

PAOLA JADELUCA

Il grande hub

«Bene, finalmente si parla di importanza strategica della logistica e dei porti. Speriamo ora che a fine settembre vengano sbloccati con la Finanziaria i soldi, 1,5 miliardi di euro, già stanziati ma mai spesi». Umberto Masucci, presidente di Federagenti, la Federazione nazionale degli agenti marittimi, non sta più nella pelle dalla felicità. Dopo anni di proteste, finalmente il premier Romano Prodi, la scorsa settimana nel corso della visita ufficiale della delegazione italiana in Cina, ha ribadito che l'Italia deve diventare la porta d'Oriente. «Dalla Cina noi abbiamo sei giorni di navigazione in meno rispetto ad

L'attuale giro d'affari del comparto è arrivato a 35 miliardi di euro

Amburgo e Rotterdam e oltre il 70% di merci cinesi e delle prime lavorazioni si svolge in quei porti. Questo significa essere tagliati fuori dallo sviluppo ulteriore del mondo. Quegli sbarchi, quelle lavorazioni, i centri di servizi devono venire nel Mediterraneo. Il Mediterraneo sta guadagnando quote di questo mercato, ma negli ultimi anni più la Spagna che l'Italia».

Era quello che dalla stampa Masucci denunciava, numeri alla mano, da tempo: il netto sorpasso della Spagna che a Valencia, Barcellona, Algeiras, ha registrato tassi di crescita del traffico container tra l'8% e il 12%. «Hanno investito 1 miliardo e 365 milioni di euro nei porti, Amburgo da sola 900 miliardi. Ora dobbiamo recuperare, intercettare le merci che transitano per i porti più distanti. Non parliamo di spesa, ma di investimenti: soldi che servono per lo sviluppo, per trainare capitali privati,

Il nuovo porto di Tianjin, a nord di Pechino, un hub di importanza strategica per il paese che sta registrando un'impennata delle esportazioni



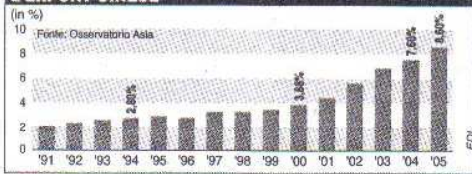
Italia-Cina, la grande scommessa dei porti

“Recuperare la centralità nel Mediterraneo dei nostri scali e intercettare l'export cinese che finisce per il 70% a Rotterdam e Amburgo” ha dichiarato Prodi. Per farlo bisogna tornare a investire, come chiede da anni la Federagenti

Banchine, dragaggi, in tutti i porti europei vengono finanziati dallo Stato; una volta sviluppate le infrastrutture arrivano i privati con le gru, i piazzali, le sistemazioni».

L'80% delle merci in entrata e in uscita dal nostro paese viene movimentato via nave. E l'impatto del comparto marittimo-portuale è, secondo l'ultimo rapporto sull'Economia del mare di Federagenti, di 35 miliardi di euro. Un giro d'affari che potrebbe crescere intercettando appunto la mole di merci che arriva dalla Cina, paese dove l'export, evidenzia un report di Osservatorio

L'EXPORT CINESE



Asia, si è impennato e dovrebbe crescere ancora molto, trainato dai massicci investimenti che il governo cinese sta facendo sulle infrastrutture.

Prendiamo il nuovo porto di Tianjin, a 170 chilometri da Pechino, una città storica emblema dell'ultimo miracolo cinese, essendo diventata il

più grande hub del nord del Paese, la grande porta d'ingresso commerciale di Pechino e di altre regioni circostanti. Tianjin è diventata la terza grande area di sviluppo cinese, dopo quella centrata attorno a Shanghai e al delta dello Yangtze, e l'area attorno a Shenzhen, a sud, nella provincia del Guandong, ancora la più industrializzata. Meta di una delle tappe della delegazione italiana, l'area ha già attratto capitali stranieri, anche italiani, coinvolti in progetti estremamente innovativi. Qui dovrebbe sorgere, per esempio, secondo i piani del Go-

NUMERI

1,5

Sono miliardi di euro che la Finanziaria dovrebbe sbloccare per i porti



12%

E' il tasso di crescita del traffico container nei principali porti spagnoli

80%

E' la percentuale delle merci che in Italia sono movimentate via nave

verno, la nuova linea di assemblaggio dell'Airbus A320, nonostante le pressioni di Shanghai e dello X'ian per essere loro le province prescelte.

Ricca di petrolio, gas naturale e sale marino Tianjin ha messo in piedi un sistema industriale che spazia dai macchinari all'elettronica, al tessile, alla chimica, alla metallurgia, ai prodotti alimentari. Enormi quantitativi di merci destinati a prendere la via dell'export via mare. La scommessa, ora, è di attirare il maggior numero di container nei porti italiani.