

Campania, l'hub logistico snodo del Mediterraneo

Il polo costituito dai porti di Napoli e Salerno con gli interporti di Nola, Marcianise e Battipaglia può svolgere un ruolo decisivo nell'evoluzione delle rotte commerciali

L'ANALISI

Ercole Incalza

La Via della Seta e la Via del Cotone portano vantaggi rilevanti nel Mediterraneo e, soprattutto, al ruolo della offerta portuale del Paese che, di fronte a questi due progetti che vanno concretamente avanti, rimane completamente estraneo da un processo organico di immediata risposta funzionale. Vincono per la loro rendita di posizione geografica i porti di Gioia Tauro, Genova e Trieste ma non vincono tutti gli altri impianti portuali e gli stessi tre porti di Gioia Tauro, Genova e Trieste non riescono ad ottimizzare al massimo le proprie potenzialità.

LO SCENARIO

Per una scelta essenzialmente politica abbandonammo la Via della Seta e coscienti di questa scelta, quanto meno anomala, la premier Meloni si recò subito in Cina per ricordare che il nostro abbandono non avrebbe però messo fine ad accordi bilaterali mirati ad incrementare gli scambi ed in particolare a fluidificare i collegamenti tra i porti cinesi e quelli italiani nel Mediterraneo. Tuttavia ricordo che nel rispetto del progetto sin dal 2018 era stato possibile collegare attraverso un asse ferroviario Pechino con Amburgo e con lo scalo di Mortara in Italia; in realtà si era avviato un corridoio terrestre alternativo al corridoio marittimo e si offriva in tal modo un interessante alternativa al sistema dei collegamenti tra l'area asiatica e quella europea.

La Via del Cotone invece vede il nostro Paese attore e, addirittura, primo promotore del progetto stesso, infatti nel 2003 il nostro Paese fu incaricato di redigere il Piano delle infrastrutture e dei trasporti dell'Iraq. L'Italia costituì un apposito organismo formato dall'Anas, dall'Enac e dall'Enav e nell'arco di un anno fu completato il Piano che tra l'altro prevedeva:

Il Corridoio BassoraBagdadMossulAnkaraasse verso la Unione Europea attraverso il Corridoio 10 delle Reti TENT o l'asse Ankaraporti Altas Ambarli o Trebisonda. In realtà la nostra proposta, ripeto prodotta nel 2003, anticipava in modo quasi identico la cosiddetta Via del Cotone che, nella soluzione attuale, aggiunge solo il porto di Mumbai come punto di partenza.

Il Corridoio IndiaMiddle EastEurope Economic Corridor (Imec) (MumbaiRiyadhHaifaPireo).

Già altre volte ho ricordato i motivi che nel 2003 portarono alla identificazione di un Corridoio terrestre alternativo al canale di Suez e precisai che una simile scelta venne proprio dal Governo irakeno che ribadì in modo esplicito che lo Yemen era una vera base terroristica che avrebbe bloccato il transito delle navi attraverso il Mar Rosso e quindi la rottura di carico a Bassora, anche se allungava i tempi, rappresentava l'unica soluzione capace di garantire la sicurezza e la fluidità dei transiti.

Né possiamo sottovalutare in tale nuovo quadro geoeconomico l'intervento che Erdogan sta portando avanti in Turchia con la realizzazione del Canale Istanbul parallelo al Bosforo che rende fluido e sistematico il transito delle navi dal Mar Nero al Mar Mediterraneo.

Ebbene, se effettuiamo una lettura attenta del futuro teatro economico quale quello del Mare Mediterraneo che ritenevamo difficilmente modificabile, ci accorgiamo che in breve tempo cambieranno tutti gli Hub logistici che avevano caratterizzato da sempre la evoluzione e la involuzione dei nostri impianti portuali. I quattro Paesi come l'India, l'Iraq, la Turchia ed Israele portano avanti scelte e decisioni che, a mio avviso, sconvolgono il ruolo e le funzioni del bacino del Mediterraneo, sconvolgono le linee strategiche che i vari Paesi che si affacciano su tale bacino ed in modo particolare il nostro Paese, avevano sempre fatto.

E, cosa davvero strana, questo processo programmatico e progettuale non viene neppure vissuto sia dal nostro Paese che dalla intera Unione Europea come un preoccupante processo che incrina, in modo sostanziale, le economie sia dei Paesi della Unione Europea che di altri Paesi come in particolare l'Egitto che

vede ormai la primaria fonte di introiti prodotta dal Canale di Suez altamente ridimensionata o come la stessa Libia che annulla del tutto le prospettive di crescita dei porti di Tobruk e di Bengasi.

In realtà si avvia un ridisegno logistico dell'intera offerta infrastrutturale della Unione Europea e diventano riferimenti chiave i porti del Nord come Le Havre, come Ostenda, come Amburgo, come Rotterdam, come Danzica.

LE OPPORTUNITÀ

Come ho avuto modo di ricordare altre volte, attraverso Suez transitavano e transitano ancora il 30% dei container dell'intero pianeta, il 12% delle merci e circa il 7% del petrolio, per l'Italia il canale di Suez è fondamentale per l'interscambio marittimo con l'Asia, che nel 2024 è valso oltre 90 miliardi di euro, il 40 per cento del commercio marittimo complessivo del Paese.

Ed allora l'Hub logistico formato dai porti di Napoli e di Salerno e dagli interporti di Nola, Marcianise e Battipaglia potrebbe, nel suo ruolo di Hub logistico centrale proprio del bacino del Mediterraneo, diventare catalizzatore, coinvolgendo tutti i responsabili degli Hub logistici del Paese, di una proposta organica capace di perseguire due distinti obiettivi: la definizione di una riforma in grado di dare autonomia finanziaria ai gestori delle realtà portuali in modo da creare assetti finanziari con altre realtà portuali del Mediterraneo; il trasferimento adeguato nei singoli Hub delle risorse provenienti dai ricavi generati dalla Iva nei porti; una quota annuale pari almeno al 10% (circa 2 miliardi di euro) e non l'attuale 1%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA