

Grandi fiumi del Nord a secco, opportunità per i moli genovesi

La siccità prosciuga i fiumi, riducendo oltre alla portata dell'acqua anche la capacità di trasporto delle merci. E le ripercussioni in Europa sono tali da rimettere in gioco l'intera catena logistica, finendo per creare problemi ad alcuni e favorendo altri. È il caso dei porti italiani che, complice la discesa verso il basso di un grande fiume europeo come il Reno, potrebbero beneficiare del riposizionamento della merce lungo la filiera del trasporto sulle vie d'acqua, salate e non. Il Reno che si riduce di trenta centimetri, prosciugato dalla siccità, mette infatti in grave difficoltà l'industria tedesca, arrivando a rallentare l'intero sistema di approvvigionamento logistico nord europeo, ma dall'altra parte dischiude nuove opportunità per il Mediterraneo e i porti italiani. L'analisi è firmata da **Alessandro Santi**, presidente **(Federagenti)**.

• a pagina 9

IL CASO

Grandi fiumi a secco i porti vanno a caccia della merce del Nord

Il fiume Reno scende di 30 centimetri a causa della siccità, si ridisegna l'intera catena logistica del trasporto europeo.

Centrale la "cura del ferro"

di **Massimo Minella**

La siccità prosciuga i fiumi, riducendo oltre alla portata dell'acqua anche la capacità di trasporto delle merci. E le ripercussioni in Europa sono tali da rimettere in gioco l'intera catena logistica, finendo per creare problemi ad alcuni e favorendo altri. È il caso dei porti italiani che,

complice la discesa verso il basso di un grande fiume europeo come il Reno, potrebbero beneficiare del riposizionamento della merce lungo la filiera del trasporto sulle vie d'acqua, salate e non. Il Reno che si riduce di trenta centimetri, prosciugato dalla siccità, mette infatti in grave difficoltà l'industria tedesca, arrivando a rallentare l'intero sistema di approvvigionamento logistico nord europeo, ma dall'altra parte dischiude nuove opportunità per il Mediterraneo e la portualità italiana.

L'analisi, densa di numeri, è firmata da **Alessandro Santi**, presidente degli agenti marittimi italiani (**Federagenti**).

«Quella che è stata la forza per Paesi dotati di 'deep sea port' ma anche di un potente reticolo fluviale, permettendo di sviluppare una po-

tente politica industriale potrebbe diventare un punto di criticità negli anni a venire - spiega Santi - Con il perdurare di una crisi climatica che rende sempre più frequenti stagioni di siccità, 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 potrebbero 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».

Certo, non può bastare una crisi del trasporto fluviale tedesco, a causa di un fenomeno che si spera temporaneo come la siccità, a cambiare radicalmente lo scenario. Servono strategie di lungo periodo. «La valorizzazione strategica del mare e della portualità italiana deve transitare attraverso una nuova consapevolezza

za della politica nazionale - aggiunge Santi - Federagenti un anno fa, che sembra infinitamente lontano 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».

Il presidente degli agenti marittimi porta ad esempi della situazione attuale due colossi dell'industria tedesca come Basf e Thyssengroup, che stanno subendo le conseguenze gravissime di una drammatica crisi nella catena di approvvigionamento delle materie prime essenziali, accompagnata da un'escalation dei co-

sti cresciuti da 20 euro a 110 a tonnellata. L'impatto sul Pil del Paese. Come arginare la crisi? Il governo tedesco ha imposto alle ferrovie di garantire la priorità al traffico delle materie prime rispetto a quello passeggeri. La "cura del ferro" torna così a essere la soluzione, anche se parziale, al grande malato, il fiume Reno, il cui livello negli ultimi dieci giorni è piombato 30 centimetri sotto il livello di guardia mettendo in crisi il 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.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ In secca Un'imbarcazione sul fiume Reno





▲ **Alessandro Santi** Presidente **Federagenti**