

.exportFARE IMPRESA
SULLE ROTTE
DEL MONDOPorti, gli snodi
emergenti
dei commerci
via mare

Logistica. Da Tajpur in India a Nacala in Mozambico, i porti oggi in costruzione nel mondo si trovano tra l'Africa e il Sudest asiatico. Ma non è solo Pechino a investire

Da quello di Tajpur, nel West Bengala (India), a quello di Nacala, nel Mozambico, i grandi porti in costruzione nel mondo si trovano tra l'Africa e il Sudest asiatico. È quanto emerge dalla classifica 2019 della Cg-La. Sembra "privilegiati" i collegamenti tra l'Oriente e la costa orientale africana per via degli interessi cinesi legati alla Nuova Via della Seta. Eppure Pechino non è l'unica a investire su queste rotte. **Micaela Cappellini** — a pag. 30

Fanno rotta a Est i nuovi hub dei commerci via mare

Micaela Cappellini

A Tajpur, nello Stato indiano orientale del West Bengala, sono appena iniziati i lavori di costruzione del nuovo porto, che dovrà servire tutta l'area industriale di Kolkata. Costerà 15 miliardi di dollari e per gli esperti della Cg-La Infrastructure fa parte a pieno titolo delle 100 più grandi opere infrastrutturali in cantiere per questo 2019. Il porto di Tajpur rientra peraltro nel più ampio programma denominato Sagarmala, che il governo di New Delhi porta avanti con l'obiettivo di raddoppiare entro il 2025 la capacità di traffico di container dei propri scali marittimi.

Nella stessa classifica 2019 della Cg-La, appena pubblicata, i nuovi porti in tutto sono una decina. Per esempio c'è quello di Nacala, in Mozambico, che dovrà servire il corridoio logistico su rotaia che parte dal Malawi e che serve tutto il Paese. Ci sono il nuovo porto di Kuala Tanjung, in Indonesia, e quello di Sinma nel Myanmar. Una cosa accomuna tutte queste nuove **infrastrutture** in costruzione, ed è la posizione geografica nel quadrante orientale del planisfero. Anche l'ultimo rapporto sullo sta-

to di salute del settore marittimo nel mondo dell'Unctad non ha dubbi, e conferma questo trend: le novità più interessanti sulla mappa degli scali merci mondiali sono tutte tra l'Oriente e la costa orientale dell'Africa. E non solo per via degli interessi cinesi legati alla Nuova Via della Seta: Pechino, infatti, non è l'unica a investire su queste rotte.

Il ruolo del Medio Oriente

Il Medio Oriente è un tassello strategico del puzzle. Con oltre 15,4 milioni di Teu di merci sbarcate ogni anno, e la grande opportunità di servire Expo 2020 alle porte, il porto emiratino di Jebel'Ali a Dubai è il nono più trafficato al mondo. Eppure, presto non sarà l'unico scalo di un certo peso nell'area del Golfo. Il vicino emirato di Abu Dhabi, per esempio, sta lavorando a ingrandire il porto di Khalifa e per farlo le autorità hanno firmato una concessione trentacinquennale con Cosco, il colosso di Stato cinese della logistica. Oltre che sugli Emirati - ricorda Eleonora Ardemagni dalle pagine web dell'Ispi - Pechino ha messo gli occhi anche sul porto di Duqm, in Oman: spostato più a Sud, ma sempre a poche miglia di mare di fronte all'Iran, un mercato strategico.

Sempre in Oman, l'espansione del porto di Sohar è invece un'ini-

ziativa del Porto di Rotterdam. E anche il primo ministro indiano, Narendra Modi, ha invitato i businessmen del suo Paese a prendere seriamente in considerazione gli investimenti nei porti e nelle Zone economiche speciali dell'Oman.

Anche Doha, per via dell'embargo che ancora subisce dai vicini arabi, è tra i Paesi più attivi. Da quando non ha più potuto riesportare dal grande porto emiratino di Jebel'Ali, ha accelerato l'apertura dello scalo di Hamad: «A pieno regime - scrive Eleonora Ardemagni - avrà la capacità di gestire un traffico di 6 milioni di Teu e ha già stabilito connessioni regolari con il porto di Shuwakin, in Kuwait, e con quelli indiani di Mundra e Nhava Sheva».

