

Villaggio globale

La Cina e la Via della Seta
per i porti pronti 1800 miliardi
MASSIMO MINELLA → pagina 16

Investimenti e commerci da Est

Porti, ecco l'armata cinese 1.800 miliardi per 65 Paesi

L'uno per cento delle acque del pianeta da cui passa il venti per cento dell'intero volume mondiale del traffico marittimo. Sarà forse anche per questo che il piccolo Mediterraneo è sempre più al centro della scena globale e dei suoi protagonisti, a cominciare da quella Cina che, rovesciando la clessidra del tempo, ha aperto la rotta del business da Oriente a Occidente. La vecchia Via della Seta che attraverso le carovane di terra e, più avanti, le navi arrivavano dal Mediterraneo in Oriente, adesso si è rinnovata con un piano presentato dal presidente Xi Jinping che coinvolge 65 Paesi e mette in campo investimenti stimati in 1.800 miliardi di dollari. La prima fase, lanciata nel 2013, "One Belt one road", si è già rinnovata in "Belt and Road Initiative" e, di fatto, punta a governare la grande rete dei traffici marittimi dall'Asia all'Africa fino all'Europa, non solo quella mediterranea, ma anche quella del Nord.

Decisiva, al proposito, sarà la capacità dei porti del Mediterraneo di trasformarsi da banchine di carico e scarico della merce in piattaforma logistiche capaci di servire al meglio il cammino dei traffici, affiancando alla modalità marittima quella ferroviaria, attraverso infrastrutture adeguate alla domanda.

Ad analizzare nel dettaglio il fenomeno, sottolineandone la portata colossale sul fronte del business, arriva adesso la quinta edizione del rapporto "Italian Maritime Economy" firmata da Srm, il centro studi per il Mediterraneo e il Mezzogiorno di Intesa.

Centinaia di pagine frutto di un lavoro collegiale firmato da esperti europei e asiatici, con tabelle che, ancor prima delle parole, lasciano intendere come la Cina si stia sempre più affermando sulla scena logistica, attraverso un piano di crescita su differenti modelli di trasporto, navale e terrestre, e di organizzazione dei territori. Non può infatti sfuggire che non è solo il terminale marittimo l'elemento su cui punta il piano di espansione cinese. I capitali che si spostano in anticipo sui container caricati sulle navi e sui treni, infatti, individuano le aree su cui sviluppare il business. Una sfida alla quale pare davvero impossibile rinunciare. Per questo, avverte Srm, soltanto la strada del confronto può restituire opportunità di crescita.

La Cina ha già investito molto nell'area del Mediterraneo dal 2015 a oggi. "Oltre all'acquisizione del Pireo con la stessa visione vanno inquadrate anche le partecipazioni a Port Said e Alessandria d'Egitto e a Kumport in Turchia - spiega Srm - Anche il controllo del terminal Haifa in Israele e di Vado Ligure rientrano in questo disegno. Se aggiungiamo poi le partecipazioni di minoranza nel Khalifa Port Container Terminal 2 e nel Suez Canal Container Terminal il quadro è completo". Una linea d'azione già ben definita, quindi, che dal Mediterraneo guarda attraverso la rete ferroviaria all'Europa dell'Est e del Nord e che alcuni hanno sostanzialmente liquidato come una colonizzazione. In realtà, serve che in Europa prevalgano "pianificazione, oculatezza politica e capacità di fare squadra, perché ignorare o peggio ostacolare un progetto come la Belt and Road Initi-

ziativa è un lusso che il vecchio continente non si può più permettere".

Da questo punto di vista, anche per l'Italia si possono creare prospettive interessanti. Al di là delle infinite parole sulla nuova Via della Seta, la verità è che al momento non c'è ancora alcuna certezza sui porti del Mediterraneo che saranno protagonisti e su quelli che, di conseguenza, finiranno ai margini. Certo, dal punto di vista geografico, Alto Tirreno (con Genova) e Alto Adriatico (con Trieste) possono ragionevolmente ambire a terminali delle nuove rotte asiatiche. Ma tutto, come si diceva prima, dipenderà dalla loro capacità di offrire al gigantismo navale in cerca di attracchi infrastrutture adeguate, in grado di muovere velocemente la merce in tutt'Europa. Una carta importante, al proposito, potrebbe arrivare anche dalla creazione di "Zes-zone economiche speciali" capaci di attrarre investimenti significativi in virtù di politiche fiscali e normative che l'Europa stessa favorisce. Si potrebbe così creare, spiega ancora lo studio, un circolo virtuoso di ricchezza e lavoro quanto mai opportuni per sostenere la nostra fragile economia.

Doppio il percorso che la Cina intende percorrere per il suo progetto europeo, la via terrestre, facendo leva soprattutto sulla ferrovia, e quella navale, con la rotta mediterranea, senza però escludere quella artica, complice lo scioglimento dei ghiacci al Polo per il riscaldamento globale del pianeta. Ovviamente, resta centrale in questa sfida il ruolo del canale di Suez che "ha visto il passaggio nel 2017 di oltre 900 milioni di tonnellate di merci,

con un aumento dell'11% sul 2016". Certo, il contesto in cui si sta muovendo non è dei più facili. La crisi internazionale non ha fatto ovviamente sconti al trasporto navale che vale l'80% del commercio globale in volume e oltre il 70 in valore. Non deve poi sfuggire la difficoltà ad acquisire nuovi fenomeni "quali la digitalizzazione, la rapida espansione dell'e-commerce e la crescente concentrazione nel settore del liner shipping". Fenomeni complessi, ancora da armonizzare fra di loro, e che comunque nulla tolgono alla centralità del Mediterraneo. È in questo scenario che prende corpo il disegno strategico cinese fra penetrazione commerciale e presenza economica.

Tre sono i pilastri di questa strategia, individuati nello studio di Srm: "La via della Seta, per la costruzione di un asse di collegamento terrestre verso l'Europa, la presenza logistica nel Mediterraneo, per farne porta d'ingresso verso i mercati balcanici e del centro Europa, la penetrazione commerciale in Africa, per cogliere le opportunità di sviluppo di quel continente". A dar sostegno arrivano massicci investimenti sui territori coinvolti. Nell'area mediterranea, per intenderci, l'interscambio cinese è passato dal 2001 al 2016 da 16,2 miliardi di dollari a 185,6, "con stime che prevedono la crescita sino a 203 miliardi".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il personaggio



Xi Jinping
presidente cinese: ha lanciato l'iniziativa "Belt and road" per proiettare il Paese al primo posto nell'economia mondiale

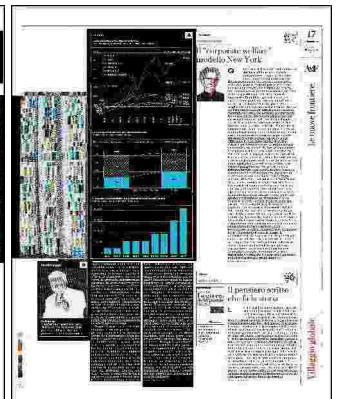
MASSIMO MINELLA, GENOVA

La via della seta è già realtà: il boom dei rapporti d'affari fra le aree interessate coinvolge in pieno il Mediterraneo, dove l'interscambio con Pechino ha raggiunto i 200 miliardi. Le potenzialità per l'Italia

Un'immagine aerea del terminale container di Busan. Corea del Sud



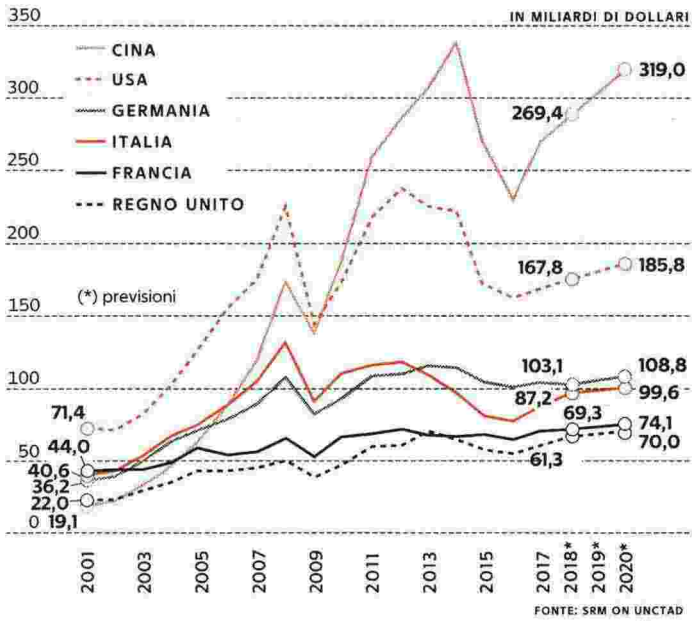
BLOOMBERG VIA GETTY IMAGES



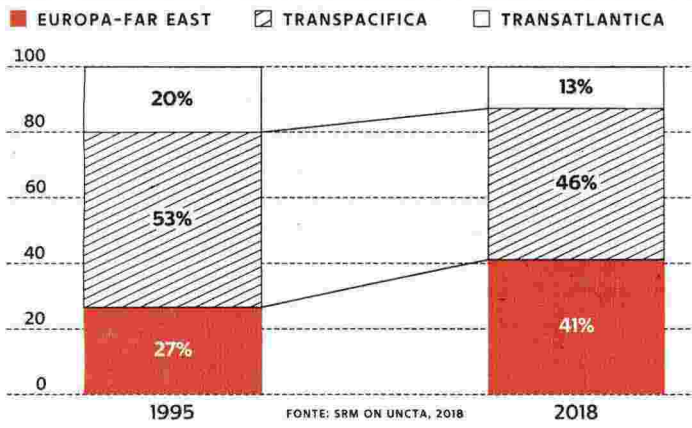
I numeri



LE RELAZIONI CON IL MEDIO ORIENTE
INTERSCAMBIO COMMERCIALE DEI PRINCIPALI PARTNER



LA NUOVA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO
QUOTE DEI FLUSSI COMMERCIALI



L'AUMENTO DI DIMENSIONE DELLE NAVI PORTACONTAINER
CAPACITÀ MEDIA DI TRASPORTO IN TEU

