

Le ricadute. Per il centro studi Srm aumento dei traffici del 2,2% annuo per i porti italiani e spagnoli - Italia 20° Paese per merci in transito

L'onda dei benefici anche nel Mediterraneo

Raoul de Forcade

■ L'allargamento del canale di Panama avrà ricadute economiche anche sull'Italia, benché di entità modesta rispetto a quelle su altri Paesi più vicini all'area. A testimoniare è un documento, appena pubblicato da Srm (il centro studi sul Mediterraneo, che fa capo a Intesa Sanpaolo), intitolato *Gli effetti economici dell'allargamento del canale di Panama sui traffici marittimi*.

Con questa operazione, sottolinea lo studio, «il canale diviene snodo logistico essenziale per il collegamento tra la costa orientale degli Stati Uniti e il crescente mercato asiatico. Ma la lista dei paesi utilizzatori non si esaurisce qui: il canale è un tassello fondamentale per le esportazioni di alcuni Stati sudamericani, quali Cile, Perù, Colombia, Messico, Ecuador e Guatemala. Con-

temporaneamente guarda anche alle coste europee, in particolare del Nord Europa (con i porti di Rotterdam e Anversa in testa) ma anche del Sud (Spagna e Italia) confermandosi così un asset macroeconomico di vitale importanza».

Gli Stati Uniti, rileva Srm, «sono il primo Paese che transita attraverso il canale, con 160,7 milioni di tonnellate. Al secondo posto si colloca la Cina con 48,4 milioni. Appare significativa anche la presenza di Spagna e Olanda, Regno Unito, Belgio e Italia tra i primi 20 Paesi seppur con importi esigui». E l'Italia, che è al 20° posto della classifica, conta 3,1 milioni di tonnellate di merci che passano attraverso Panama. L'allargamento del canale, inoltre, afferma Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, produrrà «un impatto diretto sul Mediterraneo, dove si stima un aumento medio annuo del 2,2% del volume di mer-

ci scambiate come conseguenza del nuovo Panama». La crescita toccherà anche l'Italia, dove, secondo le previsioni elaborate da Srm, si salirà dagli attuali 3,1 milioni di tonnellate a 3,3 milioni nel 2020, con un crescita annuale dell'1%. «Tutto questo scenario - conclude Deandreis - rende ancora più urgente che i porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere e proporsi come una piattaforma logistica europea nel cuore del Mediterraneo».

Secondo il presidente di Confitarma, Manuel Grimaldi, l'allargamento del canale «ha l'enorme importanza di aver levato a Panama il collo di bottiglia che ha finora condizionato anche il modo di costruire le navi che lo attraversano, limitando lo scafo entro una larghezza non superiore ai 32 metri, proprio per consentire il transito nel vecchio canale. Una pratica che ha riguardato non solo le

portacontainer o la portarinfuse ma anche le *car carrier*, che fino a due anni fa erano tutte *panamax* (cioè realizzate in modo da poter passare nel canale, ndr). Ora si potranno superare questi limiti costruttivi perché la strozzatura non c'è più». Anche Paolo d'Amico, presidente della Federazione del mare (che riunisce tutto il cluster marittimo), pone l'accento sul fatto che «l'aumento di portata delle navi che transitano sul canale consentirà di fare valide economie di scala».

L'armatore Stefano Messina, da parte sua, sottolinea «il grande successo delle aziende italiane nel contribuire alla realizzazione del canale», ponendo anche l'accento sulla preoccupazione che l'allargamento porti un'impennata «delle tariffe per il passaggio», anche se queste possono essere compensate dall'abbassamento dei costi, ottenuto con il passaggio di navi più grandi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA