

Il Mediterraneo torna al centro dei traffici marittimi mondiali

Per l'Italia ruolo chiave. Grazie alla nuova Via della Seta

GIOVANNI MARIA DEL RE
BRUXELLES

Il Mediterraneo dopo decenni di marginalità si risveglia, e torna al centro dei traffici marittimi mondiali, con un ruolo centrale per la Cina. A evidenziarlo il Rapporto sull'economia marittima 2018 presentato ieri al Parlamento Europeo a Bruxelles dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), di Banca Intesa. Basti dire che i primi 30 porti del Mare Nostrum sono passati da 9 milioni di container del 1995 agli attuali 53 milioni, un aumento di sei volte. Non basta: tra il 2004 a oggi è sceso da 26 punti a 8 l'indicatore del divario competitivo tra i porti delle due sponde del Mediterraneo e quelli del Nord Europa.

Un autentico boom che si basa anzitutto su tre fattori cruciali. Il primo è l'ammodernamento del canale di Suez, che dal 2016 non ha più limitazioni di dimensioni delle navi e ha migliorato nettamente i tempi e la logistica. Il secondo è l'avanzata della Cina e della sua strategia della Via della Seta. Da solo il colosso asiatico corrisponde al 35% dei volumi di container nei porti mondiali, ed è dal 2006 (davanti agli Usa) il maggior partner commerciale della regione del Nord Africa e Medio Oriente (con 269,4 miliardi di dollari di scambi). Non a caso la Cina ha già investito 4 miliardi di euro nei porti e nei ter-

minal del Mediterraneo. Terzo elemento è la dimensione delle navi porta-container, schizzato da una capacità di circa 5.000 container nel 1995 a un massimo di 23.000 nel 2017 con 129 nuove mega-navi, entro 2020 ne saranno varate altre 582. Il tutto favorito anche dal gigantismo delle società armatrici, come la cinese Cosco, frutto della fusione di Cosco Group e China Shipping Group, con 1.114 navi e una capacità di 1,5 milioni di container; e le grandi alleanze: 2M, THE Alliance, Ocean Alliance coprono l'82% della capacità globale e il 93% sulle rotte Est-Ovest. «Perché una nave sia efficiente – spiega Massimo Deandrea, direttore di Srm – occorre che viaggi a pieno carico. Ma oggi con questi giganti non è più possibile se si guarda solo al porto di partenza e quello di arrivo. Contano anche gli scali intermedi». E dunque «oggi a un armatore cinese conviene arrivare da Shanghai a New York passando per Suez e il Mediterraneo. Certo, ci vuole un giorno di navigazione in più rispetto a passare per il Canale di Panama, ma con quella rotta ci sono venti giorni di navigazione in mare aperto, mentre passando per Suez c'è una miriade di porti in cui fermarsi». Insomma «per la Cina il Mediterraneo è lo hub migliore possibile, in quanto crocevia in cui si incontrano i mercati europei, il Nord Africa e il Medio Oriente, e un'opzione per rag-

giungere la costa Est degli Stati Uniti». Risultato: tra il 1995 e il 2018 la rotta dall'Asia verso l'Occidente attraverso il Mediterraneo è passata dal 27% del traffico complessivo al 41%.

Una centralità del Mediterraneo che naturalmente giova anche all'Italia. Secondo Srm, nel 2017 l'import-export via mare italiano ha superato i 240 miliardi di euro, con un aumento del 12,4% rispetto al 2016. E i porti italiani nel 2017 hanno sorpassato il mezzo miliardo di tonnellate. «L'Italia – spiega Deandrea – potrebbe diventare lo hub dell'Europa». Il potenziale è enorme ma, avverte Srm, c'è ancora parecchio lavoro da fare: occorre una maggiore internazionalizzazione dei porti italiani, maggiori raccordi con l'entroterra con migliori infrastrutture, più strette relazioni con le università. Inoltre cruciale è istituire zone franche nei porti, che possono servire di strumento di attrazione di investimenti e volano di sviluppo. Qualcosa già c'è: nel porto di Trieste esiste già una storica zona franca, e il passato governo ha creato per il Sud le Zone economiche speciali (Zes), un modello ripreso per Genova dopo il disastro del Ponte Morandi.

Il Rapporto sull'economia marittima 2018 presentato ieri al Parlamento europeo dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno di Banca Intesa



Peso:28%



Peso:28%