

a Germania e l'Olanda messe ko dalla siccità del Reno

Federagenti: "Opportunità per il Mediterraneo e la portualità italiana"



Pubblicato

3 ore fa

il giorno

30 Agosto 2022

Da

Redazione



ROMA – Che l'economia della **Germania** sia stata particolarmente colpita dagli aumenti dei prezzi dell'energia è ormai cosa nota.

Ma un'altra minaccia insidia l'industria tedesca: il livello del **Reno** che, prosciugato dalla siccità, scende sempre più sotto il livello di guardia.

Negli ultimi dieci giorni il livello è sceso 30 centimetri sotto nel suo tratto più stretto e a minor pescaggio a Kaub (a ovest di Francoforte), tratto che rappresenta di fatto un collo di bottiglia con la 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.

Un problema che **mette in crisi il sistema di approvvigionamento logistico nord europeo**, ma che, secondo il presidente di **Federagenti Alessandro Santi**, potrebbe **rappresentare una grande opportunità per il Mediterraneo e la portualità italiana**, "che richiedono oggi e non domani una consapevolezza nuova e una capacità di coglierle".

"BASF e Thyssengroup -spiega Santi- due campioni dell'industria tedesca, 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 a tonnellata a 110".

Sul Pil nazionale potrebbe avere risvolti devastanti: “Secondo il think-tank Kiel Institute nel 2018, anno in cui 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” spiega il presidente.

Per rispondere al problema del Reno, il Governo di Berlino ha ricorso alle ferrovie imponendo di garantire la priorità al traffico delle materie prime rispetto a quello passeggeri su linee ferroviarie oggi congestionate.

La Germania e l'Olanda insieme rappresentano circa il 70% del traffico merce fluviale in Europa. L'Italia è terzultima in Europa con solo 0,04%.

“Ma oggi -sottolinea Santi- 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 potrebbe diventare un punto di criticità negli anni a venire”. E 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, con l'implementazione concreta delle Zes/ZIs 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 geopolitico sarà completamente nuovo”.

“Ma nulla accade automaticamente -fa notare il presidente Santi- 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 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”.