

4.1 Principali rotte mercantili

La gran parte del commercio mondiale include trasporti che si svolgono, almeno per un tratto, via mare. La grande capacità di carico rende le navi vincenti rispetto a mezzi terrestri o aerei: certo è vero che le navi sono lente e non possono arrivare ovunque, ma in un'ottica di intermodalità, rimangono il mezzo con cui effettuare la parte principale dei trasferimenti mondiali di materie prime, semilavorati e prodotti finiti.

Lo sapevi che...

Si stima che il trasporto via mare rappresenti circa il 90% del totale dei trasporti commerciali mondiali.

Oggi uno dei traffici principali è quello dei **contenitori (container)**, attraverso cui avviene la circolazione delle merci su scala globale; si tratta in particolare di prodotti finiti, cioè già pronti per essere destinati all'utenza finale.

Gli assetti socio-economici attuali hanno portato diversi Paesi orientali, ma in particolare la Cina, ad assumere il ruolo di "fabbrica del mondo", cioè a sviluppare le attività industriali a tal livello da rendere conveniente per le aziende di tutti i Paesi spostarvi la propria produzione nonostante i conseguenti costi di trasporto. Certamente questo meccanismo riguarda solo alcuni prodotti, diciamo di massa, mentre i prodotti ad alto valore aggiunto o con rilevanza artistica o ancora i prodotti tipici di un certo territorio non sono stati delocalizzati.

La Cina è anche un grande consumatore oltre che produttore, quindi a fronte di un grande flusso di export esiste anche un rilevante flusso di import: queste considerazioni fanno facilmente intuire come negli enormi porti orientali vengano movimentati tutti i giorni enormi quantitativi di merce (figura 4.13).



Figura 4.1 – Terminal container di Yangshan, porto in prossimità di Shanghai

Le tipiche rotte dei container sono dunque quelle che dalla Cina e del Far East in generale si dirigono da una parte verso gli Stati Uniti d’America, attraverso l’Oceano Pacifico, e dall’altra verso l’Europa attraverso l’Oceano Indiano e poi Suez quindi Mar Mediterraneo (figura 4.14). Nonostante l’Italia abbia una posizione assolutamente privilegiata nel mar Mediterraneo, la carenza di infrastrutture stradali e ferroviarie fa spesso preferire i porti del Nord Europa, sebbene il percorso sia più lungo: porti come Rotterdam (*Europoort*) e, soprattutto, Amburgo, sono di fatto la “porta principale” per l’ingresso delle merci in Europa, che vede nella Germania il principale importatore/esportatore di prodotti finiti insieme alla Gran Bretagna, ormai fuori dall’Europa (figura 4.15).



Figura 4.2 – Porto di Amburgo

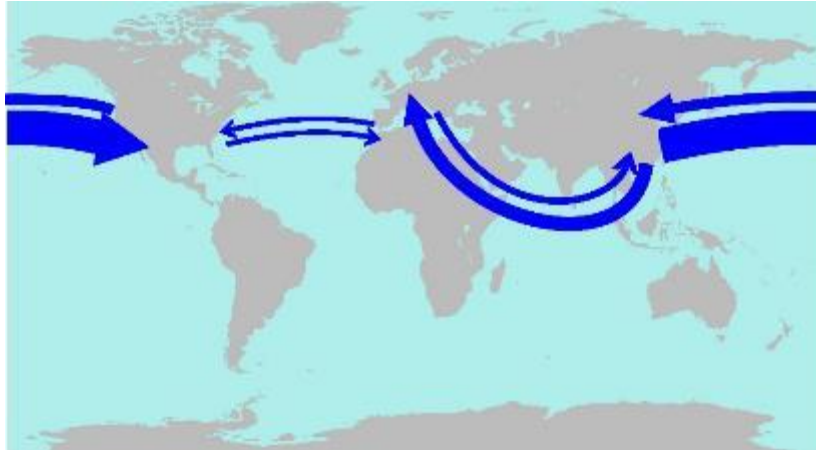


Figura 4.3 – Principali flussi di container

Si propone di seguito una breve analisi dei principali esportatori e importatori degli altri prodotti non containerizzati, quindi alla rinfusa, che vengono frequentemente trasportati via mare:

- ✓ **Rinfuse liquide (*liquid bulk*):** le rinfuse liquide sono rappresentate in massima percentuale dal **petrolio (*oil*)**, riguardo al quale bisogna però differenziare in termini di densità di greggio estratto, in quanto la tendenza degli ultimi anni è quella di privilegiare greggi leggeri, che hanno cioè caratteristiche già più simili ai prodotti raffinati che normalmente si vogliono ottenere, benzina e gasolio, quindi caratterizzati da maggiore resa. Il Paese che storicamente produce greggi pesanti, da cui si ottiene il *bitume*, è il Venezuela, mentre i giacimenti di greggi medi sono soprattutto in Russia, Iran e Arabia Saudita; i Paesi che possono pregiarsi di produrre greggi leggeri, aventi quindi più mercato presso gli storici importatori (USA, Europa ma anche Cina, India e Giappone) sono gli Stati africani settentrionali e occidentali (soprattutto Nigeria, ma anche Angola, Algeria e Libia) e quelli che controllano i giacimenti nel Mare del Nord (figura 4.16). Nuovi produttori di petrolio sono anche il Brasile, la Cina e il Kazakistan. Particolari rinfuse liquide sono gli **oli commestibili (*edible oils*)**, esportati soprattutto in Cina, India ma anche USA e Europa: si tratta dei cosiddetti *soft-oils*, cioè gli oli di semi usati tal quali, prodotti soprattutto dai Paesi sud-americani (Argentina e Brasile), e i *tropical oils*, cioè gli oli usati come componenti per l'industria alimentare come il famigerato olio di palma, prodotti da Malesia, Indonesia e Filippine.

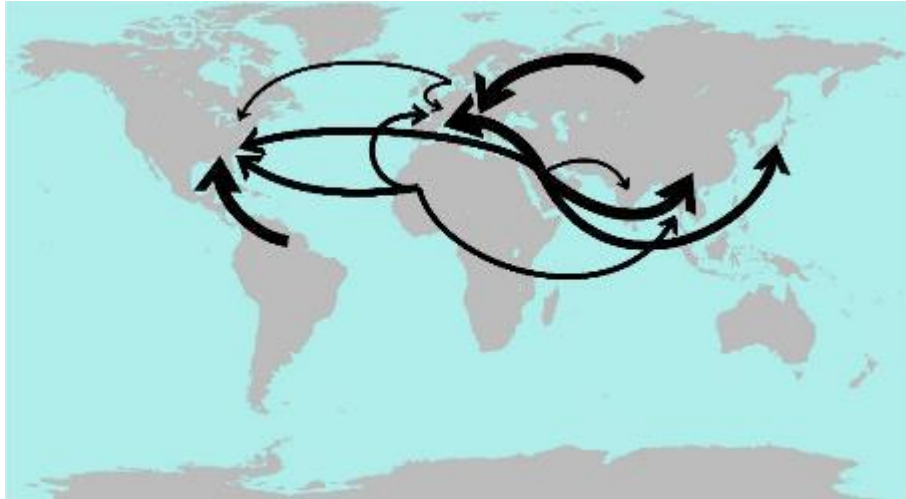


Figura 4.4 - Principali flussi di petrolio

- ✓ **Rinfuse secche (*dry bulk*):** le rinfuse secche spaziano dalle materie prime utilizzate per l'industria come i **minerali di ferro (*iron ore*)** a combustibili fossili utilizzati per la produzione di energia come il **carbone (*coal*)**, fino alle **granaglie (*grain*)** utilizzate per l'industria alimentare. I minerali di ferro sono prodotti soprattutto da Australia, Brasile, India e Russia, che esportano in Cina, Giappone ed Europa, mentre il carbone è prodotto soprattutto da Cina, Australia, USA, Russia, India, Indonesia e Sud Africa con stesse direttive di esportazione (figura 4.17). Le granaglie sono esportate in massima parte da USA, Russia, Francia verso i Paesi del Nord Africa, Cina, Giappone (figura 4.18), ma anche, per una bella fetta, verso l'Italia!

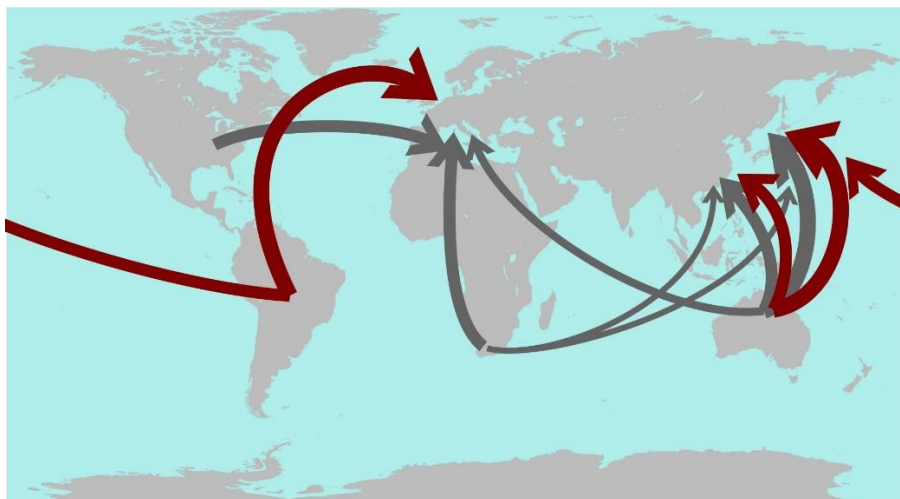


Figura 4.5 - Principali flussi di carbone (in grigio) e minerali di ferro (in marrone)

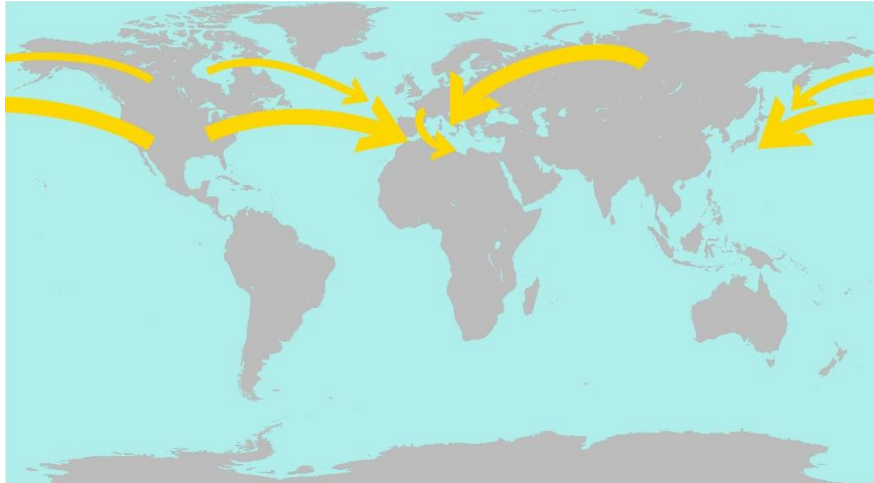


Figura 4.6 - Principali flussi di granaglie