250 miliardi di euro.

La prima voce per valore è rappresentata dal traffico container, sia per gli elevati volumi sia per l'alto valore medio della merce, mentre la seconda è costituita dalle autovetture, nonostante che la massa trasportata sia di gran lunga inferiore a quella dei bulk carrier, per l'ovvia considerazione del maggior valore delle merci.

Quanto costa l'immobilizzo per 12 ore di questa ingente massa di materie prime e prodotti? Per rispondere è necessario fissare un costo del capitale, che per semplicità, abbiamo ritenuto essere del 5% in linea con quanto normalmente utilizzato nel settore.

Applicando questo tasso di interesse si ottiene la stima che il costo di immobilizzo delle merci per un anno è di 112,86 miliardi di euro, che equivalgono a circa 155 milioni di euro per 12 ore.

Nel complesso, applicando ai flussi del 2014 il nuovo regime di transiti, ogni anno si sarebbero risparmiati 180 milioni di euro per minori costi operativi e 155 milioni di euro per minore immobilizzo delle merci per un totale di 335 milioni di euro.

Nel tempo il traffico avrà una crescita, che è stata ipotizzata diversa per tipologia di traffico, come indicato nella tabella 6.

Stima del valore annuo delle merci in transito nel Canale di Suez (stima in Euro)

Ship Type	Tonnes in transit through the Canal by direction ¹ (figure as 2014)		Estimated average value (Euro * tonne) (to 2014)		Estimated annual value of cargo in transit by route (in billions of Euro, 2014)		
	N/S	S/N	N/S	S/N	N/S	S/N	Total
Tankers	55.258	82.891	727	715	40,150	59,271	99,422
LNG Ships	8.942	27.359	485	587	4,338	16,058	20,396
Bulk Carriers	61.564	24.198	315	218	19,393	5,285	24,678
General cargo	7.542	5.779	2.335	1.124	17,612	6,493	24,105
Container Ships	264.789	270.034	2.773	2.831	734,273	764,412	1.498,685
Ro-Ro	3.095	2.967	2.997	1.641	9,275	4,869	14,144
Car Carriers	30.111	29.267	10.035	9.350	302,159	273,654	575,813
Total	431.301	442.495			1.127,200	1.130,042	2.257,243

Tabella 5 - Fonte: Elaborazioni su dati di traffico tratti dal report annuale 2014 della Suez Canal Authority e sui valori dal Quaderno di Economia e Finanza della Banca D'Italia n. 223 del 2014 "L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati". I valori indicati da Banca d'Italia sono riferiti al 2012 e sono stati aggiornati sulla base di una stima di un tasso di inflazione fra il 2013 e il 2014 composto del 5%. I dati relativi al LNG e alle car carriers sono dati ISTAT

¹ Il dato dei volumi di traffico distinto per tipologia di nave non coincide esattamente con il dato relativo alla tipologia di origine e destinazioni (873 milioni rispetto a 822 milioni di tonnellate per il 2014) a causa delle diverse modalità di stima da parte della Suez Canal Authority.

Stima del tasso di crescita annuo delle tipologie di navi nel Canale di Suez

Tipologia di nave	Stima tasso di crescita annuo dal 2015 al 2045
Tankers	2,0%
LNG Ships	4,0%
Bulk Carriers	3,0%
General cargo	1,0%
Container Ships	4,0%
Ro-Ro	3,0%
Car Carriers	3,0%

Tabella 6 - Fonte: stime proprie

Proiettando per 30 anni i benefici stimati per il 2014, tenendo conto dei tassi di crescita indicati, si può stimare che il valore attuale netto finanziario dei benefici economici portati dalla nuova infrastruttura sia pari ad 8,7 miliardi di euro. Questo valore è la somma dei benefici derivanti da due specifiche voci:

1. minori costi operativi per le compagnie marittime, equivalenti ad un valore attualizzato pari a 4,9 miliardi di euro;
2. minori costi di immobilizzo delle merci per gli importatori ed esportatori su scala mondiale equivalenti ad un valore attualizzato pari a 3,8 miliardi di euro.

Sulla base delle ipotesi attuali e quindi in assenza di modifiche tariffarie, questi benefici andrebbero totalmente a vantaggio dei trasportatori ma, stante l'elevata concorrenzialità del mercato dei noli, si trasferirebbero per la gran parte ai produttori e ai consumatori.

Con il crescere del traffico, il Canale sarebbe andato in saturazione: stimando in 70 navi il numero massimo di transiti giornalieri senza gli interventi attualmente realizzati, la saturazione si sarebbe raggiunta nel 2029. In assenza del raddoppio delle tratte principali del canale, si sarebbero perse a partire da quell'anno una parte dei possibili introiti. Stimando in 318.713 US\$ (287.128 euro al cambio del 10 Luglio 2015) l'introito medio per l'attraversamento del Canale, calcolando il numero di navi che annualmente sarebbero state rifiutate ed attualizzando i mancati introiti si giunge alla stima di un valore attuale finanziario netto di 32 milioni di euro, che va considerato tra i benefici diretti prodotti dalla costruzione del nuovo canale.

Sembra opportuno segnalare che l'allungamento delle rotte per la parte del traffico che non potesse transitare nel Canale comporterebbe maggiori costi operativi ed esternalità di natura ambientale e climatica di importanti dimensioni.

