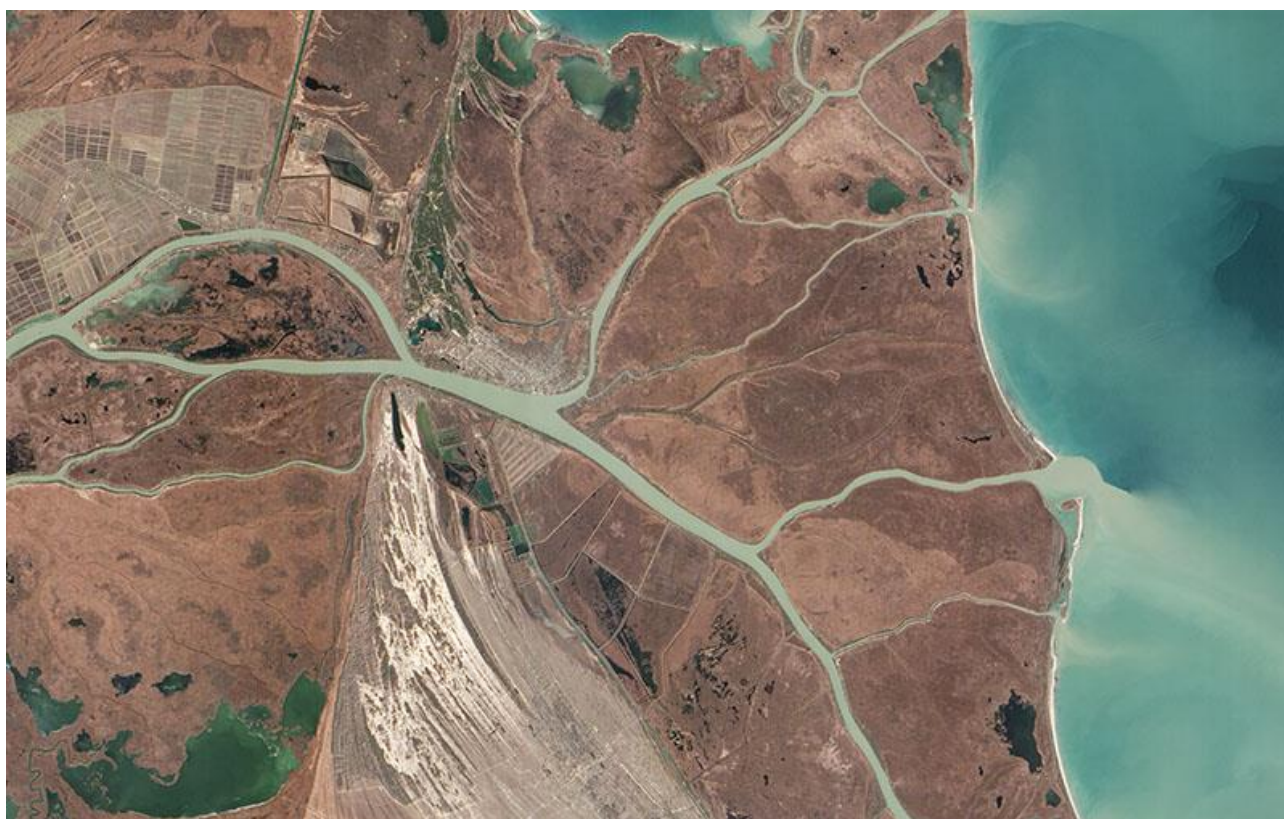


Siccità in Europa, Federagenti: "Opportunità per i porti diffusi d'Italia"

I profondi cambiamenti climatici e politici del continente potrebbero aumentare l'appel della penisola. Santi: "Nulla accade automaticamente. Puntare sulla sostanza"



La foce del Danubio sul Mar Nero (NASA Goddard Space Flight Center/Flickr)

La crisi industriale tedesca attuale, oltre alla carenza di gas, è legata [alla siccità che sta colpendo il centro dell'Europa](#), anche se nelle ultime settimane grazie alle piogge la situazione è mitigata, ma non migliorata. Intanto le tariffe di trasporto su chiatte [sono schizzate](#). Una crisi che interessa fiumi come il Reno e il Danubio, che soprattutto nella prima metà di agosto hanno visto scendere il pescaggio a livelli allarmanti. Va in difficoltà il sistema di approvvigionamento logistico nord europeo, basato internamente sul trasporto fluviale. Un'opportunità, forse, per la portualità italiana che durante questi periodi potrebbe intercettare parte di questa merce bloccata per distribuirla dal sud dell'Europa verso il nord, cosa che schiuderebbe «potenzialità insperate per il Mediterraneo e la portualità italiana, che richiedono oggi e non domani una consapevolezza nuova e una capacità di coglierle», secondo il presidente di Federagenti, Alessandro Santi.

«L'Italia - spiega -, con 8,500 chilometri di costa e con uno status di porto diffuso mai fatto valere abbastanza 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. Ma nulla

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. Un anno fa Federagenti aveva invocato l'istituzione di un "gabinetto di guerra". Oggi da più parti si promuove un ministero del Mare. Poco importa la forma, importanti saranno i poteri che verranno conferiti e garantiti per attuare una vera e seria politica del mare».

BASF e Thyssengroup, due campioni dell'industria tedesca rispettivamente della chimica e dell'acciaio, in queste ultime settimane stanno subendo le gravi conseguenze della siccità, con i costi di trasporto cresciuti da 20 a 110 euro per tonnellata. La siccità del 2008, come certifica il Kiel Institute, ha avuto un impatto sul PIL del paese causando una flessione dello 0,4 per cento del PIL. E questa di quest'anno dovrebbe essere ancora più grave. Il governo di Berlino ha già imposto alle ferrovie di garantire la priorità al traffico delle materie prime rispetto a quello passeggeri.

Le ferrovie, quindi, tornano a essere la cura in questa situazione, visto che il fiume Reno, all'altezza di Kaub, a ovest di Francoforte, ha raggiunto i 30 centimetri di pescaggio, una strozzatura notevole per il sistema logistico di un'area che nel 2020 ha movimentato 160 milioni di tonnellate di merce lungo 1,300 chilometri di fiumi che scorrono tra la Svizzera e l'Olanda, dove transitano un terzo del carbone, del petrolio e del gas.

La Germania e l'Olanda insieme rappresentano circa il 70 per cento del traffico merce fluviale in Europa. L'Italia, che tranne per il Po non ha fiumi navigabili di grande portata, è terzultima con lo 0,04 per cento della quota. «Ma oggi – conclude Santi – tutto potrebbe cambiare: quella che è stata la forza per Paesi dotati di porti in acque profonde 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».