

LA TREGUA RILANCIA LE ROTTE DEL SUD

Quanto vale
l'effetto
stabilizzazione
nel Mediterraneo

Antonino Pane

Effetto stabilizzazione: il Mediterraneo in pace rafforza le rotte del Sud. Il settore punta sulla ripresa di Suez in risposta alla «rotta artica».

A pag. 4

Gli effetti della pace, la circolazione delle merci

Effetto stabilizzazione: il Mediterraneo in pace rafforza le rotte del Sud

►Messina (Assarmatori): «La sicurezza garantisce sviluppo»
Il settore punta sulla ripresa di Suez in risposta alla «rotta artica»

LA GEOPOLITICA

Antonino Pane

Il Mediterraneo? È lo scrigno dei traffici via mare. Gli armatori lo sanno bene e sanno anche che la stabilità in Medio Oriente significa aver Suez sicuro, significa riprendere a pieno regime l'utilizzo dei nostri porti. La cautela è ancora tanta ma la fiducia cresce di ora in ora. «Se davvero si riuscirà a raggiungere una pace duratura in Medio Oriente, e quindi una stabilizzazione del Mediterraneo, - ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - obiettivo che tutti auspi-

chiamo perché la vita delle persone viene sempre prima di qualsiasi considerazione economica, anche il trasporto marittimo, in particolare quello italiano, ne trarrà grandi benefici. Trovo quindi miope concentrarsi solo sul possibile ulteriore calo dei noli a causa di una totale percorribilità del Mar Rosso. Il calo è in atto ed è un fenomeno che prosegue da settimane, se non da mesi, influenzato da diversi fattori, fra cui anche, ma non solo, dalle tensioni geopolitiche». La vera differenza la farebbe la sicurezza. «Una situazione di stabilità - ha aggiunto - restituirebbe piena operatività al passaggio attraverso Bab el-Mandeb e quindi al Canale di Suez, consentendo di risparmiare giorni di naviga-

zione e ridurre le emissioni, entrambi fattori legati alla circumnavigazione dell'Africa, e abbattere i costi assicurativi. Ma, soprattutto, il Mediterraneo tornerebbe al centro dello scacchiere mondiale dei traffici, proprio mentre si registrano tentativi di bypassare il nostro mare nei collegamenti fra Far East e Europa, preferendo la rotta artica, scelta rischiosa e ambientalmente dannosa. Speriamo dunque - ha concluso Messina - che il compromesso raggiunto in queste ore possa reggere: il commercio prospera in contesti di pace e sviluppo, e lo shipping si muove di conseguenza. Ricostruzione, rilancio, pacificazione sono sinonimi di benessere, e benessere chiama benessere con la

prospettiva di un grande continente medio-orientale in grado di imprimere una spinta positiva all'economia mondiale».

CONFITARMA

L'accordo è importante anche per la piena ripresa dei traffici con i porti dell'area. Luca Sisto, direttore di Confitarma lo ribadisce. «Basti pensare - spiega - a quelli libanesi e israeliani, per lungo tempo inibiti alle navi italiane, così come era già accaduto per il Mar Nero russo-ucraino, con evidenti ripercussioni commerciali. Le rotte commerciali risentono sempre, inevitabilmente, delle tensioni geopolitiche e delle situazioni di instabilità, crisi o conflitto. Se la situazione in Medio Oriente e nel Mediterraneo dovesse finalmente volgere verso venti di pace, ne saremmo felici innanzitutto per le popolazioni dell'area». Per Sisto «rotte più sicure e fluide non potranno che portare benefici all'intera comunità mediterranea: un mare in cui la leadership italiana va tutelata e fatta crescere. Siamo leader dello *short sea shipping* e, con la nostra flotta ro/ro, la prima al mondo, colleghiamo i porti mediterranei e generiamo nuove economie, arricchendo le comunità locali e favorendo nuovi investimenti a terra».

FEDERAZIONE DEL MARE

Un medio oriente pacificato è estremamente importante. «Il calo dei transiti da Suez - ha detto Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare - certamente crea problemi ai nostri porti e alla nostra economia. Con l'accordo fatto da Trump (sperando che si completi e resista) ci sarà una ripresa, poi anche la ricostruzione di Gaza porterà del benefici economici. Il conflitto Russia Ucraina sta altresì portando riflessi economici negativi alla nostra economia, ma purtroppo non si intravedono ancora spiragli di riduzione o cessazione del conflitto. La continua vendita di prodotti petroliferi dalla Russia verso nuove destinazioni extra europee crea introiti che finanziano il conflitto». Altro grande problema per la centralità del Mediterraneo è la

rotta artica. «Riduzione dei tempi - ha aggiunto - tra Far East ed Euro-

pa, ma verso aree extra mediterranee. Se si dovesse stabilizzare questa rotta sicuramente ci saranno ricadute negative per l'Italia e il bacino del Mediterraneo; da non sottovalutare il rischio ambientale che tale rotta potrebbe provocare».