La riduzione dei costi di trasporto e di immobilizzo delle merci, unita all'incremento della capacità e della sicurezza del Canale, può avere importanti ripercussioni sulle principali rotte con distanze minori, ed in particolare per quanto concerne i volumi fra il Mediterraneo e il Mar Rosso e il Golfo, tenendo conto dell'impraticabilità di molte vie terrestri a causa della situazione di guerra in Siria e nel Nord dell'Iraq.

Infatti, un risparmio nei tempi di trasporto, di circa metà giornata, dovuto al miglioramento delle condizioni di navigabilità del Canale e alla riduzione dei tempi di attesa, comporta un risparmio per nave stimato in media di circa 10.500 euro per i minori costi operativi e circa 9.000 euro per il risparmio sull'immobilizzo delle merci, che rappresenta in media una minima percentuale del totale dei costi operativi sulle principali rotte di attraversamento del Canale. In realtà i risparmi possono essere di gran lunga superiori per le navi con costi operativi particolarmente significativi (ad esempio le navi crociere che possono ottenere un risparmio di costi di circa 150.000 euro per ogni attraversamento e pertanto per i servizi classici che prevedono itinerari con chiusura della rotta nello stesso punto di origine, si tratta di un risparmio di circa 300.000 euro) o per le navi con un valore medio delle merci trasportate più elevato, come ad esempio le navi container per le

quali il risparmio in termini di minori costi di immobilizzo per le 12 ore può essere stimato in circa 16.748 cioè dell'85% superiore alla media dei traffici. Questi risparmi certamente diminuiranno l'attuale soglia di convenienza delle imprese marittime che le spinge a scegliere lo "slow steaming" attraverso il Capo di Buona Speranza.

La rilevanza complessiva di questi risparmi aumenta al diminuire della distanza marittima percorsa. Considerando ad esempio un collegamento tra il porto di Jeddah in Arabia Saudita e il porto di Tanger Med in Marocco, che impiega 8 giorni di navigazione, il risparmio derivante dai minori tempi di attraversamento (riduzione dei costi operativi e riduzione dei costi di immobilizzo merci) del Canale può raggiungere fino al 5,7% del totale dei costi del trasporto¹⁸. Questa riduzione dei costi per gli operatori può essere un ulteriore stimolo all'intensificazione dei flussi di interscambio, ad esempio, sulle rotte fra il Mediterraneo Orientale e il Golfo o fra il Mar Nero e la Penisola Arabica. In questo contesto va inserita una constatazione geopolitica, a valle del superamento delle diverse forme di embargo internazionale nei confronti dell'Iran. Infatti, grazie alla firma avvenuta il 14 Luglio 2015 al termine di un lungo negoziato durato quasi dieci anni fra l'Iran e l'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica (AIEA), si prevede un nuovo sviluppo di questi traffici, grazie all'inserimento negli interscambi internazionali da e per i principali mercati occidentali di una nazione di 80 milioni di abitanti, terzo esportatore mondiale di petrolio, con una produzione diversificata, paragonabile a quella della Turchia.

Anche per quanto riguarda il mercato crocieristico, uno specifico ambito del settore marittimo basato su logiche economiche completamente diverse rispetto ai settori precedentemente trattati in quanto strettamente correlato alle dinamiche del turismo globale, gli effetti della maggior affidabilità e riduzione delle tempistiche di attraversamento possono avere ripercussioni in termini di potenziale sviluppo. Prerequisito necessario per la crescita di questo settore è la stabilità del contesto, tenendo conto dell'immediata sensibilità alla sicurezza geopolitica del crocierismo.

Sebbene il Mediterraneo sia la principale regione europea per attività crocieristica, seconda destinazione mondiale dopo le isole caraibiche, attualmente i traffici di attraversamento del canale sono limitate a poche decine di navi all'anno. Infatti, nel 2014 sono state solo 67. Principali scali della regione per traffico crocieristico sono Barcellona, Civitavecchia, Venezia, le Isole Baleari e il porto del Pireo. Italia, Spagna e Grecia guidano le statistiche in quanto a passeggeri movimentati. Prendendo in considerazione i dati di traffico raccolti da "Medcruise", l'associazione che raccoglie 70 porti crocieristi del Mediterraneo, questi mostrano come il mercato sia concentrato principalmente nella regione occidentale, dove è movimentato il 70% dei passeggeri.

¹⁸ Il calcolo viene effettuato considerando una stima di 8 giorni di costi operativi, sulla base dei dati precedentemente descritti per le navi container con capacità media di 8.000 TEU, di cui 7 in movimento ed uno di sosta per accesso al Canale e di attese per le precedenze, con un consumo medio di 140 tonnellate al giorno di bunker ed una quotazione di 315 euro per tonnellata di bunker (dato medio della prima settimana di Luglio 2015).

Segue l'Adriatico con il 19% e il Mediterraneo Orientale con il 10%. Del tutto residuale sembra invece il Mar Nero, con l'1% del mercato¹⁹.

Una valutazione positiva dei potenziali effetti derivanti dal completamento del progetto sul mercato crocieristico deriva dalle seguenti considerazioni:

- Il mercato è ormai maturo (sono 170 le navi coinvolte in oltre 2.700 itinerari e tutte le principali compagnie crocieristiche hanno ordinativi importanti sino al 2021) e nonostante il continuo tentativo di proporre nuovi itinerari negli oltre cento porti già coinvolti nell'area del Mediterraneo, la necessità di valutare nuove proposte è particolarmente sentita dalle principali compagnie marittime²⁰. È da evidenziare, ad esempio, come non appena le condizioni di contesto politico lo hanno permesso le compagnie crocieristiche dell'area dei Caraibi hanno immediatamente inserito Cuba nei propri itinerari anche come home port (caso di MSC Crociere, ad esempio), proprio con lo scopo di offrire elementi di novità per i consumatori.
- Attualmente i porti dell'area del Mar Rosso che già accolgono i servizi offerti da diverse compagnie (fra cui MSC, Costa crociere, Regent, Cunard) sono in Egitto (Hurgada, Safaga e Sharm El Sheikh), in Israele (Eliat) e in Giordania (Aqaba). In realtà, sono tappe inserite all'interno di itinerari di trasferimento fra macro aree (ad esempio fra Mediterraneo e Golfo o fra Mediterraneo e Africa Orientale e Isole Indiane) o all'interno di percorsi che prevedono il giro del mondo, con un numero di toccate annue ancora molto contenuto, in quanto non inserite all'interno di itinerari regolari, al contrario, ad esempio, di quanto accade per le Isole Canarie, pienamente coinvolte negli itinerari regolari di 10-12 giorni del Mediterraneo Occidentale.
- Il pieno coinvolgimento in itinerari nel Mediterraneo Orientale di 10-12 giorni con home port Venezia, Pireo, Istanbul, delle principali realtà portuali nel Mar Rosso dell'Egitto e della Giordania diventa tecnicamente possibile grazie alla riduzione dei tempi necessari per il doppio attraversamento in andata e ritorno del Canale di Suez.

Sulla base di esperienze simili, come nel caso del porto di Tenerife nelle Canarie che nel corso del 2014 ha ospitato oltre 840 mila croceristi (+79% rispetto al 2009) divenendo il decimo porto della macroarea del Mediterraneo allargato, questa opportunità potrebbe tradursi nel medio periodo in un numero di croceristi, distribuiti fra i cinque principali porti dell'area nord del Mar

¹⁹ Sono porti della regione adriatica: Bari, Brindisi, Corfu, Dubrovnik/Korcula, Koper, Kotor, Ravenna, Rijeka, Sibenik, Split, Trieste, Venezia, Zadar; sono porti del Mar Nero: Batumi, Constantza, Odessa, Sevastopol, Sinop, Sochi; sono porti dell'Est del Mediterraneo Alanya, Cyprus, Heraklion, Igoumenitsa, Kavala, Kusadasi/Bodrum/Antalya, Mersin, Patras, Piraeus, Souda/Chania, Thessaloniki, Volos; sono invece porti del Mediterraneo occidentale Alicante, Azores, Isole Baleari, Barcelona, Cagliari, Cartagena, Castellon, Ceuta, Civitavecchia, Porti della Riviera Francese, Genova, Gibraltar, Huelva, La Spezia, Lisbon, Livorno, Madeira, Marseille, Messina, Monaco, Motril-Granada, Malaga, Napoli, Porti del Nord della Sardegna, Palamos, Palermo, Portimao, Portoferraio, Savona, Sete, Tarragona, Tenerife, Toulon-Var-Provence, Porti della Tunisia, Valencia, La Valletta. Si veda MedCruise Association, "Cruise activities in the MedCruise ports. Statistics 2013", A MedCruise Report, Piraeus, 2014.

²⁰ Cruise Line International Association, 2014 State of the Cruise Industry Report, 2014.

Rosso, potenzialmente vicino al milione (circa il 4% del valore del mercato del Mediterraneo nel 2014 e paragonabile a quello gestito da una realtà nel Mediterraneo Orientale come Santorini), con circa 250 itinerari (prevedendo 2 scali in media nell'area da parte di navi con circa 2.000 passeggeri a bordo), con circa 500 attraversamenti del canale (andata e ritorno).

Sulla base di indagini svolte in altri contesti del Mediterraneo²¹ è stimabile una ricaduta economica sui territori, dovuta alle spese nel contesto locale direttamente sostenute dai crocieristi, dai membri dell'equipaggio e dalle compagnie marittime, di circa 120 euro a passeggero, portando così a circa 120 milioni di euro l'anno la stima dei potenziali effetti socio economici dello sviluppo aggiuntivo del settore crocieristico nell'area del Mar Rosso. Una componente rilevante di questo sviluppo è potenzialmente attivabili dai due soggetti leader sul mercato del Mediterraneo, Costa Crociere e MSC Crociere, che hanno il loro headquarter per le attività di coordinamento e sviluppo del mercato del Mediterraneo a Genova.

I prevedibili impatti sulla portualità italiana

Gli effetti sulla rete dei porti italiani del nuovo Canale di Suez e dello sviluppo della portualità egiziana prevedibilmente saranno di due tipi a seconda della posizione competitiva nel contesto dei sistemi portuali del Mediterraneo, evidenziando sia nuove opportunità di sviluppo per le realtà dedicate ai flussi di import ed export che si renderanno più consistenti nel medio-lungo termine, sia nuove minacce, soprattutto di breve, derivanti dal rafforzamento della concorrenza per terminalisti attivi nel transhipment.

Vantaggi derivano in primo luogo da:

- **riduzioni delle tempistiche** della navigazione verso il Mar Rosso e verso il Golfo;
- **diminuzione dei costi operativi** delle navi (escluso il bunker) in media fra il 5 e il 10%;
- **ridisegno delle linee regolari** (container e Ro/Ro) in grado di ampliare il numero di porti toccati nello stesso periodo del modello organizzativo delle rotte, normalmente di 14, 21 o 28 giorni per queste tratte.

Ulteriori vantaggi potranno essere garantiti alle compagnie marittime che percorrono questo

²¹ CERTeT (2015), Indagine demoscopica impatto socio-economico dell'attività crocieristica a Civitavecchia; Autorità Portuale di Venezia (2013), L'impatto Economico della crocieristica a Venezia; Wild G.P. (2010), European Cruise Sector Survey Project; Risposte e Turismo per Camera di Commercio di Livorno (2014); CLIA Europe (2013), Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe; European Cruise Council & Global Economic Impact Study (2013), Business Research and Economic Advisors, Table 6: Global Passenger and Crew Spending by Category.

tipo di rotte fra il Mediterraneo, il Mar Rosso e il Golfo. In particolare, fra tutte beneficerebbero dei maggiori traffici quelle aderenti alle principali alleanze nel settore container, che includono questa direttrice sia all'interno di servizi più ampi (ad esempio fra Subcontinente indiano e l'Europa Meridionale) sia con rotte dedicate.

Fra le compagnie in grado di offrire servizi specializzati hanno un ruolo rilevante le italiane Grimaldi Lines di Napoli e la Tarros di La Spezia che allo stato attuale fra i porti dell'area fanno scalo solo presso i porti egiziani del Mediterraneo, con i servizi di tipo Ro/Ro Adriatico ed euro Aegean di Grimaldi e i tre servizi per traffici containerizzati della Tarros: il Genova-La Spezia-Salerno-Pireo-Istanbul-Mersin-Alessandria-Salerno, il Venezia-Ancona-Istanbul-Evyop-Beirut-Latakia-Mersin-Alessandria-Capodistria-Venezia, e l'EastMed, che coinvolge tutti i principali porti turchi, libanesi ed egiziani (Alessandria e Port Said).

Una posizione di leadership nelle relazioni tra l'Europa Meridionale e l'area del Mar Rosso e del Golfo è detenuta dalla Ignazio Messina Spa di Genova, che offre i servizi per tutti i principali porti del Medio Oriente, compresi quattro porti dell'Iran. In particolare, nell'area del Mar Rosso e del Golfo serve con servizi bisettimanali regolari sei porti in modo diretto con la linea Genova-Salerno-Aqaba-Jeddah-Djibuti-Bander Abbas-Abu Dhabi-Jebel Ali-Djibouti-Jeddah- Misurata-Castellon-Genova della durata di otto settimane e quattro porti con la linea offerta ogni tre settimane dal Mediterraneo verso il Mar Rosso e l'Africa Sud-Orientale della durata di 10 settimane.

Le principali aree terminalistiche italiane dedicate ai traffici di import-export di questo tipo (Ro-Ro e container) si trovano nelle realtà di Genova (Terminal Ronco Canepa gestito direttamente da Ignazio Messina spa), a La Spezia (Terminal del Golfo gestito da Tarros), a Salerno presso il Salerno Container Terminal Spa (Gruppo Gallozzi) e a Venezia (Venice RO- Port-MOS e TIV). A Venezia l'entrata a regime di alcuni importanti investimenti dedicati ai traffici Ro/Ro permette dunque importanti margini di crescita. Anche nella realtà genovese sono previsti rilevanti interventi infrastrutturali che però saranno a disposizione per poter accogliere gli sviluppi dei traffici attesi dal Mediterraneo Orientale e dal Mar Rosso solo dalla fine del 2016. Gli altri porti invece dovranno intervenire con investimenti mirati al fine di evitare una situazione di congestione.

Nel settore croceristico il sistema della portualità italiana del Sud Italia, costituito principalmente dai porti di Napoli, Salerno, Bari e Catania, potrebbe trarre vantaggio dalla riduzione dei tempi di attraversamento del Canale di Suez in modo diretto. Infatti, come anticipato nel paragrafo precedente, la possibilità di estendere al Mar Rosso gli itinerari croceristici del Mediterraneo orientale potrebbero non solo inserire elementi di novità in un mercato maturo, ma anche estendere la stagione anche ai mesi autunnali e invernali, periodi in cui alcune delle principali compagnie preferiscono trasferire le navi nel Mar dei Caraibi. Questa opzione potrebbe favorire la scelta da parte delle compagnie croceristiche di considerare la possibilità di utilizzare per una o più navi uno dei

porti meridionali quale home port per i servizi in grado di offrire tappe ed escursioni in Grecia, Egitto e Giordania e, per gli itinerari oltre la settimana, anche la Turchia.

