

Mors tua vita mea

Il presidente di Federagenti evidenzia che la siccità che colpisce il Reno e la logistica nordeuropea può tramutarsi in un'opportunità per i porti italiani

inforMARE - Lo sfioramento verso il basso del livello di guardia del fiume Reno, prosciugato dalla siccità, da un lato sta mettendo in crisi il sistema di approvvigionamento logistico nordeuropeo, dall'altro sta schiudendo potenzialità insperate per il Mediterraneo e la portualità italiana.

Chi ha detto che non si deve godere delle disgrazie altrui? Federagenti no di certo, dato che prospetta proprio questa opportunità.

Non che la siccità non sia un grave problema anche per l'Italia, ma per la federazione degli agenti marittimi italiani la malasorte nordeuropea può essere sfruttata dagli scali portuali italiani: «BASF e Thyssengroup, due campioni dell'industria tedesca - ha spiegato il presidente di Federagenti, Alessandro Santi - in queste ultime settimane stanno subendo le conseguenze gravissime di una drammatica crisi nella catena di approvvigionamento delle materie prime essenziali, accompagnata da un'escalation dei costi cresciuti da 20 euro/tonnellata a 110 euro/tonnellata. L'impatto sul PIL del Paese potrebbe risultare devastante: secondo il think-tank Kiel Institute nel 2018, anno in cui si la Germania aveva subito le conseguenze di una siccità paragonabile anche se inferiore a quella attuale, si è registrata una flessione dello 0,4% del PIL. Il governo di Berlino ha già imposto alle ferrovie di garantire la priorità al traffico delle materie prime rispetto a quello passeggeri su linee ferroviarie oggi congestionate».

Santi ha evidenziato che la situazione in Germania è aggravata dalla riduzione del volume d'acqua del Reno, fiume - ha specificato - il cui livello negli ultimi dieci giorni è piombato 30 centimetri sotto il livello di guardia nel suo tratto più stretto e a minor pescaggio a Kaub (a ovest di Francoforte); tratto - ha sottolineato Santi - che rappresenta di fatto un collo di bottiglia nella nervatura fluviale strategica del sistema logistico del centro Europa: 160 milioni di tonnellate nel 2020 trasportate lungo i 1.300 chilometri che scorrono tra la Svizzera e l'Olanda; per la Germania circa un terzo del carbone, del petrolio e del gas oltre a quantità importantissime di tutte le materie prime essenziali per la sua industria pesante e agroalimentare.

Ricordando che la Germania e l'Olanda insieme rappresentano circa il 70% del traffico merci fluviale in Europa, mentre l'Italia è terzultima in Europa con solo 0,04%, Santi ritiene che sia ora di dare corso alla sentenza mors tua vita mea. «Ma oggi - ha prospettato il presidente di Federagenti - tutto potrebbe cambiare: quella che è stata la forza per Paesi dotati di "deep sea port" ma anche di un potente reticolo fluviale, permettendo di sviluppare una potente politica industriale (la Germania in

primis a partire dalla prima rivoluzione industriale) potrebbe diventare un punto di criticità negli anni a venire».

«Con il perdurare di una crisi climatica che rende sempre più frequenti stagioni di siccità - ha proseguito imperterrito Santi - l'Italia, con 8.500 chilometri di costa e con uno status di porto diffuso che non ha mai fatto valere sullo scacchiere internazionale, può tornare a giocare le sue carte nello scenario logistico europeo: porti e retroporti efficienti, investimenti su insediamenti industriali e produttivi nelle aree portuali, con l'implementazione concreta delle ZES/ZLS potrebbe rappresentare una chiave strategica e molto più ambientalmente sostenibile per affrontare i prossimi decenni di un mondo economico che anche dal punto di vista geo-politico sarà completamente nuovo».

Però, ha precisato Santi, per avvantaggiarci delle sciagure altrui dobbiamo svegliarci: «nulla - ha avvertito - accade automaticamente e una valorizzazione strategica del mare e della portualità italiana devono transitare per una nuova necessaria consapevolezza della politica nazionale chiamata a tralasciare forme distorte di agire pratico e a puntare sulla sostanza: Federagenti un anno fa, che sembra infinitamente lontano - ha ricordato - aveva invocato l'istituzione di un "gabinetto di guerra"; oggi da più parti si promuove un Ministero del Mare. Poco importa la forma - ha concluso il presidente di Federagenti - importanti saranno i poteri che verranno conferiti e garantiti per attuare una vera e seria politica del mare».

Mare che potrebbe tuttavia giocare degli scherzi. È possibile, infatti, che tra pochi anni saranno i tedeschi a godere delle sfortune italiane quando il riscaldamento climatico, con il conseguente innalzamento del livello dei mari, consentirà alle navi di elevato pescaggio di raggiungere più agevolmente i porti germanici, per lo più dotati di bassi fondali, e costringerà invece l'Italia a cercare di porre rimedio a programmi di sviluppo delle resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici che già oggi sono prospettati, annunciati, varati, adottati e pure finanziati ma che, come ben sappiamo, mai saranno messi in atto. (2/1)

Bruno Bellio