

INTERVENTO

Oltre la Via della Seta. Occorre puntare sui collegamenti tra Oriente ed Europa. Le Autostrade del mare devono collegarci all'Africa

Integrazione treno-nave per conquistare quote commerciali

Ennio Cascetta

anciata nel 2013 come “Nuova Via della Seta”, il grande programma di investimenti infrastrutturali cinesi con orizzonte temporale al 2050 denominato la “Belt and Road Initiative” o BRI, è teso a connettere via terra e via mare Cina ed Europa attraverso una potenza di fuoco di 1.400 miliardi di dollari.

In questi anni si è molto discusso sulla rilevanza di questa gigantesca iniziativa per il nostro Paese e il suo sistema logistico, talvolta senza inquadrarlo nel contesto reale degli scambi commerciali e delle relative prospettive di crescita. Gli scambi Italia-Cina, nel 2017, ammontano al 2,1% in volume e al 5,7% in valore del totale degli scambi internazionali italiani con un trend crescente nel medio-lungo periodo (2010-2017) ma in linea con gli aumenti del commercio internazionale del paese (Italia-Mondo +20,4% e Italia-Cina +16,8%). La Cina è pertanto un partner commerciale importante per l'Italia ma viene decisamente in seconda linea rispetto all'Ue 28, agli altri paesi europei non Ue 28, all'area del Mediterraneo e al Nord America. La modalità di trasporto prevalente degli scambi con la Cina è via mare - in primis traffici containerizzati - sia in volume (oltre il 95%) che in valore.

Rispetto alle principali rotte container a livello mondiale, la tratta Europa-Far East è quella che cresce meno (2013-2017 +10,1% versus 14,9% media mondo) e crescerà poco (previsioni al 2021 +12,4% versus 17% media mondo). Inoltre essa è dominata da compagnie armatoria-

li europee (capacità settimanale pari al 59,1% della tratta) che scelgono quali porti scalare e quest'ultime non sembrano avere la volontà di impiegare mega navi container sul Mediterraneo (62,7% dei nuovi ordini portacontainer da impiegare sulla tratta al di sotto dei 15mila Teu), mentre le meganavi da più di 20mila Teu sono destinate ai porti del Northern Range europeo, Anversa, Rotterdam, Amburgo etc.

Ad oggi, quindi, non penso che vi sia un'urgenza di rispondere alla Bri con grandi progetti portuali dedicati al traffico container, al di là di quelli già programmati e selezionati negli ultimi anni, mentre penso che l'impegno debba concentrarsi sulla conquista di quote di mercato che attualmente transitano per Suez sulla rotta Far East-Northern Range. Questo obiettivo si può raggiungere solo incrementando l'accessibilità ferroviaria dei nostri porti con la piena integrazione intermodale ai corridoi Transeuropei merci che corrono verso i mercati centro-settentrionali del Vecchio Continente attraverso i valichi alpini ferroviari considerando che i valichi stradali sono al limite della propria capacità ambientale di trasporto.

Ma c'è un'altra opportunità per l'Italia di agganciarsi alla “locomotiva” cinese che potrebbe nascere guardando agli effetti degli investimenti cinesi in Africa, di cui potremmo beneficiare con le Autostrade del mare e aprendo nuove rotte commerciali a sud.

Le opportunità per l'economia e la logistica italiana collegate alla Cina non sono solo quelle della Bri. La Cina è infatti diventata il primo partner commerciale dell'Africa con

scambi (in valore) pari a 170 miliardi di dollari nel 2017, con un aumento 2010-2017 del 36%. Parallelamente, gli investimenti diretti esteri (Ide) cinesi in Africa dal 2010 al 2016 hanno registrato un +205,8% in stock facendo della Cina in pochi anni il 4° paese per stock di Ide in Africa. Le imprese cinesi stanno investendo 53,4 miliardi di dollari in Africa (tra il 2010 ed il 2018) per la produzione di beni e merci da esportare verso la Cina e i mercati europei. Ancora più nello specifico, mi riferisco alle aziende cinesi che stanno investendo 5 miliardi di dollari (tra il 2010 ed il 2018) nella sponda Sud del Mediterraneo nel settore automotive, macchinari industriali, agroalimentare e tessile, che a loro volta potrebbero generare nuovo traffico marittimo tra Nord Africa e porti italiani.

Beni e prodotti potenzialmente destinati ai mercati europei con necessità di essere trasportati via Autostrade del mare, sono una grande opportunità per gli armatori italiani ed i porti nazionali, leader assoluti in Europa e nel Mediterraneo per offerta di servizi di Short sea shipping.

Per cogliere queste opportunità, il primo passo è una (ri)definizione delle priorità nella pianificazione dei trasporti e della logistica in Italia, attribuendo centralità ad argomenti che appaiono oggi marginali nel dibattito pubblico, come l'intermodalità Autostrade del mare-ferrovia o il regime dei contributi per le nuove rotte internazionali come strumento di politica industriale del nostro Paese.

Presidente Anas

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5,7% **53,4**

LA QUOTA DELLA CINA

Valore dell'interscambio con Pechino sul totale degli scambi internazionali dell'Italia; in volume la quota è del 2,1%

INVESTIMENTI IN AFRICA

In miliardi di dollari il valore degli investimenti in Africa delle imprese cinesi, in particolare 5 miliardi riguardano la sponda sud del Mediterraneo

