

Federagenti: la siccità che compromette la navigazione del Reno apre nuove potenzialità per la portualità italiana

CONDIVIDI



martedì 30 agosto 2022

I **cambiamenti climatici** sono la grande sfida per i governi di tutto il mondo, al centro delle agende di politici, decisori e organizzazioni sovranazionali. Gli ultimi mesi di siccità ed eventi estremi hanno messo in luce la portata davvero enorme del problema in termini di sopravvivenza delle comunità. E, più nell'immediato, anche di messa in crisi di modelli economici in una fase già particolarmente delicata per l'economia alle prese con un contesto geopolitico tumultuoso che sta minando la stabilità (non solo) del Vecchio Continente, colpendo anche Stati finora caratterizzati da stabilità e crescita. Ad esempio nel Nord Europa, alle prese non solo con le pesanti conseguenze dei problemi di approvvigionamento di gas per l'industria.

Tra questi Paesi c'è la Germania, alle prese con una pesante crisi industriale che nell'ultimo periodo è determinata anche dallo sfioramento verso il basso nel livello di guardia del fiume **Reno**, prosciugato dalla **siccità**.

Una situazione che da un lato sta mettendo in crisi il sistema di approvvigionamento logistico nord europeo, all'altro sta schiudendo potenzialità insperate per il Mediterraneo e la **portualità italiana**, che richiedono oggi e non domani una consapevolezza nuova e una capacità di coglierle.

Ad accendere i riflettori su un quadro complessivo della logistica europea, scarsamente noto in Italia e invece fonte di forte preoccupazione in Germania, è **Alessandro Santi, presidente della Federazione italiana degli agenti e raccomandatori marittimi (Federagenti)**, spiegando che BASF e Thyssengroup, 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 €/ton a 110 €/ton.

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.

La cura (parziale) dalle ferrovie

La cura, almeno parziale, per il grande malato può venire dalle ferrovie. Negli ultimi dieci giorni il livello del Reno 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 che rappresenta di fatto un collo di bottiglia per la nervatura fluviale strategica del sistema logistico del centro Europa: 160 milioni di tonnellate nel 2020 trasportate lungo i 1.300 km 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.

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 (la Germania in primis a partire dalla Prima rivoluzione industriale) potrebbe diventare un punto di criticità negli anni a venire".

L'Italia faccia valere il suo status di porto diffuso

Con il perdurare di una crisi climatica che rende sempre più frequenti stagioni di siccità – spiega il presidente di Federagenti – l'Italia, con **8.500 km di costa** può far valere nello scenario logistico europeo il suo status di porto diffuso. Puntare su 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.

Nulla accade automaticamente però – conclude Santi – e per una valorizzazione strategica del mare e della portualità italiana è necessaria una nuova consapevolezza della politica nazionale. Appena un anno fa, anche se oggi sembra passato un tempo infinito: "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".