

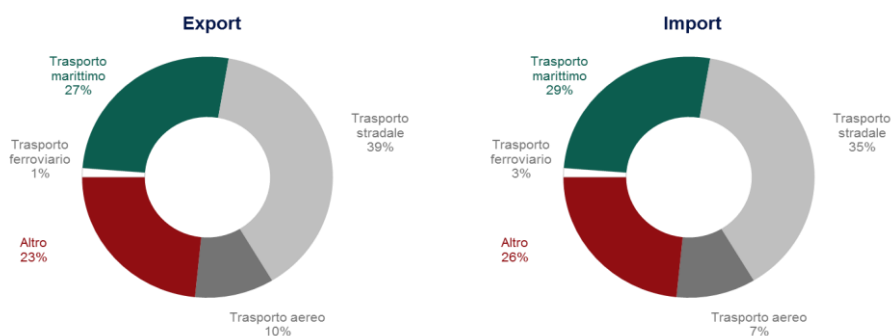
I porti italiani: dentro o fuori la via della Seta

Potrebbero essere i porti italiani la porta dell'Europa della nuova via della seta? Il progetto OBOR (One Belt One Road), la rete stradale e marittima voluta dalla Cina per collegare Asia e Europa, arriverà in Europa meridionale. L'accesso al continente europeo passerà dal porto greco del Pireo per poi proseguire verso gli snodi del Nord Europa (Duisburg, Rotterdam, ecc.) attraverso o una via stradale-ferroviaria lungo la regione balcanica oppure sfruttando la rete portuale italiana dell'alto adriatico.

Il passaggio attraverso i porti italiani presenta diversi vantaggi, tra cui quello di sfruttare infrastrutture già esistenti che andrebbero potenziate, rispetto ad alternative da realizzare ex novo, come i collegamenti ferroviari nei Balcani, area caratterizzata in alcuni casi da instabilità politica ed economica. Lo spostamento via mare potenzierebbe le sinergie tra il Pireo, pienamente integrato nel progetto in seguito all'acquisizione da parte della cinese COSCO nel 2016, e la rete portuale italiana, in particolare sul versante adriatico (Trieste e Venezia), ma anche tirrenico (Genova).

L'Italia ha un'esperienza consolidata nel settore logistico-portuale; settore composto da un cluster di 160.000 aziende dal valore di circa €220 miliardi e con un flusso commerciale pari a circa 233 milioni di tonnellate¹ di merci verso partner commerciali come paesi dell'Europa centrale, i Balcani e la Turchia. Circa un terzo dell'interscambio commerciale dell'Italia passa già attraverso il canale marittimo con un trend in crescita registrato negli ultimi anni (nel 2016 +4% per i flussi di esportazioni via mare e +5% per le importazioni rispetto all'anno precedente)².

Figura 1: Modalità di trasporto export import Italia 2016



Fonte: Istat

Esistono tuttavia alcune criticità riguardo ai porti italiani legate alla dimensione contenuta e alla carenza di infrastrutture di collegamento. I porti italiani infatti movimentano un livello di merci ancora relativamente contenuti: Trieste, Genova e Venezia totalizzano al 2016 un totale di 3,4 milioni di TEU³ di merci movimentate, pari quasi alla sola movimentazione del Pireo⁴ e inferiore ai volumi dei principali porti europei come Rotterdam e Anversa⁵. In vista del progetto OBOR e per migliorare l'attuale situazione sono stati avviati diversi progetti, come l'intesa tra i porti della North Adriatic Port Association, per cercare di rafforzare la rete portuale, consentire l'accesso a navi con portate più elevate e potenziare i collegamenti tra i poli portuali e le infrastrutture di terra.

Ottimizzare i collegamenti via mare tra l'Italia e i mercati dell'OBOR è un'ottima opportunità per le aziende italiane. I 65 paesi coinvolti nella nuova via della seta assorbono già il 27% dell'export italiano nel mondo e tra essi ci sono sia mercati in cui gli esportatori italiani sono ormai affermati (come Polonia, Turchia o Russia), sia mercati con minori flussi commerciali (come Thailandia, Malesia, Kazakistan, Uzbekistan). Efficientare i collegamenti tra l'Italia e questi paesi potrebbe essere un importante volano per la crescita dell'export Made in Italy in mercati ancora poco conosciuti.

di – Valentina Cariani e Ginevra Marrozzini

¹ Fonte: Assoport, somma di importazioni ed esportazioni

² Fonte: Istat

³ Fonte Assoport, il totale italia è pari a 10,5 milioni TEU

⁴ 3,7 milioni di TEU

⁵ Rispettivamente 12,4 e 10 milioni di TEU