FEDERLOGISTICA

Nessuna corsa in avanti. «È molto prematuro oggi capire - l'opinione di Luigi Merlo, presidente onorario di Federlogistica - quando la situazione sarà interamente tranquilla e quindi tornare ad attraversare Suez in totale sicurezza. Quando accadrà, i porti italiani che hanno sofferto di più, in particolare quelli del nord Adriatico, dovrebbero recuperare ruolo e volumi. Importante anche per il mercato crociere per un'area molto interessante soprattutto nel periodo invernale. Sarebbe auspicabile che unitamente ad un quadro di pacificazione stabile, ci fosse un vero ripensamento dell'Europa sull'Ets».

UNIPORT

Entusiasmo tra gli operatori logistici. «L'intero mondo dello shipping - ha detto Pasquale Legora De Feo, presidente Uniport e terminalista a Napoli con Conateco e Soteco - ed in particolare quello che ha forti interessi nel Mediterraneo, saluta con grande entusiasmo il concreto probabile accordo raggiunto in Medio Oriente con il sostegno del governo americano. L'intera area del Mediterraneo è vicina a riconquistare la centralità di direttrici di traffico globale che vedono coinvolti gli scambi commerciali tra i Paesi asiatici, nord europei ed americani. Il nostro Paese baricentrico nell'area del Mediterraneo, con la sua diffusa portualità e logistica in generale non potrà che beneficiarne». Il presidente Uniport ricorda «che lavoriamo in questo difficile settore che alcuni porti hanno sofferto con la perdita di grosse fette di mercato delle tensioni che hanno coinvolto i paesi mediorientali. In aggiunta, questa pace arriva in un momento positivo per il rilancio in atto del nostro sistema infrastrutturale forte-

mente impegnato nella realizzazione dei progetti supportati dai fondi del Pnrr».

SALERNO TERMINAL

«La notizia della pace raggiunta, si spera duratura, tra Israele ed Hamas - ha detto Agostino Gallozzi, ceo di Salerno Terminal Container - non solo ridà speranza ad un'area del mondo martoriata e protagonista di immani sofferenze, ma avrà un impatto molto significativo sulla geografia dello Shipping mondiale. Una volta stabilizzata la regione, è verosimile che torni ad essere navigabile in sicurezza il Canale di Suez, con il graduale ritorno delle navi che ora doppiano il Capo di Buona Speranza». Secondo Gallozzi «alcuni servizi dalla Cina potrebbero ancora scegliere di mantenere questa rotta, ma la maggior parte del trasporto marittimo dal Far East, Middle East, India, Pakistan, Sud Africa passerà nuovamente attraverso il Mar Rosso. L'accorciamento delle rotte potrebbe portare a un eccesso di stiva e quindi a una erosione dei noli marittimi; a questo fenomeno occorrerà vedere come risponderanno le compagnie di navigazione. A fronte dell'attuale intenso uso degli Hub del Mediterraneo occidentale (Tenger, Algeciras) torneranno ad essere maggiormente utilizzati gli Hub del Mediterraneo Orientale, più prossimi a Suez. Infine, l'Italia si troverà nuovamente centrale, con una minima deviazione rispetto a rotte di navi in entrata da Suez verso il West Med e Gibilterra, quale futura alternativa alla attuale navigazione che prevede l'ingresso e l'uscita dal Mediterraneo attraverso il solo Stretto di Gibilterra». Il ceo di Salerno Terminal Container conclude dicendo che «le nostre esportazioni verso destinazioni oltre Suez potranno puntare ad una maggiore penetrazione nei mercati dell'oriente, grazie a condizioni logistiche più competitive ed affidabili, anche in una visione alternativa a mercati verso occidente, che oggi potrebbero presentare difficoltà di tipo commerciale legate alla imposizione di più alti dazi all'importazione del Made in Italy».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il Canale di Suez, ampliato di 72 chilometri nel 2015 per consentire il traffico bidirezionale

