

Porti più forti delle crisi «Mediterraneo al centro»

Il rapporto Srm: aumentano i traffici, Italia strategica nelle rotte tra Europa e Sud del mondo Via mare viaggiano 12,9 miliardi di tonnellate di merci e il 36% dell'energia. Il nodo delle tasse Ue

IL RAPPORTO

Antonino Pane

Il Mediterraneo è sempre più un mare di traffici non solo di transito. Il ruolo di unione che ha svolto per anni tra Indopacifico e Atlantico rimane, ma si stanno aggiungendo sempre di più rotte di traffico commerciale tra il Sud del mondo e l'Europa. Ed è su queste rotte che si gioca la partita che vede l'Italia in una posizione strategica straordinaria per cogliere il massimo delle opportunità. Il tredicesimo rapporto annuale sull'Economia Marittima, elaborato da Srm di Intesa Sanpaolo, ha puntato proprio sulla centralità del Mediterraneo tra crescente competizione e cambiamenti delle catene logistiche e portuali. Concetti emersi con chiarezza già nei saluti di Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo, che ha definito il Sud una piattaforma logistica naturale al centro del mare nostrum; e di Marco Gilli, presidente della Fondazione Compagnia di San Paolo, che ha identificato il Mediterraneo come possibile oasi nelle incertezze del momento per la lotta alla supremazia tecnologica e per le politiche protezionistiche. Ecco perché ha aggiunto Paolo Scudieri, presidente di Srm, è sempre più importante avere analisi serie, scevre da condizionamenti e ricche di previsioni scientifiche. Ci muoviamo in un mondo senza più leader veri, senza un centro di riferimento ha sottolineato Marta Dossù, direttore di Astenia e senior advisor European Affairs - The Aspen Institute.

I NUMERI

Le uniche certezze, dunque, sono i numeri raccolti da Srm e che indicano prospettive di crescita rilevanti per il trasporto marittimo in due settori, quello dell'energia e quello dei contenitori. Massimo Deandreis, direttore di Srm, è stato netto quando ha detto che via mare viaggiano 12,9 miliardi di tonnellate di merci. Di queste, sommando le rinfuse liquide, petrolio e derivate, con le rinfuse solide, la quota di carbone, si arriva al 36% di merci energifere: una quantità enorme. Questo dato, però, si ridimensiona e di molto se comparato con i contenitori che rappresentano solo il 16% del totale delle merci ma hanno un valore complessivo altissimo che può arrivare anche al 60% delle merci trasportate. Che significa tutto questo? Che essendo l'Italia un Paese manifatturiero, il contributo che diamo a questo valore complessivo è rilevante e può diventarlo ancora di più grazie proprio ai traffici che si muovono nel Mediterraneo.

LE ROTTE

Deandreis nel suo intervento ha smontato anche le paure legate alle rotte pericolose o chiuse, vedi Hormuz in questo momento. Gli armatori hanno dimostrato la forza e la dinamicità per vincere e superare ogni difficoltà. Agli huthi, alla crisi di Suez, hanno risposto doppiando il Capo di Buona Speranza; ai pasdaran di Hormuz hanno risposto trasferendo merci via terra, via ferro e via aria. Certo è costato di più, ma i traffici non si sono mai fermati e questa è la vera forza del commercio mondiale.

Deandreis ha anche attribuito i meriti a chi muove questo ambito. Il dato complessivo dice che l'84,3% della capacità globale dei contenitori è mossa da 4 network operativi. Innanzitutto il più grande gruppo, Msc, che da solo movimentata il 21,1% delle merci di tutto il mondo con navi, terminal, porti, logistica, ferro, strada e aerei. Sono le così dette "evoluzioni di processo" senza le quali sarebbe impossibile trovare e muovere alternative quando necessario. Ci sono poi le alleanze, quelle che sommano più compagnie di navigazione e sono tre in tutto: Ocean Alliance che arriva al 28,6%; Gemini che arriva al 22,9% e la giapponese Premier Alliance che arriva all'11,7%.

I PORTI

Interessante anche l'intervento di Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm. I porti del Mezzogiorno, ha sottolineato, arrivano a movimentare il 51% delle merci che arrivano e partono da nostro Paese. Fondamentale il ruolo del porto di Gioia Tauro che ha superato brillantemente anche lo scoglio Ets e che, non appena la Ue rivedrà questa ingiusta tassazione, potrà toccare nuovi record. E a proposito dell'Ets parole durissime sono arrivate dall'armatore Emanuele Grimaldi, ceo del Gruppo Grimaldi. «Il pasticcio dell'Ets - ha detto - è la peggiore esperienza che l'Europa potesse far fare alla nostra capacità di favorire il commercio. Ci sono errori marchiani che vanno subito corretti, è sbagliato il concetto stesso di tassare il trasporto via mare. Paghiamo per una transizione energetica che favorisce il trasporto su gomma, cioè paghiamo per inquinare di più».

Con Aurelio De Carolis, comandante e capo della Squadra Navale della Marina Militare, Fabrizia Lapecorella, deputy Secretary general Oecd, Marco Consalvo, presidente Adsp mare Adriatico orientale, Sabrina De Filippis, ceo Fra Logistix, Sergio Liardo, comandante generale corpo delle Capitanerie di porto e Luigi Bocca, chief financial officer di Intesa Sanpaolo sono stati affrontati anche i temi della sicurezza della logistica e dell'intermodalità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA