

l'analisi

La Cina si conferma la più imponente potenza marittima al mondo | I numeri

Messina: "Il nostro Paese ha caratteristiche peculiari, ha la maggior popolazione insulare d'Europa: 6,5 milioni di persone. Siamo stati noi a inventare, oltre 50 anni fa, le Autostrade del mare". Zanetti: "La flotta italiana è ai vertici nel ranking mondiale in diversi comparti come quello dei traghetti, delle crociere, delle product tanker"

Alberto Quarati

24 Febbraio 2025 alle 00:004 minuti di lettura



Un uomo osserva uno dei terminal container di Shanghai

(reuters)

-
-
-
-

Nel mondo del commercio marittimo, la proprietà di una nave è un indicatore-chiave dell'influenza economica e del commercio globale di un Paese. Sulla base di questo assunto, la piattaforma digitale statunitense **Veson Nautical** ha pesato - potendosi avvalere dal 2023 del software di valutazione del mercato [VesselsValue](#) - la potenza marittima di ciascun Paese, sommando il valore delle navi che per proprietà sono ascrivibili a questo o quello Stato. La società ha poi pubblicato i primi 10 risultati, secondo una classifica implementata già da qualche anno.

Ebbene la Cina quest'anno ha superato il Giappone nel valore totale della flotta, ma al di là del semplice dato numerico, ci sono alcuni elementi oggettivi che ne fanno la vera nuova potenza marittima globale. Secondo Veson infatti, **la flotta legata a interessi economici cinesi vale 255 miliardi di dollari**: metà sono

rinfusiere e container, per un valore rispettivamente di 68,4 e 63,4 miliardi di dollari, ma senza dimenticare che con 1.764 unità (valore: 47,9 miliardi di dollari) Pechino controlla la maggiore flotta cisterniera globale. Valori estremamente alti, ma le interruzioni nel Mar Rosso dovute alla campagna militare degli Houthis contro le navi che collegano Oriente e Occidente ha fatto impennare la domanda di tonnellate-miglio, cresciuta quindi per effetto del loro dirottamento dal Capo di Buona Speranza per evitare ostilità. In questo contesto, la Cina ha continuato a portare avanti la sua Via della Seta marittima, che oggi tanto impensierisce il governo Usa sul Canale di Panama, dove i terminal della Hutchison di Hong Kong ne presidiano entrata e uscita, e sono le maggiori infrastrutture dell'area. E poi la Cina è diventata la più grande potenza nel settore della costruzione navale, col 70% del naviglio globale realizzato nei propri cantieri, da ben oltre la performance della Corea del Sud, che solo questo gennaio è tornata temporaneamente in vetta alle classifiche in questo ambito.

I paesi marittimi

VALORE TOTALE IN MILIONI DI DOLLARI*



Fonte: VesselValue

WITHub

Il Giappone è quindi secondo, ma la sua flotta lo scorso anno ha comunque conosciuto una crescita in valore: +12%, 231,3 miliardi di dollari. La sua forza sta nelle navi ad alto contenuto tecnologico e specializzate. **È soprattutto del Sol Levante la più grande flotta gasiera al mondo:** 40,9 miliardi di dollari per navi adibite al trasporto di gas naturale liquefatto (Gnl, oggi il 20% dell'approvvigionamento energetico italiano), cui si aggiungono 15,1 miliardi di dollari di navi per il trasporto di gas di petrolio liquefatto (Gpl). Ma è giapponese anche la più grande flotta di navi-frigo (1,3 miliardi) per non parlare delle navi-bisarca: 24,8 miliardi di dollari.

E la Grecia? La nazione armatoriale per eccellenza è terza, e supera la Cina nel settore cisterniero. Atene ha infatti meno navi di Pechino, ma di valore maggiore: 71,3 miliardi di dollari, e un patrimonio di contatti, conoscenze, abilità - ma anche parecchia propensione al rischio - che ha permesso ai suoi armatori di capitalizzare negli ultimi anni ognuno dei tanti cambiamenti di scenario geopolitico che hanno colpito le rotte globali. **Con 132 navi, la Grecia è anche il secondo armatore di navi gasiere Gnl.** Veson pone al quarto posto gli Stati Uniti: notoriamente il Paese sul fronte mercantile conta poco, ma va considerata l'eccezione delle navi da crociera. Quasi tutte le maggiori compagnie del settore hanno base negli States. La flotta Usa vale 116,4 miliardi di dollari, il solo settore crocieristico ne vale 58,6. In termini di valore, ma non di numero, gli Usa hanno anche la prima flotta di traghetti tutto merci al mondo, per 2,6 miliardi di dollari. Il secondo più grande porto del mondo, Singapore, è anche quinto armatore globale, con una flotta da 107,2 miliardi di dollari, in crescita di 21 miliardi rispetto allo scorso anno. La Città-Stato controlla la seconda flotta di gasiere Gpl, tra l'altro in forte crescita (+50%) a 14 miliardi di dollari e la maggiore flotta di navi a supporto delle piattaforme offshore (Osv, Offshore Supply Vessel) per 4,4 miliardi di dollari. Mantenendosi ferma al sesto posto, la flotta della Corea del Sud da 69,6 miliardi di dollari è cresciuta di due miliardi nell'ultimo anno. Sebbene rimanga fuori dalla top 10 in termini di numero di navi, gli investimenti della Corea del Sud in navi di alto valore la mantengono competitiva, con la quarta flotta di gasiere-Gnl più grande, valutata 17,2 miliardi di dollari, e una forte componente di navi-bisarca – essendo il Paese il principale esportatore di auto.

Navi da crociera e cisterne **fanno del Regno Unito ancora la settima potenza armatoriale globale**, mentre flotta gasiera e ancora navi porta-veicoli collocano la Norvegia all'ottavo posto. La Svizzera è invece al nono posto con la sua flotta da 68 miliardi di dollari, una posizione in massima parte dovuta alle portacontainer di Msc. Il Paese alpino ha preso il posto della Germania, che invece scivola al decimo posto. Tuttavia, il valore della sua flotta è aumentato del 55,6% anno su anno a 27,7 miliardi di dollari. Il predominio storico della Germania nei container è ancora evidente (la seconda flotta al mondo), ma la sua posizione nella classifica mondiale si è indebolita con l'espansione aggressiva di altre nazioni.

«La graduatoria contiene molti spunti di interesse e di analisi - commenta **Stefano Messina, presidente di Assarmatori** -. Ma somma e aggrega segmenti del trasporto marittimo tra loro diversi. Il fatto che **l'Italia sia fuori dalle prime 10 posizioni di questa classifica dice poco o niente**, il mercato del trasporto marittimo è mondiale anche per quanto riguarda la nazionalità della proprietà della nave e della bandiera. Il nostro Paese ha caratteristiche peculiari, ha la maggior popolazione insulare d'Europa: 6,5 milioni di persone. Siamo stati noi italiani a inventare, oltre 50 anni fa, le Autostrade del mare, strumento di vera sostenibilità ambientale. Infatti gli armatori italiani sono leader in questo segmento, occupando tre fra le prime cinque posizioni al mondo per capacità della flotta, merci e passeggeri. Un segmento da proteggere da normative europee e internazionali ispirate da un massimalismo ambientalista che rischia di sortire gli effetti opposti, con un ritorno al tutto strada, e su cui investire, per un rinnovo delle flotte da effettuarsi anche coi proventi realizzati grazie al trasporto marittimo nell'ambito delle scelte di regolazione stabilite a livello comunitario».

«Il report - dice **Mario Zanetti, presidente di Confitarma** - evidenzia come l'industria armatoriale sia fortemente capital intensive e quale sia la capacità dei Paesi di favorire il radicamento di soggetti economici che investono nell'asset nave. È evidente che l'Italia debba impegnarsi maggiormente per attrarre investimenti rendendo più competitivo il sistema Paese anche in funzione della proprietà di asset marittimi, *in primis* attraverso azioni di semplificazione normativa. Va comunque evidenziato che il valore economico relativo alla proprietà di una flotta è un parametro importante ma lo sono altrettanto la sua consistenza e capacità di trasporto. La flotta italiana è ai vertici nel ranking mondiale in diversi comparti come quello dei traghetti, delle crociere, delle product tanker». —