Trasporti, Logistica

Bruxelles
11 Novembre 2018

I cinesi e la conquista del Mediterraneo

Studio Srm-Intesa San Paolo sulla nuova Via della Seta. Il ruolo che potrebbe avere Ravenna

11 Novembre 2018 - Bruxelles - E' stato presentato a Bruxelles il rapporto Srm-Intesa San Paolo dedicato all'impatto dei traffici asiatici sulla portualità italiana. I porti italiani – dice il rapporto - nel 2017 hanno spostato merci che hanno superato mezzo miliardo di tonnellate. Con il canale di Suez, dal quale nel 2017 sono transitate 909 milioni di tonnellate di merci a carico di 15.550 navi (+11% rispetto al 2016), il Mediterraneo "acquista un ruolo più centrale e ciò è dovuto anche agli investimenti della Cina e a importanti investimenti nei porti". Negli ultimi vent'anni il traffico di container nel Mediterraneo è cresciuto sei volte.

Gli investimenti cinesi nell'area mediterranea, pilastro della Belt & Road, sono la vera novità di questi anni. La stima è di investimenti infrastrutturali per 1.400 miliardi di dollari per opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Finora sono stati individuati progetti per 146 miliardi di dollari di cui il 13% circa in shipping e logistica.

Lungo questa nuova Via della Seta, la Cina dovrebbe realizzare entro il 2020 un export di circa 780 miliardi di dollari e un import di 570. Finora gli investimenti cinesi in porti e terminal del Mediterraneo hanno raggiunto 4,5 miliardi di euro. "La Cina – dice lo studio - è uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo; nel 2017 l'interscambio ha raggiunto quasi 30 miliardi di euro e l'Italia resta leader nello short sea shipping nel Mediterraneo: è il primo Paese nella Ue per trasporto di merci nel trasporto a corto raggio, con 218 milioni di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 36%)".

Srm conclude che "occorre guardare allo sviluppo del Mediterraneo con una prospettiva, appunto, euro-mediterranea non solo all'interno del contesto nazionale, migliorare le connessioni intermodali con le aree interne che sono un fattore fondamentale per i porti di passaggio, investire nella modernizzazione delle infrastrutture. E puntare a un accordo con la Cina. In una strategia di crescita italiana, sarebbero in particolare Genova e Savona, oggi riunite sotto un unico cappello autoritativo, e Trieste i porti indicati come punti di arrivo delle merci provenienti dalla Cina attraverso il canale di Suez. In pratica, Alto Tirreno e Alto Adriatico. Ma alla nuova Via della Seta occorrono anche porti che non siano strettamente legati ai container e che abbiano aree per la logistica e specializzazioni nelle rinfuse. E qui entra in gioco anche Ravenna.

© copyright Porto Ravenna News