

Oltre gli scambi commerciali. Pil a +4,4% annuo nei Paesi di Medio Oriente e Nord Africa

La nuova centralità del Mediterraneo

di **Massimo Deandreis**

Una serie di dati e indicatori fanno emergere con chiarezza una nuova e più importante centralità del Mediterraneo nello scenario geoeconomico internazionale. Il commercio estero (import-export) dei principali Paesi del mondo (dalla Cina agli Usa) e dell'Europa (Germania, Italia, Francia) verso i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo è in costante crescita da 15 anni. Negli ultimi 20 anni le economie dei Paesi dell'area Mena (Medio Oriente e Nord Africa) hanno avuto una crescita media del Pil del +4,4% annuo contro una media Ue28 di meno della metà (+1,9%). Questo ritmo di crescita, seppur leggermente rallentato, è destinato a restare alto nel prossimo quinquennio con un'area Mena a +3% contro una media Ue28 a +1,8%. Altro indicatore importante è il reddito pro capite di questi Paesi, significativamente e costantemente migliorato negli ultimi anni.

Un attore nuovo è poi entrato prepotentemente sulla scena mediterranea: la Cina. Il gigante asiatico ha incrementato il suo commercio estero con quest'area del 841% negli ultimi 15 anni; gran parte di questo commercio è stato via mare ed è transitato dal Canale di Suez che, grazie all'allargamento avvenuto nel 2015, è oggi lo snodo principale del traffico marittimo mondiale. I primi dati post-allargamento indicano una crescita sostenuta e oggi Suez registra un volume di traffico complessivo che è quasi il quadruplo di quello del Canale di Panama. Suez è centrale anche rispetto alle strategie cinesi e al rilancio dell'antica Via della Seta (*Belt and road initiative*). Gli investimenti cinesi nel Canale e in Egitto, insieme con la presenza nei porti del Pireo e in Israele, Spagna e ora anche Italia, delineano una strategia di forte presenza nel Mediterraneo. D'altronde basta considerare che il Pil europeo di oltre 15.500 miliardi di euro e quello dei Paesi Mena di oltre 3.500 miliardi (valore che insieme supera largamente il Pil Usa) sono la base per un interscambio complessivo dell'area euro-mediterranea con la Cina che tocca quota 751 miliardi di dollari annui. Un valore enorme, in gran parte effettuato via nave e con transito da Suez.

Il Mediterraneo rappresenta quindi per la Cina il punto di snodo e approdo verso i due mercati (a Nord l'Europa a Sud l'area Mena) che insieme rappresentano l'area di Pil e di commercio più grande al mondo, capace di coniugare inoltre la componente manifatturiera con quella energetica.

Nel contempo il Mediterraneo rappresenta per la Cina anche l'hub per raggiungere un'altra destinazione: la sponda Atlantica degli Stati Uniti. L'alternativa via Panama è -infatti- sempre meno attraente. Il gigantismo navale che porta i grandi carriers a cercare economie di scala con mega-navi, richiede necessariamente di viaggiare con alti livelli di carico. La rotta da Shanghai a New York via Panama ha molti giorni di navigazione solitaria nel Pacifico

e poche fermate. Mentre quella via Suez - con un solo giorno di differenza - assicura molti scali e una pluralità di fermate in Paesi importanti (dal Pakistan al Golfo) per poi arrivare, via Suez, nel cuore euro-mediterraneo.

Questo elemento spiega in parte la nuova centralità del *Mare Nostrum* che inoltre è la porta di accesso per l'Africa, continente in piena evoluzione. Anche qui sono evidenti i consistenti investimenti cinesi: tra il 2005 e il 2017 Pechino ha investito e sottoscritto contratti in 46 dei 54 Stati africani per un valore pari a 326 miliardi di dollari (il 20% di tutti gli investimenti a livello mondiale). Analogamente la Germania ha lanciato il suo Piano con l'Africa, noto anche come Piano Merkel dal più ridotto impatto finanziario ma non meno rilevante dal punto di vista politico, segnalando così la strategia che quest'area sta ora assumendo pure per l'economia tedesca.

E l'Italia? Dopo la Germania, l'Italia (con 70 miliardi di interscambio) è il 2° partner commerciale dei Paesi dell'area Mena e il nostro Paese vanta una articolata presenza di imprese grandi e piccole che hanno aperto filiali e strutture operative. Sono state censite 1.360 imprese italiane in Turchia, 957 in Egitto, 647 in Tunisia, 330 negli Emirati Arabi e 150 in Marocco.

L'Italia - e in soprattutto il Mezzogiorno - è la naturale piattaforma logistica per collegare le rotte marittime Asia/Suez/Mediterraneo con l'Europa continentale e il suo cuore produttivo. Portualità e logistica stanno assumendo oggi quel ruolo essenziale che meritavano già da tempo; tanto a Nord quanto a Sud della penisola. Il Pireo è un hub importante per i cinesi ma non è collegato all'Europa centrale. Genova e Trieste sono invece le ideali porte di accesso verso il cuore produttivo dell'Europa continentale, mentre i porti del Sud (la coppia Napoli-Salerno sul Tirreno e Bari-Taranto sulla dorsale adriatica) possono diventare la base logistica per l'insieme dell'industria italiana fino alla pianura padana. A patto di investire massicciamente su intermodalità con la ferrovia, logistica e sullo sviluppo di un modello portuale integrato con i processi produttivi.

La nuova centralità del Mediterraneo rappresenta oggi una concreta opportunità per generare sviluppo e stabilizzare l'area con benefici per entrambe i lati. Sviluppo e crescita per questi Paesi ma anche nuove opportunità di business e di investimenti per gli Europei.

In questo nuovo contesto c'è spazio e necessità per un'Italia che recuperi il suo ruolo strategico di ponte. Sia sotto il profilo infrastrutturale (con portualità, logistica ed energia) sia sotto quello economico-finanziario. Generare occasioni di business e assicurare copertura finanziaria ai nostri investimenti in questi Paesi è il miglior modo di contribuire seriamente a reciproche prospettive di stabilità e sviluppo.

Massimo Deandreis è presidente dell'Associazione italiana economisti d'impresa e direttore *SRM* (Gruppo *Intesa Sanpaolo*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'OCCASIONE

L'Italia, da piattaforma logistica fra Asia e Vecchio Continente, deve puntare sull'intermodalità e su un modello portuale integrato con i processi produttivi

