

Naples Shipping Week: 7° Rapporto SRM, l'impatto Covid-19 sui trasporti marittimi (1)

Author : ad

Date : 1 Ottobre 2020

(FERPRESS) - Napoli, 1 OTT - "L'impatto del Covid è stato drammatico, ma anche in qualche maniera 'democratico. Il Sud Italia, ad esempio, ha perso traffico ma meno di altre zone del Paese". Massimo De Andreis, direttore generale SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno) e Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy SRM, hanno presentato il 7° Rapporto nell'ambito della quarta edizione di Naples Shipping Week, che si svolge a Napoli.

Il Rapporto elenca una lunga serie di dati e di numeri. Il PIL mondiale è crollato del 4,9% nel 2020, ma dovrebbe avere un effetto di rimbalzo con una crescita del 5,4% nel 2021. Il commercio mondiale si prevede diminuisca del -11,9% nel 2020, con un rimbalzo del + 8% nel 2021. Il trasporto marittimo, che rappresenta il 90% del commercio mondiale, presenta non casualmente gli stessi trend: - 4,4% nel 2020, + 5% nel 2021.

L'Italia ha registrato risultati negativi, ma meno peggio di altri paesi, come ad esempio Francia e Spagna, e - all'interno del nostro Paese - il Mezzogiorno ha retto meglio alla crisi, grazie alla crescita del trasporto soprattutto delle derrate alimentari.

Il Rapporto SRM analizza gli scenari del trasporto marittimo globale, registrando i fenomeni di "democrazia" determinati dal Covid-19, tra cui uno sviluppo della "regionalizzazione", cioè il prevalere di traffici concentrati maggiormente nelle aree regionali che sulle tradizionali rotte transoceaniche. Secondo SRM, le polemiche strumentali legate agli accordi raggiunti dal porto di Taranto sono autolesionistiche: la Turchia è uno dei nostri principali partner commerciali, lo sviluppo ulteriore dei traffici marittimi tra il porto meridionale e il paese della mezzaluna non può non essere considerata che una buona notizia.

1- segue

Naples Shipping Week: 7° Rapporto SRM, l'impatto Covid-19 sui trasporti marittimi (2)

Author : ad

Date : 1 Ottobre 2020

(FERPRESS) - Napoli, 1 OTT - I traffici "intra-regionali" delle aree vicine geograficamente sono aumentati, nel 2020, del 70% contro una media del 50%, non - ovviamente - in termini assoluti, ma una volta suddivise le tipologie di traffico in relazione alla crisi determinata dal Covid 19. Il dato è tra i più interessanti rilevati dal 7° Rapporto SRM, presentato nel corso della quarta edizione di Naples Shipping Week.

Il Rapporto abbraccia l'intero scenario della globalizzazione e registra l'arretramento della posizione della Cina, non solo per effetto del Covid-19, ma anche delle politiche protezionistiche di Trump (traffico USA-Cina: - 2,5% già nel 2019, - 10% nel 2020, ma nei dieci anni precedenti aveva conosciuto una crescita costante pari complessivamente a + 30%).

Il Covid-19 ha fermato l'espansionismo cinese anche sulla Via della Seta, con riduzione degli investimenti di quasi il 50% (46,8 miliardi di dollari nel 2019; 23,5 mld nel primo semestre 2020. La stessa amministrazione cinese ammette che, in conseguenza del Covid-19, il 20% dei progetti sono stati seriamente colpiti, il 40% colpiti in qualche modo, l'altro 40% non ha subito conseguenze, ma era già in fase di avanzamento.

Il Covid ha invece dato una forte spinta al traffico ferroviario, sempre sugli itinerari della Via della Seta: a luglio c'è stato il record con 1.232 convogli Cina-Europa, ma anche nei precedenti 3 mesi 2020 si era stabilmente superata la soglia dei mille convogli.

Il Rapporto fotografa anche le variazioni delle direttrici del traffico marittimo mondiale in conseguenza del Covid-19, ma anche e soprattutto per il crollo dei prezzi del petrolio. Le grandi navi hanno preferito allungare i percorsi, circumnavigando l'Africa e passando per il Capo di Buona Speranza, evitando di pagare i pedaggi del Canale di Suez, la cui Autorità ha risposto offrendo sconti fino al 50 e 70%. Sugli scudi anche la crescita dei traffici sulla rotta artica, anche se i volumi in termini assoluti rimangono ancora deboli: anche su questa rotta, comunque, protagonisti rimangono sempre i cinesi, con Cosco compagnia saldamente in testa (19%) per dimensioni di traffico.

In ogni caso, il Rapporto conferma la centralità del Mar Mediterraneo, dove continua a transitare quasi il 90% del traffico destinato al continente europeo. Insieme ad una ripresa che - dopo lo shock della crisi - riguarda in particolare il traffico container, è l'elemento che spinge il Rapporto a insistere perché l'Italia punti a sviluppare con maggior convinzione il ruolo di Gioia Tauro nel traffico di transhipment, che costituisce la base del successo di altri porti come Tangeri o Algeiras. In definitiva, il messaggio del Rapporto non ignora gli effetti devastanti della crisi, ma riconosce anche che si aprono nuove opportunità, da sfruttare con opportune scelte politiche.