Questo tipo di opportunità richiede una forte integrazione con i servizi aerei in logica fly & cruise e la disponibilità di adeguati terminal croceristi per le operazioni di inizio e fine della crociera, in quanto il solo bacino di mercato del Sud Italia non è sufficiente per ipotizzare servizi croceristici di questo tipo in modo continuativo nell'arco dell'anno. Questo tipo di occasione di potenziale sviluppo viene offerta anche ad altri porti con forti ambizioni nel settore croceristico, quali il Pireo ed Istanbul, che possono contare su una rete di servizi aerei particolarmente capillare soprattutto su scala internazionale, se paragonata alle realtà del Sud Italia. L'obiettivo deve essere quello di poter offrire servizi simili a quanto accade ad esempio a Palma de Maiorca, da dove partono numerosi itinerari croceristici nel Mediterraneo occidentale che toccano anche le isole Canarie, realtà dove sono offerti servizi integrati e di alto livello sia per gli aspetti portuali che per le relazioni intermodali.

Parlando dei vantaggi competitivi per l'Egitto, bisogna evidenziare le **Minacce** concorrenziali riscontrabili, soprattutto nel breve periodo, per i porti di transhipment italiani. Infatti, il previsto rafforzamento delle realtà portuali a nord del Canale, come Port Said e Damietta, dedicate ai traffici di transhipment di tipo hub & spokes e di tipo interlining, reso possibile anche da prevedibile sviluppo delle rotte regolari fra il Mediterraneo e il Mar Rosso potrebbe costituire un elemento in grado di dirottare alcuni flussi dalla portualità italiana a quella egiziana ripercorrendo quanto accaduto nel recente passato. Infatti, Gioia Tauro, ad esempio, fra il 2004 e il 2006 ha perso circa il 10% dei traffici a vantaggio del Suez Canal Container Terminal di Port Said, operato da APM Terminal, parte del Gruppo Maersk. In quel periodo è stato sufficiente che la Maersk, di gran lunga il primo cliente del terminal calabrese, spostasse a Port Said una delle sue linee principali dirette dall'Asia verso il Mediterraneo per fare venir meno oltre 330.000 TEU di movimentazione.

Nello stesso periodo (2004-2006) il porto di transhipment egiziano, protagonista di una crescita tumultuosa, è passato da 865mila a 2,7 milioni di TEU, mentre Gioia Tauro nel 2014 non ha ancora recuperato i traffici persi dal 2004. La risposta da parte dei porti Cagliari e di Gioia Tauro a questa possibile contrazione dei flussi è l'incremento della produttività delle operazioni terminalistiche, soprattutto sulle Ultra Large Container Carrier (ULCC) con capacità superiore ai 15.000 TEU che sono impiegate sulle rotte fra l'Europa e l'Asia in quanto questo specifico segmento di mercato è il più sensibile ai differenziali di costo delle operazioni di transhipment in virtù dei notevoli volumi movimentati in ciascun porto, pari anche oltre 4.000 movimenti per toccata su una sola nave. Infatti, le possibili differenze, stimabili al massimo in poche decine di euro per TEU movimentato,

possono in realtà generare risparmi su base annua pari ad alcuni milioni di euro per questi servizi con cadenza settimanale, cioè valori in grado di giustificare pienamente eventuali allungamenti delle rotte feeder per le destinazioni finali, soprattutto in un contesto economico in cui le quotazioni del prezzo del petrolio e, conseguentemente, del bunker marittimo, sono relativamente contenute.

Come conclusione del paragrafo abbiamo stimato con alcune riflessioni ed ipotesi di natura qualitativa, il valore, in termini di TEU, che la portualità del Sud Italia potrebbe intercettare a seguito del completamento del progetto di forte ammodernamento del canale. L'analisi ha preso come esempio la rotta Far East-East Cost US utilizzata per la movimentazione annua di circa 7,4 milioni di TEU²².

Sulla base di una recente analisi Alphaliner²³ (cfr. par. Gli effetti economici), il 51% della capacità totale del traffico su questa direttrice transita attraverso l'Oceano Pacifico e il Golfo del Messico via canale di Panama, pari a 3,79 milioni di TEU, ed il 49% attraversa l'Oceano Indiano e il Mar Mediterraneo via Canale di Suez, pari a 3,64 milioni di TEU. Nell'ipotesi che l'ampliamento del Canale di Suez sottragga alcuni dei 16 servizi regolari esistenti via Panama (evento plausibile data la maggior affidabilità e riduzione dei tempi di transito determinata dall'ammodernamento e del canale egiziano), si può stimare quindi che circa il 25% di questi traffici potrebbe passare potenzialmente via SUEZ incrementando i volumi del Canale e del Mediterraneo per un valore all'incirca pari a 949.000 TEU.

Dunque, l'Italia, che ha una quota di mercato pari al 18% del traffico transshipment, nell'area MED (dato 2013), potrebbe essere in grado di intercettare un traffico aggiuntivo stimabile in oltre 170mila TEU.

Va evidenziato, però, che il numero dei servizi e la capacità di stiva offerti dalle compagnie marittime di linea nel settore container sono dipendenti da numerose variabili in quanto le soglie di convenienza (prezzo del petrolio, tariffe dei noli, tariffe di transito dei canali, ecc.) sono soggette a continue variazioni dipendenti da numerosi fattori legati all'economia internazionale.

²² SRM su Alphaliner (2015).

²³ Alphaliner Weekly newsletter, n° 28 del 2015.

