

# I porti sulla nuova via della Seta così il Sud può vincere la sfida

## LA RICETTA: ZES UNICA SULL'ESEMPIO DI TANGERI E POTENZIAMENTO DEL TRAFFICO A CORTO RAGGIO

### IL FOCUS

Nando Santonastaso

La sfida si chiama free zone, da noi in Italia Zona economia speciale Sud, la più grande in assoluto in Europa. Quelle che da tempo sono nate sulla sponda mediterranea del Mediterraneo, Tangeri in Marocco e Port Said in Egitto, hanno dimostrato che regolamenti speciali, crediti d'imposta e orientamento alla riesportazione delle merci da e verso l'Europa, da e verso l'Asia, sono carburante raffinatissimo per la crescita economica dei rispettivi Paesi. Il messaggio è che affacciarsi sul Mediterraneo, sfruttando le rotte collegate al Canale di Suez, è un valore aggiunto di straordinaria importanza. Specie se, com'è avvenuto per i Paesi africani in questione, a valle sono stati realizzati investimenti infrastrutturali (portuali e ferroviari) collegati "ad una base industriale sostenuta da una catena di valore manifatturiero", come si legge nell'ultimo Rapporto sull'economia del mare di Srm, la Società collegata a Intesa Sanpaolo. Può seguire la stessa rotta anche il nostro Paese e con esso il sistema dei porti del Mezzogiorno? La domanda è decisamente attuale, ora che si è rafforzato il canale di scambi commerciali con la Cina dopo la visita della premier Giorgia Meloni a Pechino. E la risposta è affermativa pur considerando l'incognita numero uno su questo percorso anche per l'Italia: e cioè, la sicurezza dei trasporti sul Mar Rosso, principale via di comunicazione verso il Canale di Suez da e verso l'Asia, messa a rischio dagli attacchi degli Houti. Prima che i loro missili bersagliassero i convogli in transito verso il Mediterraneo, Suez aveva superato ogni record di traffico nel 2023, con 26mila navi transitate (+10,5%). Dopo, lo scenario è cambiato: a giugno scorso, il traffico di navi portacontainer, petroliere e metaniere si era ridotto nei confronti dello stesso periodo del 2022 rispettivamente del 70%, del 38% e del 93%.

L'allarme è ancora in atto e pesa molto sull'Italia, i cui scambi commerciali avvengono per il 28% via mare (e di questi, quasi il 40% attraverso Suez). Le ripercussioni sul nostro import di prodotti tessili e in pelle (28% dalla Cina) e sull'export di macchinari e metalli (Cina sempre al primo posto) non sono stati trascurabili. Srm sottolinea che, se la crisi durasse ancora a lungo, verrebbe penalizzato l'import-export in rapporto al Pil delle regioni più esposte, a partire dalla Sicilia che vede transitare dal Canale di Suez merci di valore pari all'11,5% del Pil regionale.

### I PUNTI DI FORZA

La sfida però rimane e, come detto, ha molte possibilità di essere vinta anche al Sud. E per una serie di ragioni. L'interesse specifico dei cinesi, ad esempio: la loro compagnia di Stato, il colosso Cosco, dopo avere acquistato nel 2016 il 40% del porto di Vado Ligure, ha valutato la convenienza di un analogo interesse per il porto di Taranto e intanto avrebbe puntato decisamente su Trieste, acquistando la maggioranza della locale società Piattaforma logistica Trieste. Taranto però rimane la prima "porta" marittima italiana che incontrano le navi provenienti da Suez e l'auspicato rilancio produttivo dell'ex Ilva ne accresce la forza attrattiva su scala internazionale. Ma l'obiettivo del Piano triennale annunciato dalla premier in Cina va bene al di là di queste opzioni. L'Italia vuole riequilibrare gli scambi con il Dragone, oggi sbilanciati sull'import, puntando da un lato ad incrementare le sue esportazioni e dall'altro a garantire funzionalità ed efficienza ai propri scali, a partire da quelli del Sud, aumentandone la competitività per i vettori cinesi.

### IL TRAFFICO A CORTO RAGGIO

Per riuscirci non c'è soltanto l'esigenza di rafforzare il peso specifico di Gioia Tauro, i cui ampi spazi permettono anche di scaricare tre supernavi portacontainer contemporaneamente. La vera opportunità sembra essere quella del traffico marittimo a corto raggio, Short Sea Shipping, che lo scorso anno in tutto il Mediterraneo ha registrato ben 595 milioni di tonnellate movimentate. L'Italia ha il primato europeo in questo settore (305 milioni le merci movimentate lo scorso anno) con una quota di mercato del 17,4% (i Paesi Bassi sono al 16%, la Spagna al 12,8%). Il Ro-Ro (la possibilità, cioè, con i traghetti di trasbordare più

in fretta le merci) non a caso è lo strumento su cui punta anche l'Ue per sottrarre traffico merci alle strade ma sono comunque italiani 7 sui 10 primi porti Ro-Ro del continente. La regionalizzazione, insomma, come fattore strategico anche per le grandi compagnie e per un Paese come la Cina che continua ad essere il principale centro di movimentazione mondiale delle merci marittime.

## L'EFFICIENZA DEI SERVIZI

Naturalmente all'Italia e al Sud per vincere questa sfida non basta la volontà politica, che pure resta decisiva. C'è bisogno ad esempio, come ricorda Srm, di «migliorare l'efficienza dei servizi portuali, riducendo lo stazionamento delle navi» ancora oggi troppo elevato rispetto ai principali concorrenti (il tempo medio di attesa nei porti italiani nel 2023 è stato di 1,28 giorni a fronte dello 0,54 dei Paesi Bassi e dello 0,86 della Spagna). E poi occorre puntare sull'intermodalità che peraltro il Pnrr proprio al Sud ha messo tra gli obiettivi della sesta rata, con i 630 milioni assegnati a suo tempo ai commissari delle 8 Zes regionali e ora gestiti dalla Struttura di missione della Zes unica. I cantieri del cosiddetto "ultimo miglio" per collegare i porti e i retroporti del Sud alla rete ferroviaria e stradale nazionale dovranno essere completati entro il 2026 ma già adesso sembrano quasi strizzare l'occhio a chi dall'estero guarda con interesse a questo sistema. E gli occhi cinesi, si sa, guardano spesso più lontano di tanti altri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA