



Rubbettino Editore

STRATEGIA  
DI SVILUPPO  
DEI NOSTRI PORTI

Pietro Spirito



gni porto che affaccia sul Mare Nostrum si sente al centro del Mediterraneo. Questa

espressione è diventata un riferimento rituale, che rischia però di svuotarsi di significato strategico, proprio

mentre è in atto il ridisegno delle rotte internazionali e il raddoppio del canale di Suez. *pagina XII*

L'economia

## STRATEGIA DI SVILUPPO DEI NOSTRI PORTI

Pietro Spirito

gni porto che affaccia sul Mare Nostrum si sente al centro del Mediterraneo. Questa espressione è diventata un riferimento rituale, che rischia però di svuotarsi di significato strategico, proprio mentre il ridisegno delle rotte internazionali e il raddoppio del canale di Suez stanno consolidando la rilevanza del traffico marittimo mediterraneo, che oggi pesa oltre il 20 per cento dell'intero volume mondiale.

I porti della Campania, in particolare Napoli e Salerno, possono essere tra i protagonisti di questa opportunità di sviluppo, in diversi segmenti di mercato che sono fondamentali per l'economia marittima: le crociere, le autostrade del mare, il settore energetico, i traffici commerciali di container e merci varie. Perché ciò accada serve però sia consapevolezza degli operatori marittimi ma anche, e forse soprattutto, una iniziativa politica ed istituzionale che restituisca maggior ruolo all'Italia e all'Europa del Sud nello scacchiere mediterraneo.

Si legge nel recente libro di Mario Caligiuri e Andrea Sberze ("Il pericolo viene dal mare. Intelligence e portualità", Rubbettino): "Sulla carta siamo un Paese mediterraneo. Anzi, il Paese mediterraneo per eccellenza. Ma nei fatti? La coscienza della nostra centralità mediterranea, su cui si imperniò per secoli l'impero romano e di cui profittarono le nostre repubbliche marinare... sembra ormai evaporata".

Siamo intanto tutti affascinati dall'immaginario racconto della "Via della seta", che racchiude una strategia egemonica cinese, non tanto sulle rotte marittime quanto sugli itinerari terrestri, quale strumento di penetrazione commerciale e di presen-

za economica, attraverso le zone economiche speciali che si stanno diffondendo nei Paesi dell'Asia.

Intanto, con l'acquisizione recente del porto del Pireo, la Cina ha compiuto una mossa fondamentale per realizzare l'hub mediterraneo, che costituisce la testa di ponte per gestire la centralità mediterranea, supportata da investimenti nei porti dell'Africa del Nord che le compagnie marittime controllate dallo Stato cinese stanno contemporaneamente effettuando.

Il convitato di pietra di questo "grande gioco" è l'Europa. Sino ad ora la partita portuale comunitaria è stata caratterizzata da una contrapposizione tra sistema portuale del Nord Europa e sistema portuale mediterraneo, in una concorrenza per attrarre traffici destinati al mercato europeo.

Ma, mentre il sistema portuale del Nord Europa non conosce concorrenza comunitaria per servire i nostri mercati, i porti della sponda sud comunitaria subiscono la competizione della sponda nord-africana. Stenta ad affermarsi una strategia mediterranea dell'Unione Europea. Solo di recente si stanno cominciando a disegnare percorsi istituzionali di cooperazione e di intervento che cercano di porre rimedio ad un vuoto riempito dal disegno egemonico cinese.

Qualche segnale si comincia finalmente a muovere. Il 30 novembre dello scorso anno, a Napoli, è stata sottoscritta una dichiarazione per la partnership con la Commissione Europea e l'Unione del Mediterraneo sottoscritta dai ministri degli affari marittimi dei dieci Stati che partecipano alla iniziativa per lo sviluppo sostenibile della blue economy nel Mediterraneo occidentale. Si tratta di Algeria, Francia, Italia, Libia, Malta, Mauritania, Marocco, Portogallo,

Spagna, Tunisia.

L'"Iniziativa per lo sviluppo sostenibile della blue economy nel Mediterraneo occidentale", approvata con comunicazione del 19 aprile del 2017 dalla Commissione Europea, si propone le seguenti finalità: 1) incrementare la sicurezza marittima; 2) promuovere la crescita sostenibile della blue economy e lo sviluppo dell'occupazione; 3) preservare l'ecosistema e la biodiversità della regione del Mediterraneo occidentale. A questi obiettivi occorre cominciare a dare gambe concrete: da un lato servono finanziamenti infrastrutturali per il potenziamento delle reti e delle tecnologie e dall'altro occorre incrementare le connessioni marittime.

Sinora i flussi hanno riguardato prevalentemente il tragico fenomeno delle migrazioni dall'Africa all'Europa. Poco si è fatto per integrare il traffico merci e passeggeri tra le due sponde del Mediterraneo in una logica commerciale. L'Africa del Nord è una frontiera dello sviluppo che costituisce l'opportunità principale non solo per l'Europa del Mezzogiorno ma anche per l'intera Comunità.

È questo il fronte strategico sul quale si gioca uno degli assi più delicati della geopolitica nei prossimi decenni. Lo sviluppo dei porti nei Paesi della sponda nord del Mediterraneo si gioca innanzitutto sulla capacità di essere protagonisti dei flussi di passeggeri e merci nell'area. In questo disegno Napoli e Salerno hanno eccellenti carte da giocare. E la costituzione della zona economica speciale, che non è rinviabile a tempi dilatati, rappresenta un vantaggio differenziale da far pesare.

*L'Autore è presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale*

© RIPRODUZIONE RISERVATA