Il raddoppio di Suez

Dopo i lavori per il raddoppio del Canale di Suez, completati nel 2015, il Mar Rosso e il Golfo di Aden sono diventate aree ancora più strategiche lungo la rotta tra l'Asia e il Mediterraneo. Per questo l'Arabia Saudita sta investendo in maniera consistente nel Porto Re Abdullah, che oggi movimentava 3 milioni di Teu di merci all'anno ma che ha l'obiettivo di raggiungerne oltre 10 milioni entro il 2020.

Il peso crescente dell'Africa

I progetti a più larga scala, lungo le coste orientali del continente africano, riguardano i porti attrezzati per il trasporto dei carburanti: ad esempio quello di Mombasa, in Kenya, oppure quello di Saldanha Bay in Sudafrica.

Anche la Somalia, ricorda sempre Eleonora Ardemagni nel suo studio per l'Ispi, sta attirando investimenti sui propri affacci sul mare: in parte dalla Turchia, e in parte dagli Emirati Arabi Uniti.

Dall'altra parte dell'Oceano Indiano, invece, i porti in via di espansione - ricorda l'Unctad - sono quello di Gwadar in Pakistan, quello di Kyaukpyu nel Myanmar e quelli di Hambantota e Colombo nello Sri Lanka.

La rotta artica

Sebbene i movimenti più interessanti sullo scacchiere delle rotte commerciali siano tutti a Oriente, lo scioglimento dei ghiacciai ha avviato i primi esperimenti lungo

la rotta artica. L'estate scorsa la Maersk, il colosso danese della logistica, ha fatto salpare la sua prima nave rompighiaccio portacontainer da Vladivostock con destinazione San Pietroburgo. Una rotta da soli 40 giorni di viaggio, contro i 52 che occorrono passando dal Canale di Suez. Al momento, il passaggio a Nord si rivela piuttosto costoso, ma non è detto che in futuro non possa costituire un'alternativa per gli scambi commerciali tra l'Asia e l'Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La top 20 dei porti mondiali

Classifica dei primi venti scali merci. In migliaia di Teu

PORTO	PAESE	TRAFFICO MERCI	CRESCITA % 2016-2017
Shanghai	Cina	40.230	8,3 ▲
Singapore	Singapore	33.670	9,0 ▲
Shenzhen	Cina	25.210	5,1 ▲
Ningbo-Zhoushan	Cina	24.610	14,1 ▲
Busan	Corea del Sud	21.400	7,8 ▲
Hong Kong	Hong Kong SAR	20.760	4,8 ▲
Guangzhou (Nansha)	Cina	20.370	8,0 ▲
Qingdao	Cina	18.260	1,4 ▲
Dubai	Emirati Arabi Uniti	15.440	4,5 ▲
Tianjin	Cina	15.210	5,0 ▲
Rotterdam	Olanda	13.600	9,8 ▲
Port Klang	Malesia	12.060	-8,4 ▼
Anversa	Belgio	10.450	4,1 ▲
Xiamen	Cina	10.380	8,0 ▲
Kaohsiung	Taiwan	10.240	-2,2 ▼
Dalian	Cina	9.710	1,0 ▲
Los Angeles	Stati Uniti	9.340	5,5 ▲
Amburgo	Germania	9.600	7,7 ▲
Tanjung Pelepas	Malaysia	8.330	0,6 ▲
Laem Chabang	Thailandia	7.760	7,4 ▲
Totale		336.630	5,9 ▲

Fonte: Unctad

In Medio Oriente guadagnano spazio gli scali di Duqm in Oman e di Hamad in Qatar

IL TRAFFICO MERCI VIA MARE NEL MONDO

10,7 miliardi

Teu
Sono le merci che nel 2017 hanno viaggiato via mare nel mondo. Cinquant'anni fa, erano solo 2,6 miliardi

+4%

La crescita
Nel 2017 il traffico merci via mare nel mondo ha messo a segno la crescita più consistente degli ultimi cinque anni. Le stime prevedono una percentuale analoga anche per il 2018

63%

Gli sbarchi negli emergenti
Ben più della metà delle merci che viaggiano via nave è destinata ai porti dei Paesi emergenti. Nel 2000 la stessa quota ammontava al 37%

80%

Le merci via mare
La stragrande maggioranza delle merci spedite nel mondo passa dai porti



Concorrenza in crescita. Attorno al porto emiratino di Jebel'Ali stanno nascendo nuovi scali marittimi altrettanto strategici per il traffico merci

