

**Il futuro dei sistemi portuali tra
Mediterraneo e Via della Seta:
il ruolo dei porti della Campania**

**maritime
economy**

2018

**Il presente saggio è realizzato
nell'ambito dell'Osservatorio di SRM
sui Trasporti Marittimi e la Logistica**

**Per maggiori informazioni visita:
www.srm-maritimeconomy.com**

Lo studio è stato realizzato da Pietro Spirito,
Presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale.

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM.

Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate.

Le illustrazioni e le infografiche presenti nello studio sono da intendersi come immagini e non come mappe, per cui l'equivalenza delle aree e dei confini potrebbe non essere rispettata.

La pubblicazione non può essere copiata, riprodotta, trasferita, distribuita, noleggiata o utilizzata in alcun modo ad eccezione di quanto è stato specificatamente autorizzato da SRM, ai termini e alle condizioni a cui è stato acquistato. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo, così come l'alterazione delle informazioni elettroniche costituisce una violazione dei diritti dell'autore.

Non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso di SRM. In caso di consenso, lo studio non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo.

La riproduzione del testo anche parziale, non può quindi essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Cover design e progetto grafico: Marina RIPOLI

INDICE

I mutamenti dell'orizzonte mediterraneo 4

Il ruolo dei porti meridionali nello scenario mediterraneo 11

Il disegno strategico cinese verso il Mediterraneo 17

Il deficit di politiche europee per il Mediterraneo 23

Il ruolo potenziale delle zone economiche speciali 26

La prospettiva mediterranea del Mezzogiorno 31

I mutamenti dell'orizzonte mediterraneo

Passa per il mare, sempre più, il destino dei popoli e l'evoluzione delle civiltà. "Il potere economico, politico, militare, sociale e culturale appartiene a chi sa governare il mare ed i porti. [...] È attraverso il mare che circolano, da millenni, le idee e le merci, è attraverso il mare che si organizza la concorrenza e la divisione del lavoro; ancora oggi, più di nove decimi delle merci e delle comunicazioni vi transitano" (Attali, 2017, p. 12-13). Al mare si sono sempre più avvicinate le popolazioni: "Nel 2017, il 60% della popolazione mondiale vive a meno di 150 km dal mare o dell'oceano, contro meno del 30% di un secolo fa" (Attali, 2017, p. 167).

I trasporti marittimi hanno reso possibile la globalizzazione, riducendo fortemente i costi delle connessioni: il luogo comune in base al quale è stato il solo basso costo del lavoro che ha consentito le delocalizzazioni manifatturiere nei paesi di nuova industrializzazione deve essere letto con gli occhiali anche delle profonde innovazioni determinate dalla logistica marittima.

Per un televisore del valore di 1.000 dollari prodotto a Shanghai e venduto ad Anversa, il costo del trasporto marittimo è pari a 10 dollari, contro i 70 dollari del trasporto aereo. Senza le economie di scala determinate dalla riorganizzazione dei servizi marittimi e senza la costruzione di un network efficiente di comunicazioni, a prezzi decrescenti, la globalizzazione sarebbe rimasta un'anatra zoppa.

In questo orizzonte di continua e costante marittimizzazione dell'economia e della società, il Mediterraneo sta tornando a giocare un ruolo rilevante, dopo secoli di oscuramento da parte degli Oceani, Atlantico prima e Pacifico poi. Questo ruolo non riguarda solo l'attraversamento delle navi per i percorsi di lunghissima percorrenza, nelle rotte tra Asia, Europa del Nord e Stati Uniti orientali. Anche i flussi intramediterranei costituiscono una opportunità crescente, considerata in prospettiva la comunità economica che connette il fronte meridionale dell'Europa con il Nord Africa e con il West Med.

Il Mediterraneo è sempre stato un luogo di incontro e di scontro tra civiltà. La storia delle culture e delle religioni principali trae origine dalle complesse vicende che hanno attraversato il rapporto tra terra e mare. "Che cos'è il Mediterraneo? Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre" (Braudel, 2017, p. 5). La sovrapposizione di civiltà accatastate in un territorio che si infittisce di relazioni, in spazi spesso oggetto di contese per il controllo dei traffici e delle materie prime, viene richiamato spesso quando si descrive la storia mediterranea.

"Spazio millenario di civiltà accatastate, ognuna delle quali è frutto di un trionfo e premessa di una caduta, il Mediterraneo conosce bene il gioco delle verità che si in-

seguono, si accavallano, si scagliano l'una contro l'altra, cercando una immortalità che assicuri loro la vittoria più importante di tutte, quella contro il tempo" (Migliorini, 2017, p. 7-8).

Le radici millenarie delle civiltà traggono origine nel bacino mediterraneo, da sempre luogo di contaminazioni che hanno generato cambiamenti capaci di far avanzare le conoscenze. "Il Mediterraneo è un crocevia antichissimo. Da millenni tutto vi confluisce, complicandone e arricchendone la storia: bestie da soma, vetture, merci, navi, idee, religioni, modi di vivere. E anche le piante" (Braudel, 2017, p. 6): il bosco di Capodimonte, o quello della Reggia di Caserta, non sarebbero mai stati tali se non si fosse determinato quell'incrocio di coltivazioni e di essenze che fanno parte del patrimonio genetico delle regioni mediterranee.

L'orizzonte mediterraneo sfugge alle omologazioni, frutto di confluenza tra civiltà ed origini differenti: "L'insieme mediterraneo è composto da molti sottoinsiemi che sfidano o confutano certe idee unificatrici" (Matvejevic, 2008, p. 23). Eppure, proprio nel rispetto - o nel mantenimento - delle diversità sono state generate fusioni ed incroci che hanno modificato il senso ed il percorso della storia.

La civiltà del bronzo sarebbe stata impensabile senza la navigazione mediterranea. "Il bronzo è infatti una leva di due metalli le cui miniere si trovano agli estremi opposti del grande mare e addirittura al di là del suo bacino: il rame, presente in abbondanza tra Cipro e deserto arabico; e lo stagno, del quale sono ricche penisola iberica e Cornovaglia" (Cardini F. , 2014, p. 11).

Non esiste quindi solo una dimensione economica alla quale guardare, per comprendere le potenzialità che si presentano se il Mediterraneo torna ad essere un luogo centrale nella organizzazione della vita sociale e produttiva dei nostri tempi. Lo spostamento dei baricentri marittimi nella storia costituiscono una delle primarie chiavi di lettura per analizzare le prospettive geostrategiche tra popoli e Stati: i secoli degli oceani Atlantico e Pacifico hanno oscurato la centralità mediterranea che aveva connotato la fase di culla delle civiltà.

"Il Mare Nostrum è oggi, forse più che mai, un punto di incontro tra civiltà: occorre una rilettura critica attenta delle dinamiche etico-politiche che in esso si intrecciano quotidianamente da millenni: soprattutto per consentire l'incontro con il diverso, con l'altro da sé" (Idotta, 2009, p. 7).

Nel ridisegno degli equilibri internazionali, il Mediterraneo è una frontiera liquida che può costituire un germe di trasformazioni rilevanti per il futuro del mondo. Sinora è più visibile, e più discussa, la dimensione dello scontro tra civiltà, per effetto delle tensioni che si sono determinate tra Stati e religioni. Depotenziare i conflitti, e far emergere un orizzonte cooperativo, costituisce il difficile, ma necessario, compito della politica.

Lo stesso sviluppo economico dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo dipende dalla capacità di dispiegare quei potenziali meccanismi di coordinamento e di visione strategica comune, attraverso i quali poi si può determinare una prevalenza della dimensione degli scambi rispetto alla dimensione dei conflitti. Insomma, l'inspessimento delle connessioni marittime nel bacino del Mediterraneo rappresenta una delle chiavi possibili per rendere diverso lo scenario del prossimo futuro.

Rotte mediterranee

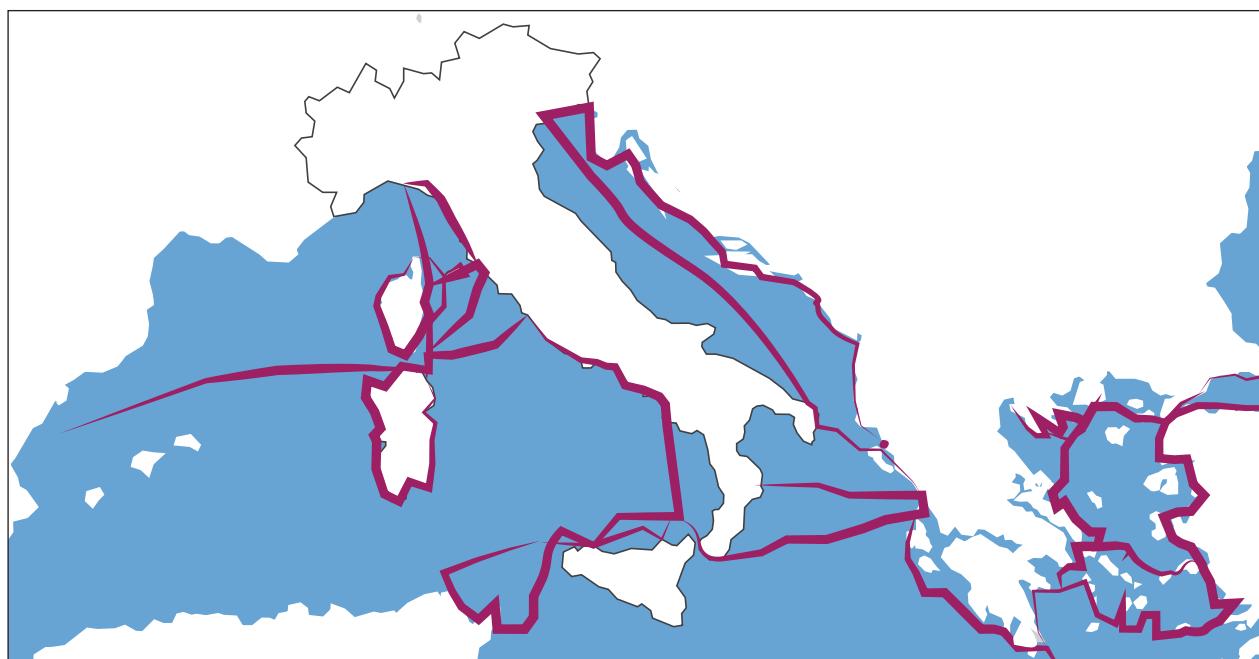


Figura 1 - Fonte: elaborazione SRM

Viviamo tempi nei quali l'incontro tra alterità rischia di tramutarsi in conflitto, per effetto delle paure indotte dalle instabilità emergenti nell'area mediterranea e dalla crisi economica di lunga durata, iniziata nel 2007. Questi fenomeni ci inducono a valutare più i rischi che non le opportunità: ciò vale per tutte le dimensioni nelle quali si articola la vita economica e sociale: le migrazioni, i protezionismi, il lavoro.

Analizzare i fenomeni attuali con le chiavi anche della interpretazione storica appare opportuno e necessario: “La storia ci permette di evitare errori dal momento che noi comprendiamo tutte le peculiarità di ciò che ha avuto successo in una data fase e che non può, probabilmente, funzionare in epoche diverse” (Amatori, 2013, p. 13). Non possiamo dunque applicare analogie che, pur se suggestive, poco si adattano a comprendere i tempi attuali.

Il Mediterraneo esce, come tutto l'Occidente, da una fase di lunga durata caratterizzata dall'equilibrio della “guerra fredda”: lo scontro tra blocchi contrapposti ha lasciato lo spazio ad una situazione molto più fluida, articolata e complessa, nella quale i

diversi attori cercano un posizionamento. Il Mediterraneo torna ad essere centrale anche per la ridefinizione delle gerarchie di potenza, politica ed economica.

Assistiamo oggi ad un momento di radicale discontinuità negli assetti geostrategici: “Siamo capitati in uno di quei momenti della storia in cui tutto si muove, cigola, trema e, improvvisamente, vecchie consuetudini crollano e nuovi fenomeni bizzarri spuntano dalle crepe che il cambiamento produce” (Fagan, 2017, p. 17). Dobbiamo essere in grado di cogliere i segnali di trasformazione che appaiono all’orizzonte, e che sono destinati a modificarsi prima di quanto immaginiamo.

Continuiamo invece spesso a leggere i fenomeni con l’ottica dello specchietto retrovisore, più attenti ad interpretare i fatti con schemi che ormai non sono in grado di decodificare la realtà, invece di sforzarci ad immaginare le modalità nuove attraverso le quali si combinano le forze economiche e sociali.

“Il declino dell’Europa, nano politico, per via egemonica teutonica, si riflette nell’assenza di ruolo dell’Europa dinanzi alle tragedie mediterranee, nella sua assenza diplomatica mondiale, nella caduta della sua vita culturale, umanistica, che è sempre stata il suo cuore” (Sapelli, 2018, p. 47).

Insomma, proprio nello scacchiere mediterraneo deflagrano le contraddizioni di una scelta asimmetrica nella costruzione europea, basata su piedi di argilla nella consistenza della iniziativa politica. Una comunità incapace a disegnare una strategia nello spazio di più diretta influenza, come è il Mediterraneo, non può proporsi come interlocutore internazionale credibile. Ed anzi, proprio nell’area nord-africana si sono rese evidenti le distonie di interessi nazionali che non si sono ricomposti in una visione europea del futuro.

Cambiano anche i paradigmi che stanno alla base delle scelte di politica internazionale. Le strategie del mondo contemporaneo - e gli scenari geopolitici che si aprono - spingono contemporaneamente verso una territorializzazione dell’alto mare ed una marittimizzazione dei conflitti.

Nella passata evoluzione le guerre erano determinate dal controllo dei porti, dei golfi, degli stretti: vale a dire di tutti gli spazi marittimi confinanti con la terraferma. Dunque, nel passato, “i conflitti per il controllo del Mediterraneo devono essere inquadrati come lotte per il predominio sulle coste, sui porti e sulle isole, più che come battaglie per la supremazia sul mare aperto” (Abulafia, 2013, p. 16).

Oggi questo antico vincolo di strategia si sta profondamente modificando: le risorse strategiche risiedono negli alti mari (pensiamo soprattutto ai sistemi di comunicazione ed al controllo delle materie prime), ed il governo delle rotte assume una rilevanza ben maggiore, considerata la evoluzione continua della globalizzazione e dei traffici marittimi.

L’esito di queste trasformazioni sarà la marittimizzazione dei conflitti, non solo sulla superficie del mare, ma anche negli spazi sottomarini, per effetto della rilevanza dei

cavi di trasmissione di immagini e dati, altra risorsa di primario rilievo nella società contemporanea.

“Nel 2017 esistono 263 collegamenti di telecomunicazioni sottomarini, per una lunghezza di un milione di chilometri, attraverso i quali passano la quasi totalità delle transazioni di internet, il 95% delle comunicazioni e delle immagini mondiali” (Attali, 2017, p. 181). Non è un caso che i conflitti sulla titolarità delle acque extraterritoriali sia una delle vicende emergenti nel corso degli ultimi anni in tutto lo scacchiere internazionale, Mediterraneo compreso.

