

## **Il mondo visto dal porto di Jeddah**

**Scrivo da Jeddah in Arabia Saudita, primo porto del Mar Rosso. Qui la crisi che preoccupa il mondo intero è quasi invisibile. In compenso è onnipresente la Cina. Vista da qui appare irrealistica l'idea che la globalizzazione è finita, o che sia in atto un "decoupling" (divorzio economico) tra l'Occidente e la Cina, o comunque un forte allentamento della nostra dipendenza dalla Repubblica Popolare. Tutti questi temi, sulle banchine del porto di Jeddah, mi sembrano di colpo molto astratti.**

**Si conferma la regola meteorologica: "l'occhio del ciclone", cioè la sua parte centrale è il posto più tranquillo dove stare, mentre il vortice della tempesta e dei marosi infuria tutt'intorno. Ma è una tranquillità molto precaria visto che il ciclone si sposta e con esso anche il suo "occhio".**

**Per adesso Jeddah offre uno spettacolo molto normale. Occhio del ciclone, per l'appunto, visto che da qui sono partite alcune delle navi prese di mira dai razzi degli Houthi nel Mar Rosso. Il porto lavora a pieno ritmo, almeno per quanto ne può capire un profano come me. Avvisto a occhio nudo una sola nave militare al largo, della Guardia costiera. Le misure di sicurezza per entrare nella cinta portuale sono serie, ma non impediscono le visite da parte di un giornalista come me. Lo devo anche all'intercessione di Stefano Messina, armatore genovese la cui società ha un'antica storia qui, un secolo di attività da queste parti. Ho incontri riservati con le autorità portuali. Tutto avviene sotto la regola off-the-record: la loro insistenza perché non usi né i nomi né le virgolette è un segnale di tensione.**

### **Calo del traffico "*trans-shipment*": cosa vuol dire**

**Correggono subito la mia impressione inesperta: il porto in realtà subisce un forte calo nel volume dei container che fanno il cosiddetto "*trans-shipment*". E' quel traffico merci che interessa in particolare l'Italia e altri paesi mediterranei: i container arrivano su nave dalla Cina o altri paesi asiatici; vengono trasbordati dalla nave che ha compiuto quella prima tratta, su un'altra che prosegue per il ramo settentrionale del Mar Rosso, attraversa il Canale di Suez, e arriva nel Mediterraneo per approdare a Genova o Trieste, Atene o Marsiglia o Barcellona. Oppure il percorso in senso inverso, per le**

esportazioni italiane ed europee dirette verso l'Indo-Pacifico e l'Estremo Oriente. Il calo in questo traffico è dovuto al fatto che gli attacchi di Houthi alle navi costringono molte compagnie marittime a scegliere l'itinerario più lungo che circumnaviga l'Africa, tagliando fuori il Mar Rosso e spesso anche il Mediterraneo. In parte, ma solo in parte, questo calo di container dovuto al dirottamento del “*trans-shipment*” intercontinentale è compensato dall'aumento del traffico che ha origine o destinazione nella stessa Arabia Saudita: un'economia in pieno boom.

## **Attacchi selettivi degli Houthi e Arabia defilata**

La tranquillità di Jeddah ha diverse spiegazioni, inclusa la posizione molto defilata che questo paese assume rispetto agli interventi militari americani contro le basi Houthi. L'Arabia li ha combattuti per nove anni. Poi, sotto la pressione di americani ed europei, ha effettuato una de-escalation di quel conflitto armato. Ora sta alla finestra mentre altri sono costretti a operazioni di polizia per garantire la sicurezza della navigazione: questa sua “pseudo-neutralità” è anche una forma di sottile e implicita protesta nei confronti dell'Occidente accusato di avere sottovalutato gli Houthi e soprattutto l'Iran. Sta di fatto che poiché l'Arabia non partecipa ai raid americani le sue navi finora non sono state colpite da razzi “made in Iran” lanciati dagli Houthi. Questi ultimi garantiscono l'immunità ai paesi arabi se (a loro avviso) sostengono la causa palestinese; l'immunità dai razzi Houthi si estende a Cina e Russia.

