

Commenti e inchieste

I rapporti con il Dragone. Per attrarre i traffici necessari investimenti sulla rete portuale, ma cautela verso eccessive aperture

Strategia paziente verso la Via della Seta

di **Pino Musolino**

Nel prossimo futuro l'Italia è chiamata a tenere in considerazione almeno due fattori per garantire crescita e sviluppo del comparto marittimo-portuale e dell'intero sistema Paese.

Il primo è l'implementazione della strategia della Via della Seta, un progetto ambizioso che, stando alle parole del presidente cinese Xi Jinping, è volto a costruire una «comunità dal destino condiviso». Concetti alti che nell'immediato rispondono più alle ambizioni del colosso asiatico che agli interessi italiani ed europei. La Cina infatti immagina la strategia della Via della Seta come risposta a esigenze interne: dare sfogo a una sovra-produzione industriale, controllare le linee di approvvigionamento (soprattutto energetico) influenzando le politiche dei suoi competitor e dare corpo a una proiezione geopolitica su scala planetaria.

Il secondo fattore riguarda la ridefinizione della politica europea relativa alle reti di trasporto Trans europee TEN-T che scivola, nella sua declinazione più operativa - il programma Connecting Europe Facility -, verso una definizione più politica che tecnica, volta a privilegiare i sistemi portuali-logistici del Northern Range.

È indubbio che Rotterdam, Anversa e Amburgo sono incomparabili con i porti italiani per numeri assoluti e per dimensioni delle infrastrutture ma, proprio per favorire un riequilibrio logistico continentale imposto dalla "migrazione" del baricentro commerciale Europa-mondo dall'Oceano Atlantico all'Oceano Indiano, sarebbe necessario accelerare sugli investimenti portuali in Italia, anziché rafforzare ulteriormente le catene portuali e logistiche nord europee. Non si

spiega quindi, se non assumendo migliori posizioni di rendita, perché nel periodo 2014-2020, il 73% dei fondi europei del programma Cef è stato assegnato al settore ferroviario: si tratta di 15,7 miliardi di euro, contro 0,9 miliardi assegnati al settore marittimo, una proporzione imbarazzante.

Quali decisioni dovrebbe prendere l'Italia rispetto alla strategia della Via della Seta e all'implementazione "sbilanciata" della politica europea dei trasporti?

Per quanto riguarda il colosso asiatico, la prima decisione - sbagliata - può essere quella di spalancare *sic et simpliciter* le porte agli investimenti cinesi, con il rischio di fare la fine della Grecia, dove i porti strategici sono ormai completamente assoggettati al controllo cinese. La seconda invece è quella di interloquire pazientemente con la Cina, facendo pesare la qualità produttiva e manifatturiera europea (italiana in primis), le potenzialità di innovazione logistica basata anche sulla digitalizzazione, l'accrescimento del *know-how* tecnologico nel settore dei trasporti. E tutto questo non per ottenere finanziamenti ma accordi di natura commerciale; non per elemosinare facili accessi a strumenti finanziari ma per sviluppare e ottimizzare le nostre catene logistiche; non per chiudere i mercati ma per aprirli a condizioni di reciprocità.

Quanto alla necessità di assestare rapidamente le decisioni assunte in materia di reti transeuropee di trasporto, è necessario agire immediatamente sugli strumenti di finanziamento della portualità europea, in primis sulla ripartizione dei fondi definiti nel programma Central Europe Facility, nonostante sia palese al momento come il cluster marittimo portuale nazionale non riesca a incidere sulle decisioni di Bruxelles.



Peso: 15%

Per uscire dall'*impasse* della scarsa rappresentanza, i porti dell'Alto Adriatico hanno dato vita all'associazione Napa, che conta fra i propri membri i porti di Ravenna, Venezia, Trieste, Koper (Capodistria) e Rijeka (Fiume). Un soggetto che, al netto delle difficoltà iniziali, si può considerare oggi uno strumento efficace per raggiungere obiettivi comuni di sviluppo portuale, incentrando la propria strategia sulla *coopetition*: collaborare, in Europa e nel mondo, per raggiungere risultati comuni e competere localmente per attrarre i traffici.

Una strategia che, in termini di finanziamenti europei, sta già pagando, visto che nel solo 2017 il Porto di

Venezia ha ottenuto da Bruxelles oltre 21 milioni di euro tra grant e finanziamenti e che, ne sono certo, potrà dare risposte positive anche sull'impatto sui traffici generato dalla Bri e sul ribilanciamento della rete di trasporto della Ue per rafforzare i Paesi del Sud e i loro porti. Una strategia che, mai come ora, ha bisogno del sostegno e dell'attenzione nazionale per poter produrre il miglior risultato possibile, un risultato che condizionerà lo sviluppo del Paese per i prossimi decenni.

Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale



Peso: 15%