Conclusioni

L'allargamento del Canale, come hanno mostrato i dati e le stime, rivestirà effetti importanti sui traffici navali e sugli scambi commerciali, rappresentando un'opportunità da cogliere per le imprese e per le compagnie di navigazione, le prime che potranno contare su una maggiore rapidità di consegna delle merci e quindi migliorare i processi di internazionalizzazione, le seconde potranno, invece razionalizzare le rotte e rendere più efficienti i sistemi logistici.

Il nuovo canale non è quindi solo un imponente progetto infrastrutturale, ma è anche destinato a diventare un polo di interesse economico-commerciale e logistico per l'intero Egitto.

Tutto questo aumenterà la centralità del Mediterraneo, mare in cui circola già il 19% del traffico mondiale di merci ed i cui traffici sono aumentati negli ultimi 15 anni di oltre il 120%; nell'area inoltre vanno insistendo importanti investimenti portuali nei vari Paesi del Bacino (ricordiamo ad esempio Tanger Med, Pireo, Algeiras, Valencia).

Aumenterà verosimilmente il naviglio in circolazione con la presenza sempre maggiore delle grandi navi e dei grandi players; non va dimenticato, infatti, che nel Mediterraneo circolano le navi dell'alleanza 2M (Maersk, MSC), e quelle dell'alleanza Ocean Three (CMA CGM, UASC, CSCL). Altri imponenti vettori container stanno mettendo in mare convogli da 20mila TEUS su molte direttrici che interessano l'Italia tra cui l'Asia-Med e Gulf-Med.

La presenza delle Mega Ships e gli investimenti dei competitor portuali devono indurre i porti italiani, con quelli del Mezzogiorno in prima fila, specie quelli di transhipment, ad investire in infrastrutture, tecnologia e logistica per non perdere quote di mercato e soprattutto le nuove opportunità che scaturiranno dall'allargamento di SUEZ.

Il rilancio dell'Italia e del Mezzogiorno devono quindi passare per il riordino del sistema portuale che va messo al centro della agenda dello sviluppo del Paese; a questo va aggiunta un'attenzione verso i nuovi traffici che il canale potrà attivare, nel breve, medio e lungo termine e vanno messe in essere relazioni commerciali ed economiche sempre più forti con l'Egitto.

Il Canale di Suez costituisce, dunque, un passaggio strategico per gli interscambi mondiali e l'ammodernamento in atto, che è stato concluso il 6 agosto 2015, è di gran lunga il più rilevante dopo la realizzazione del canale nel 1869 e il completamento di alcune aree di bypass per gli incroci avvenuta nel 1980 nelle zone di Port Said, Ballah, Timsah e Deversoir, che avevano reso possibile l'incrocio dei flussi per 78 km sui 192 km di lunghezza complessiva. Gli ammodernamenti successivi del 2001 e del 2010, che hanno permesso di poter accogliere navi sino a 210.000 e poi a 240.000 tonnellate di stazza lorda grazie all'estensione delle sezioni longitudinali nei punti più stretti, hanno avuto effetti più limitati, sebbene rilevanti per il transito di petrolio greggio. Con il completamento dei lavori di agosto 2015 si è evitata la necessità di predisporre convogli di navi in modo alternato e, quindi, è stato possibile ridurre i tempi medi di trasporto, aumentare l'affidabilità, la puntualità e la sicurezza marittima.

Questo intervento, che ha previsto un investimento di circa 8,2 miliardi di US\$ per le attività di allargamento del canale, trova giustificazione in una visione strategica di lungo periodo, che ha l'obiettivo di contribuire a porre l'economia dell'Egitto al centro degli interscambi mondiali dando un forte segnale di fiducia nel futuro agli investitori nazionali, che hanno contribuito al finanziamento dell'opera attraverso la massiccia sottoscrizione di obbligazioni strettamente legate al progetto, e alla comunità internazionale.

La rilevanza economica del Canale è anche dovuta al fatto di essere una importante e stabile fonte di reddito per il governo egiziano grazie all'incasso di oltre 5,4 miliardi di US\$ annui derivante dalle tariffe di transito. Inoltre, gli effetti di questo specifico miglioramento del sistema dei trasporti nel territorio dell'Egitto vanno a beneficio di un flusso di interscambi pari a circa 2.257 miliardi di euro (poco più del doppio del valore delle merci che passano dal Canale di Panama).

Il valore attuale netto dei benefici economici diretti calcolato con orizzonte temporale di 30 anni derivanti dalla riduzione dei costi operativi per le compagnie marittime è stimabile in 4,9 miliardi di euro. Mentre il beneficio derivante dai minor costi di immobilizzo delle merci per gli importatori ed esportatori su scala mondiale è equivalente ad un valore attualizzato pari a 3,9 miliardi di euro. È da evidenziare come questi effetti diretti dipendano da diversi fattori, fra cui la futura policy tariffaria dell'Authority del Canale (che in realtà ha già dichiarato di non voler praticare aumenti nei prossimi anni) e il costo medio del bunker utilizzato per le navi impiegate nei diversi servizi marittimi, in quanto gli andamenti di queste due variabili incidono sulle soglie di convenienza all'utilizzo o meno di alcune alternative al Canale (via Panama o via Capo di Buona Speranza).