## **Un porto all'avanguardia. Tutto "made in China"**

E' alla Cina che voglio arrivare. Il porto di Jeddah colpisce per la sua modernità. Sta facendo passi da gigante verso un'automazione quasi completa. I “portuali” di una volta sono scomparsi, invisibili. Le navi “King Kong”, pachidermi carichi di file e colonne di container, accostano alla banchina grazie a sistemi di pilotaggio e controllo digitalizzati. Il carico o scarico dei container è affidato a gigantesche gru dirette quasi del tutto a distanza, da una “control room” che sembra una sala di videogiochi. O il comando delle missioni paziali della Nasa. La robotizzazione è così avanzata che perfino il manovratore-controllore in cima alla maxi-gru scompare in quanto viene sostituito da un tecnico, o una donna-tecnica (dettaglio non scontato qui) che lavora in un bell'ufficio con tutti i

**comfort, manovrando dei joy-stick e delle tastiere di computer davanti a schermi giganteschi.**

**La Cina c'entra eccome: quasi tutti i macchinari che vedo in questo porto sono cinesi. Le maxi-gru comandate a distanza, e tante altre macchine qui all'opera per spostare container. Perfino molti dei computer nella sala di controllo sono cinesi, o taiwanesi. E' americano solo il software digitale che centralizza il controllo di tutte le operazioni portuali. Lo hardware è tutto cinese e si tratta di macchine molto sofisticate: una sola gru costa dieci milioni. Ce ne sono dozzine sulle banchine del porto. I cinesi le hanno trasportate fin qui già montate, intere e pronte per l'uso, su navi apposite. I cinesi hanno lasciato qui dei tecnici per garantire formazione del personale locale, assistenza e manutenzione. Di europeo sono rimaste alcune compagnie di navigazione come appunto Messina, l'altra italiana che è Msc, la danese Maersk, la tedesca Hapag-Lloyd.**

**Fare a meno della Cina? Che ci piaccia o no, visto da qui sembra semplicemente impossibile. Ci sono cose che noi non produciamo più da così tanto tempo che reindustrializzarci a 360 gradi è un'impresa improbabile. La Cina produce spesso a costi inferiori, talvolta a qualità superiore, o perfino entrambe.**

## **Lo stesso vale per le energie rinnovabili**

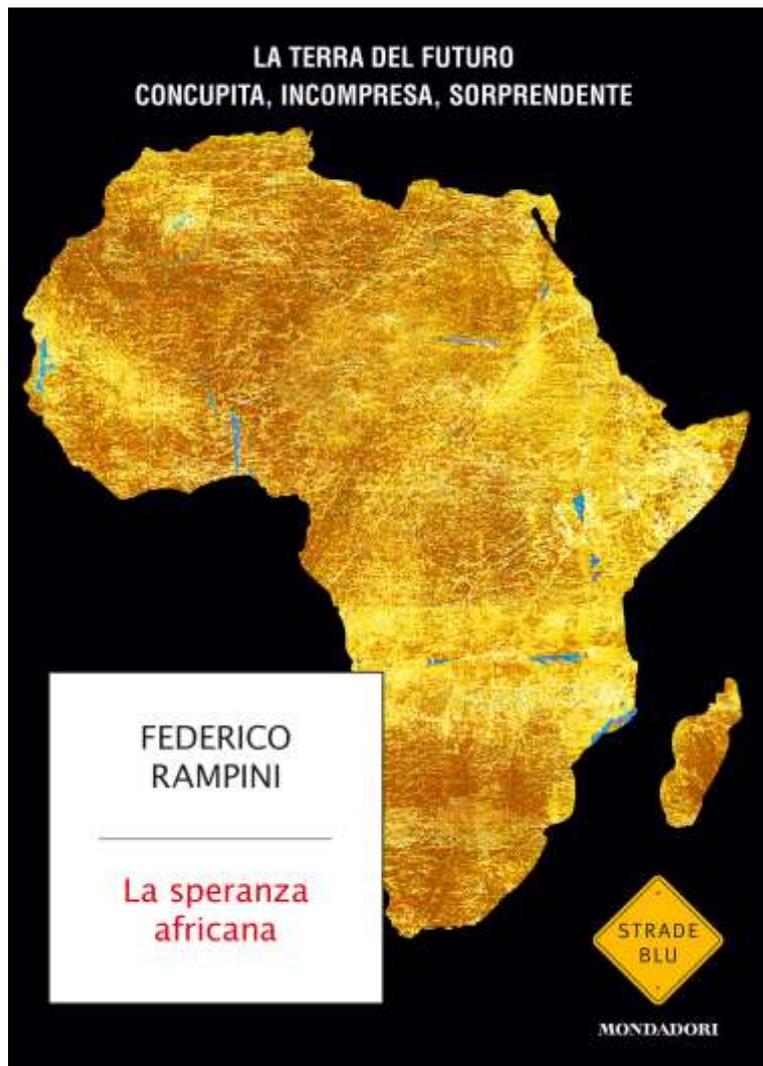
**Non è la prima volta che questa constatazione mi assale nel corso di questo viaggio. Ho visitato delle centrali di energia solare della società AcwaPower, che ha un chief executive italiano, Mario Arcelli. Lì è tutto cinese, dai pannelli solari ai robot che li puliscono. Ho visitato un impianto di desalinizzazione dell'acqua, sempre gestito da Acwa Power. In quella sofisticata fabbrica di acqua pulita, le membrane speciali che fungono da filtro sono giapponesi, tutte le altre macchine sono cinesi. Noi quella roba non la produciamo, o abbiamo smesso di produrla, magari perché le nostre aziende del settore sono fallite sotto la pressione della concorrenza cinese aiutata da sussidi pubblici. In certi settori legati alla sostenibilità noi abbiamo lasciato che i nostri paesi diventassero un deserto industriale; ripopolarlo di aziende è una fatica titanica. Tra l'altro ci mancano operai e ingegneri, quand'anche rinascano le fabbriche...**

