

Per il rilancio dei porti meridionali di Angelo D'Ambra

*"Non esiste vento favorevole
per il marinaio che non
sa dove andare" - Seneca*

Il porto di Trieste, direttamente collegato alla raffineria tedesca di Karlsruhe, si consolida come primo porto petrolifero del Mediterraneo mentre i porti del Sud Italia sono travolti dalla crisi - in primis quello di Taranto che nel 2013 ha fatto registrare una flessione del traffico delle merci del 18,5% scendendo a 28,5 milioni di tonnellate rispetto a 34,9 milioni di tonnellate nell'anno precedente. Nostro vicino, il porto greco del Pireo vive una parabola diametralmente opposta e sbaraglia ogni statistica: superato il porto turco di Ambarli, il Pireo è diventato il terzo più grande del Mediterraneo in termini di traffico container e sorpasserà nel 2014 anche quelli spagnoli di Algeciras e Valencia; è il porto in più rapida crescita al mondo, premiato per la vicinanza a Suez, punto di ingresso dei prodotti asiatici diretti in Europa; batte anche i grandi scali di Rotterdam, Amburgo e Anversa. Il Pireo è l'unica area della Grecia che resiste alla crisi e tutto questo grazie al volume dei traffici del gigante cinese Cosco, società sotto il controllo diretto del governo di Pechino, che ha acquistato una parte considerevole della darsena. In Italia non ci aspettavamo lungimiranza da una classe politica sciatta e a trazione settentrionale e continentale, ma con le giuste mosse al posto del Pireo potevano esserci Taranto o Gioia Tauro. I nostri porti dovevano riuscire ad attrarre l'investimento cinese, e tutt'oggi potrebbero divenire delle zone economiche speciali (Zes) sul modello della Shanghai Free Trade Zone dove è possibile operare al di fuori delle regole doganali in vigore nel paese con una legislazione più conveniente per gli investimenti stranieri. I tempi cambiano, la nuova sfida per il controllo delle rotte di interscambio del commercio mondiale si sposta sulla capacità dei porti di polarizzare e attrarre sviluppo. Da questa sfida però l'Italia resta fuori. Poco conta che il Mediterraneo torna ad essere baricentro degli scambi economici; l'interesse del capitale tosco-padano, con cui lo Stato si identifica, è la stretta integrazione nel centro mitteleuropeo, non la diretta interlocuzione con le potenze emergenti. Questa sfida è però forse l'unica che il Sud ha tutte le carte in regola per vincere, l'unica mossa che potrebbe pesare sull'economia reale del Meridione ridonando un senso politico alla sua posizione geografica e una nuova vita alle inaridite città costiere, alla Fiera del Levante di Bari, a quella di Galatina. Il futuro passa per il Mediterraneo, prendiamone consapevolezza.