



Foto klimkin - Pixabay

Finché la barca va... non lasciarla incagliare!

La recente vicenda della nave Ever Given rimasta incagliata nel corso dell'attraversamento del Canale di Suez ha riportato a galla luci e ombre del trasporto marittimo delle merci.

Nei tempi moderni, caratterizzati da una forte interdipendenza delle economie dei vari Paesi, si è assistito ad un vertiginoso aumento dei commerci internazionali.

Il trasporto marittimo, in particolare, continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale, secondo il

Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" dell'ottobre scorso. Sono dati molto notevoli che danno un'idea degli interessi economici e politici in gioco relativa-



Foto Violetta - Pixabay

mente a questo settore specifico.

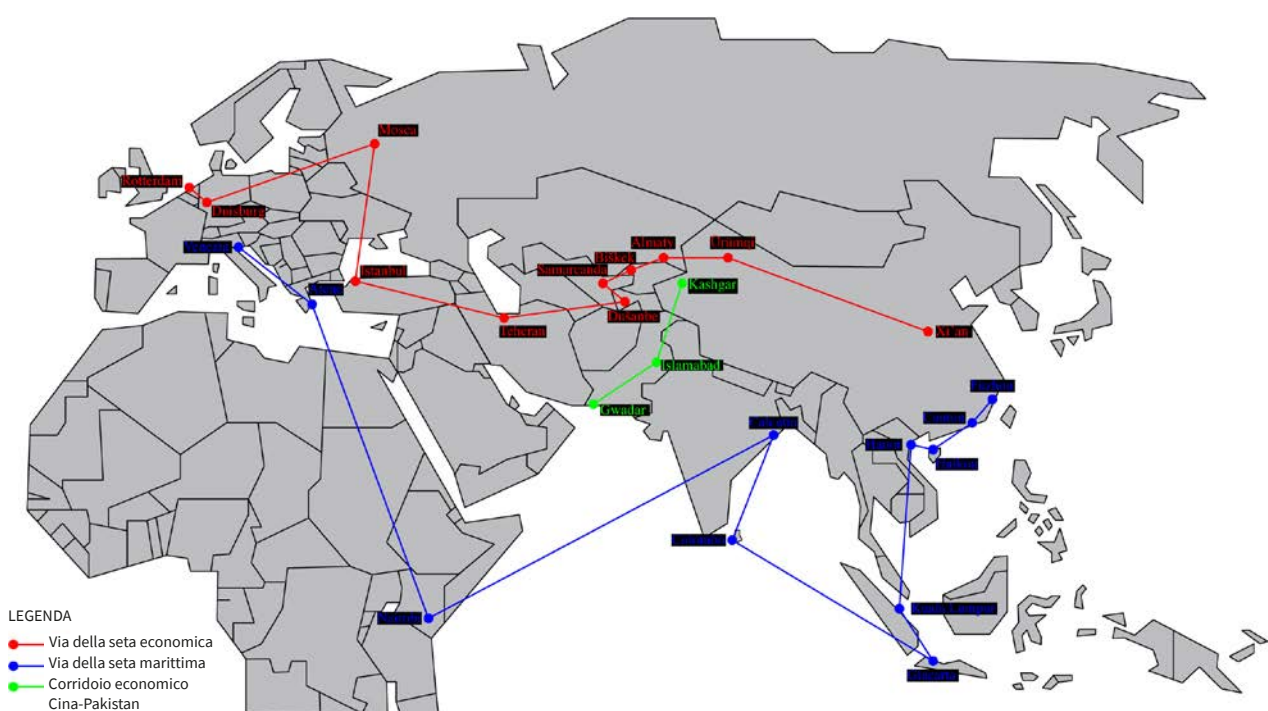
Nel tempo, il commercio via mare come quello via terra, ha consentito quindi anche la **realizzazione di grandi infrastrutture** che si sono rivelate fondamentali nell'incrementare l'efficienza e la rapidità di questi collegamenti.

Il Canale di Suez ne è il tipico esempio: voluto fin dall'antichità, tanto che Erodoto narra di un primo tentativo di scavo già da parte del faraone Necho II, intorno al 600 a.c., fu costruito nel corso del XIX secolo sulla base del progetto di **Luigi Negrelli, un ingegnere nato a Fiera di Primiero, Tirolo italiano** - in quel periodo parte dell'Impero austriaco - e aperto nel 1867. Il canale vede oggi transitare in media 78 navi al giorno, annualmente oltre 17 000 navi, che rappresentano il **7,5% del traffico mercantile mondiale**.

Peraltro il **Mediterraneo resta ancora una via privilegiata di transito per i traffici commerciali**, visto che concentra il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. Ciò naturalmente con grande profitto dell'Italia e dei suoi porti.

Le previsioni al 2024 stimano una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di container (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%), sempre secondo il già citato rapporto.

Ma la recente vicenda relativa alla nave che per giorni ha bloccato il transito attraverso il canale ha dato un'idea di quanto sia vulnerabile l'attuale sistema di trasporto delle merci.



(fonte immagine Wikipedia)

È tornata alla ribalta non solo **la necessità di assicurare il corretto funzionamento delle infrastrutture già esistenti**, proprio come il Canale di Suez, ma anche quella di **individuare vie alternative** quali la moderna via della seta di cui la Cina si è fatta promotrice e di cui abbiamo già parlato in una newsletter precedente ([Vedi articolo del Caveau del 24 Maggio 2019](#)).

Del resto l'incidente ha portato all'attenzione dei media il fatto che la maggior parte delle economie occidentali dipenda fortemente dalle importazioni di beni dai Paesi asiatici e dalla Cina in particolare, che per prima si sta riprendendo dalle conseguenze negative del Covid19. Nonostante i rallentamenti dell'ultimo pe-

riodo, riteniamo pertanto che l'ambito del trasporto merci, sia marittimo che terrestre sia in forte ascesa e presenti dunque grandi possibilità di investimento, non solo nelle aziende di logistica, ma anche per quel che concerne la realizzazione di nuove infrastrutture che possano velocizzare tali comunicazioni.

Tanti sono i fondi comuni che consentono di affacciarsi a questo settore con una buona diversificazione: Morgan Stanley Investment Funds - Global Infrastructure, M&G (Lux) Global Listed Infrastructure Fund, Nordea 1 - Global Listed Infrastructure Fund e molti altri, avendo sempre cura di verificare la propria propensione al rischio e il profilo di investimento con un Consulente di fiducia.

| Federica Coscia, Paolo Gambaro

Disclaimer | Paolo Gambaro Consulente Finanziario | Via P. Felice Piana, 12/14 | 28021 Borgomanero (NO) | Tel. +39 0322 211007

La presente pubblicazione è distribuita da Paolo Gambaro. Pur ponendo la massima cura nella predisposizione della presente pubblicazione e considerando affidabili i suoi contenuti, Paolo Gambaro non si assume tuttavia alcuna responsabilità in merito all'esattezza, completezza e attualità dei dati e delle informazioni nella stessa contenuti ovvero presenti sulle pubblicazioni utilizzate ai fini della sua predisposizione. Di conseguenza Paolo Gambaro declina ogni responsabilità per errori od omissioni. La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, non costituendo in nessun caso offerta al pubblico di prodotti finanziari ovvero promozione di servizi e/o attività di investimento.

La presente pubblicazione può essere riprodotta unicamente nella sua interezza ed esclusivamente citando il nome di Paolo Gambaro, restandone in ogni caso vietato ogni utilizzo commerciale. La presente pubblicazione è destinata all'utilizzo ed alla consultazione da parte della clientela professionale e commerciale di Paolo Gambaro cui viene indirizzata, e, in ogni caso, non si propone di sostituire il giudizio personale dei soggetti a cui si rivolge. Le opinioni espresse in questa rubrica costituiscono il parere personale del Consulente Finanziario Paolo Gambaro e vogliono essere uno spunto di lettura dei principali fatti di attualità, economia e finanza.

Per ricevere periodicamente la rubrica «Il CAVEAU», iscriviti sul sito www.paologambaro.it