**Fare a meno della Cina, o almeno ridurre la nostra dipendenza esclusiva? I sauditi mi guardano come un marziano se gli pongo il problema. Pensano che non ho capito in quale mondo e in quale epoca vivo. Visto da qui tutto ciò che sta facendo Biden per reindustrializzare l'America è un esperimento interessante ma**

**abbastanza marginale, rispetto all'onnipresenza del "made in China" in tutto ciò che mi circonda.**

## **Perché il prezzo del petrolio non va alle stelle**

**La questione cinese è dominante pure in negativo, per capire l'andamento del prezzo del petrolio e del gas. Il greggio rimane la principale esportazione saudita, almeno per adesso. Il principale acquirente è la Cina, massimo consumatore mondiale di energie fossili. La ragione numero uno per cui la tensione militare nel Mar Rosso non ha provocato un'impennata nei prezzi energetici? E' la debolezza dell'economia cinese, che deprime la domanda proveniente dal primo mercato mondiale. In secondo luogo c'è una ripresa di estrazione ed esportazione dagli Stati Uniti, sia di petrolio che (ancor più) di shale gas. Ma la centralità della Cina non si discute, se la sua economia non corre come prima, neanche i razzi degli Houthi riescono a condizionare il mercato globale.**



## La "ex Parigi-Dakar" è saudita. Quali porti africani lo saranno?

Uno dei rally automobilistici più celebri del mondo è la “Parigi-Dakar”. O meglio: era. Adesso si chiama “Dakar” e basta. Che è il nome della capitale del Senegal, un’altra città portuale in Africa occidentale, affacciata sull’Atlantico. Ma la “Dakar” oggi è una manifestazione sportiva di proprietà saudita e si svolge quasi esclusivamente nel deserto arabo. La mia visita al porto di Jeddah mi porta a incrociare questa vicenda, perché quell’armatore italiano che ho citato, il genovese Stefano Messina, ha vinto l’esclusiva per il trasporto di tutti i materiali della “Dakar”, incluse auto, camion, moto da competizione. Questa storia è una delle tante manifestazioni dei rapporti tra l’Arabia e l’Africa. Che hanno una storia antichissima e oggi subiscono un rilancio poderoso. La geografia condiziona: il Mar Rosso separa o unisce sauditi e africani, che da millenni si frequentano in questo lungo braccio d’acqua. Grazie a questo mare lungo e stretto il Kingdom of Saudi Arabia o Ksa è il paese asiatico che ha il più lungo confine – acquatico – con l’Africa. Poiché la penisola arabica è definita da due

**mari, il Mar Rosso da una parte e il Golfo arabico-persico dall'altra, la si può considerare come una terra in bilico tra la vocazione africana e quella mediorientale o asiatica.**

**Il porto di Jeddah, di cui ho appena descritto la modernità tecnologica, si sta muovendo per diventare un investitore internazionale. Vuole sfruttare il proprio know how tecnologico come un prodotto da esportazione, che gli apra nuovi mercati. Ai sauditi non mancano i capitali, custoditi e amministrati dentro il loro fondo sovrano (uno dei più ricchi del mondo) che si chiama Public Investment Fund (Pif). Uno dei settori in cui vogliono investire è la logistica globale, come hanno fatto prima di loro Singapore, Dubai, la Cina. Diventare azionisti di altri porti, in paesi stranieri, per farne delle teste di ponte in una strategia di espansione.**

**Da una parte il porto di Jeddah ha in corso grandi investimenti che puntano a Oriente, per esempio in Bangladesh. Ma a Oriente molte delle opportunità sono già state colte da concorrenti come appunto Singapore Dubai e Cina. Perciò Jeddah si volge a Occidente cioè verso l'Africa. Studia e negozia diverse possibilità d'investimento in porti di nazioni africane. Li aiuterebbe a modernizzarsi, a espandersi, ad aumentare il volume di import-export. In cambio diventerebbe azionista e quindi proprietario di infrastrutture strategiche. E' uno dei tanti esempi del "ritorno in Africa" da parte di un impero arabo che vi portò l'Islam ed ebbe per secoli un ruolo da superpotenza.**

***Federico Rampini, Jeddah 20 gennaio 2024***