In sintesi i benefici economici diretti per gli operatori del settore dei trasporti possono essere superiori agli 8,7 miliardi, a cui andrebbero sommati i benefici di carattere ambientale, dovuti alla riduzione del numero di ore dedicate alle attese ed alle operazioni di ancoraggio per tutte le navi in transito nel Canale e alla riduzione del numero di navi che, in assenza dell'incremento di capacità e della riduzione dei tempi permessi dal nuovo investimento, avrebbero trovato più conveniente effettuare percorsi marittimi di maggior distanza (ad esempio attraverso il Capo di Buona Speranza). Inoltre, l'ammodernamento del Canale costituisce un intervento in grado di migliorare la sicurezza della navigazione. La valutazione economica di questi effetti di natura ambientale e di riduzione delle probabilità di incidenti esulano dagli obiettivi di questo lavoro, ma sono stimabili nell'ordine di decine di centinaia di migliaia di euro all'anno, contribuendo ad una valutazione sicuramente positiva in termini di analisi costi-benefici.

In termini di effetti indiretti, oltre a costituire un prerequisito per gli sviluppi di carattere industriale delle vaste aree oggetto del Master Plan in fase di completamento da parte dei diversi Ministeri del Governo Egiziano, le cui linee guida si prevede saranno presentate a fine 2015, il nuovo canale permette di completare un processo di sviluppo del settore dei trasporti e della logistica avviato con successo nel corso degli ultimi dieci anni, come evidenziato dalle analisi di benchmark della World Bank e dell'UNCTAD. Fra gli effetti indiretti vi è sicuramente la possibilità di vedere alcune

delle principali realtà portuali dell'area Nord del Mar Rosso essere inserite nei circuiti crocieristici del Mediterraneo.

Gli effetti più rilevanti dal punto di vista trasportistico saranno sulle rotte Est-Ovest e per le filiere logistiche delle merci containerizzate (pressoché bilanciati fra le due direttrici), del settore dei prodotti petroliferi (con forte prevalenza dei flussi da Sud a Nord per il petrolio greggio e più sbilanciato da Nord a Sud per i prodotti raffinati) e degli interscambi di cereali (quasi esclusivamente da Nord a Sud).

I principali beneficiari in termini relativi saranno i flussi sulle distanze di medio raggio (fra Mediterraneo e Golfo) o di lunghissimo raggio (Cina-Costa orientale degli Stati Uniti) di merci containerizzate. Infatti, nel primo caso il vantaggio relativo derivante dalla riduzione dei tempi di attraversamento può portare alla riduzione dei costi operativi della navigazione (escluso il bunker) del 5-10% su questo tipo di rotte, inoltre potrà costituire un elemento in grado di diversificare l'offerta dei servizi, anche a beneficio di aree in forte sviluppo come quelle del Golfo dove si concentrano alcuni degli elementi di maggior potenzialità allo sviluppo dei traffici marittimi. Fra questi fattori di rilevante sviluppo vanno menzionati il rientro nella rete degli interscambi commerciali mondiali dell'Iran, a seguito del superamento dell'embargo da parte dei principali Paesi occidentali, e lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali nell'area, che divengono un elemento attrattivo per operazioni di assemblaggio e trasformazione di prodotti commercializzati su vasta scala, costituendo così un rilevante volano ai traffici marittimi.

I flussi sulle rotte di lunghissima distanza potranno trarre il vantaggio dal poter massimizzare le economie di scala con l'impiego di Ultra Large Container Carrier senza le limitazioni del Canale di Panama e la possibilità di incrociare lungo la rotta il porto di transhipment di Port Said, che verrà ulteriormente sviluppato per fasi sino a poter accogliere oltre 20 milioni di TEU, rendendolo così paragonabile nel lungo periodo a realtà quali Singapore o Hong Kong.

Come evidenziato nei precedenti paragrafi, le alternative terrestri o marittime al passaggio attraverso il Canale per la gran parte dei flussi sono molto limitate e la realizzazione di ambiziosi progetti quali l'ammodernamento delle linee ferroviarie fra Asia ed Europa o la realizzazione di nuovi oleodotti dall'area del Golfo al Mediterraneo Orientale, non è prevedibile nel breve e medio periodo.

I prevedibili effetti sulla portualità sono i seguenti:

- ▶ **Minor concentrazione dei flussi di traffico di merce per quanto riguarda le spedizioni di merce containerizzata o Ro/Ro fra le aree del Mediterraneo orientale e centrale e quelle del Mar Rosso e del Golfo.** Infatti, la riduzione dei tempi di attesa potrebbe favorire lo sviluppo di nuove rotte regolari verso i porti del Mar Rosso anche con navi di minor dimensione rispetto a quelle attuali.

mente utilizzate, in grado di offrire servizi con durata media 14 o 21 giorni grazie alla possibilità di aggiungere 1 o 2 scali dovuta alla velocizzazione della tratta marittima. Inoltre, la situazione geopolitica di completa instabilità della Siria e dell'Iraq settentrionale ha annullato la possibilità di utilizzare le vie terrestri su direttrici quali quelle fra la Turchia e gli Stati che si affacciano sul Golfo. Questo effetto potrebbe incrementare i volumi interscambiati via mare e ridurre, seppur in modo limitato, la capacità media delle navi container in transito nel canale nei prossimi anni.

► **Valorizzazione ulteriore dei porti di transhipment egiziani ed in particolare di Port Said**, che potrà trarre vantaggio dell'estensione del network di servizi offerti derivanti dallo sviluppo descritto al punto precedente e dalla possibilità di offrire servizi anche alle navi Ultra Large Container (oltre i 14.500 TEU) sulle rotte fra Asia e Costa Orientale degli Stati Uniti, che troveranno ancora un vincolo dimensionale al passaggio via nuovo canale di Panama. Questo tipo di effetti sarà prevedibile anche per Dubai Ports, che nel 2014 è divenuto il nono porto per rilevanza dei traffici su scala mondiale, con una movimentazione superiore a 15,2 milioni di TEU, in forte crescita rispetto agli 11,6 del 2010. Infatti, il porto di transhipment degli Emirati Arabi potrà trarre vantaggio dalla diversificazione dei servizi fra Golfo e Mediterraneo e dalla vicinanza ai porti dell'Iran, che potranno essere coinvolti negli scambi internazionali, dopo il superamento dell'embargo internazionale nei confronti dei principali mercati occidentali.

► **Inserimento dell'area del Mar Rosso** (Hurgada, Safaga e Sharm El Sheikh in Egitto, Eliat in Israele e Aqaba in Giordania) **negli itinerari crocieristici del Mediterraneo Orientale**, con la conseguente intensificazione delle opportunità di offerta di nuovi servizi.

Bibliografia

Autorità Portuale di Venezia (2013), *L'impatto Economico della crocieristica a Venezia*

Banca d'Italia (2014), *"L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati"* Quaderno di Economia e Finanza della Banca D'Italia n. 223 del 2014

Bacelli O., Barontini F., (2013), *L'Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete*, EGEA, Milano

Bacelli O., Ravasio M., Sparacino G., (2007) *Porti italiani. Strategie per l'autonomia finanziaria e l'intermodalità. Il caso dei porti liguri*, EGEA, Milano

Bernhofen D., El-Sahli Z. and Kneller R. (2013), *"Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade"*, Lund University, Working Paper 2013:4

CERTeT (2015), *Indagine demoscopica impatto socio-economico dell'attività crocieristica a Civitavecchia*

CIA World Factbook 2015

CLIA Europe (2013), *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*

Confitarma (2014), *Relazione Generale 2014*, Teseo Editore, Roma

CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB) (2015), "Melting Ice Caps and the Economic Impact of Opening the Northern Sea Route"

Cruise Line International Association (2014), 2014 State of the Cruise Industry Report

Drewry (2015), "Ship Operating Costs Annual review and Forecast", Annual Report 2014/15

Ducruet C. (2015), "The polarization of global container flows by interoceanic canals: geographic coverage and network vulnerability", in Maritime Policy & Management, n°1

European Cruise Council & Global Economic Impact Study (2013), Business Research and Economic Advisors

ICC International Maritime Bureau (2014), "Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014", Londra

Kenawy E. M. (2015), "The expected economic effects of the new Suez Canal project in Egypt", European Journal of Academic Essays 1(12): 13-22

MedCruise Association (2014), "Cruise activities in the MedCruise ports. Statistics 2013", A MedCruise Report, Piraeus

Middleton R. (2010), "Le conseguenze della pirateria nel Corno d'Africa", Note Osservatorio di Politica Internazionale, n. 11

Notteboom T., Rodrigue J. R. (2011), "Challenges to and challengers of the Suez Canal", Port Technology International, Bernard Henry, Londra

Pitzalis S. (2014), "Mercato cereali, vige l'incertezza", agrinotizie.com

Risposte e Turismo per Camera di Commercio di Livorno (2014), La rilevanza e gli impatti economici dell'attività crocieristica per il territorio livornese

Rodrigue J. P., Comtois C., Slack B. (2013), The Geography of Transport Systems, Routledge, Londra

SRM (2015), "Italian Maritime Economy", 2nd Annual Report, Giannini, Napoli

SRM, (2014) "Economic Relations between Italy and Mediterranean Area. Annual Report, Giannini Napoli

Saleh H. (2014), "Sisi bolsters nationalist appeal with \$8bn Suez Canal investment", Financial Times

Shamah D. (2014), 'China Harbour Engineering Subsidiary to Build New Port at Ashdod in Israel', Reuters, <http://www.reuters.com/article/2014/06/23/shipping-israel-idUSL6N0P45AD20140623>

Shamah D. (2014), 'China Firm to Build New Ashdod "Union Buster" Port', The Times of Israel, <http://www.timesofisrael.com/china-firm-to-build-new-ashdod-union-buster-port/>

Shipping & Marine (2014), "More than a phase"

Suez Canal Authority, Brief Fiscal year Statistical Report, www.suezcanal.gov.eg

Tiezzi S. (2014), 'China's Egypt Opportunity', The Diplomat, <http://thediplomat.com/2014/12/chinas-egypt-opportunity/>

World Bank (2014), "Connecting to compete. Trade logistics in the global economy", <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2014.pdf>

Wild G.P. (2010), European Cruise Sector Survey Project

World Shipping Council (2014), The Suez Canal - A vital shortcut for global commerce, www.suezcanal.gov.eg

Sitografia

www.alphaliner.com
www.academia.edu
www.gtmglobaltrends.de
www.telegraph.co.uk
www.suezcanal.gov.eg
www.theguardian.com
www.porttechnology.org
www.nationalgeographic.it
www.sczone.com.eg
www.sea-distance.org
www.srm-med.com
www.unctad.org

maritime
economy