I conflitti dei prossimi decenni vedranno insomma ancora una volta il mare come protagonista: “La guerra sul mare è sempre una contesa che ha per oggetto le linee di comunicazione marittima, cioè le rotte utilizzate per i commerci, per la proiezione di potenza nei territori prossimi al mare e come fonte di profitti da ottenere con la forza o grazie alla protezione contro l’uso della forza” (Glete, 2010, p. 9-10). Oggi corrono per i mari le flotte commerciali del gigantismo navale: a protezione dei fenomeni di pirateria e per la salvaguardia della navigazione, silenziosamente operano gli apparati di sicurezza.

Insomma, il gioco viene a farsi più complesso ed articolato: il mare torna ad essere prepotentemente il protagonista del primato competitivo tra le nazioni, le aggregazioni politiche, i soggetti economici. Dentro questo orizzonte, occorre collocare la prospettiva mediterranea, che, nell’alternarsi delle fasi storiche, è stata talora motore delle trasformazioni ed in altre fasi teatro subalterno di vicende con punti focali lontani dal nostro più vicino teatro delle operazioni.

Ora torna ad aprirsi, come abbiamo detto precedentemente, una nuova opportunità mediterranea, per effetto di una società più liquida, che gioca la qualità della competitività anche sulle connessioni. I porti sono un osservatorio privilegiato di queste dinamiche, in quanto costituiscono cerniera tra territorio ed orizzonte. “Osservare il Mediterraneo dal punto di vista di un porto significa scutarlo nella sua natura di spazio percorribile, territorio di interscambio non solo merceologico, ma anche culturale e sociale” (Masciopinto, 2016, p. 127).

Ogni 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 ed il raddoppio del canale di Suez stanno consolidando la rilevanza del traffico marittimo mediterraneo, che oggi pesa oltre il 20% dell’intero volume mondiale, il 25% dei servizi di linea container, il 30% del traffico petrolifero.

“Prima della realizzazione del Canale di Suez le potenze europee si limitarono a conquistare le coste, i porti ed i punti strategici lungo le grandi rotte marittime. Questo canale permise alle navi europee di accorciare notevolmente le rotte per raggiungere i paesi dell’Asia, in quanto non era più necessario circumnavigare l’Africa. Il Mediter-

raneo, che dopo la scoperta dell'America aveva perso la sua importanza commerciale, proprio in questi anni si ripopolò di navi e riconquistò la sua antica posizione di centro del commercio mondiale" (Strangio, 2017, p. 16-17).

Ora, con il raddoppio del Canale, si genera una nuova opportunità per tornare a rendere il Mediterraneo centrale nei traffici marittimi e nella geopolitica internazionale, per i flussi commerciali e per il futuro industriale. Attraverso Suez passa l'8-10% del traffico marittimo mondiale.

Nei primi 9 mesi del 2017 sono transitate attraverso il Canale circa 668 milioni di tonnellate di merci, con una crescita, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, del 9,8%. Proprio con la realizzazione del canale di Suez, a metà del diciannovesimo secolo, il Mediterraneo, sia pure per un tempo limitato, aveva riacquisito un rilevante ruolo strategico.

"Una nuova era si inaugurava per il Mediterraneo che, decentrato a causa della navigazione oceanica a partire dal Cinquecento, tornava ora al centro del mondo. Il Canale di Suez conferiva un senso nuovo, e finalmente compito al possesso della rocca di Gibilterra" (Cardini F. , 2014, p. 62).

Dovremo confrontarci in futuro con un policentrismo mediterraneo che sarà una delle chiavi per il confronto strategico tra le economie internazionali del nostro tempo: la conquista della centralità mediterranea resterà probabilmente un'araba fenice, frutto più della eredità di una storia che aveva visto nelle sue diverse epoche un soggetto dominante, rispetto alla complessità che caratterizza la storia contemporanea, caratterizzata da una pluralità di artefici.

La partita che si gioca sullo scacchiere mediterraneo è di portata estremamente rilevante. Il peso economico delle attività marittime generate dal Mar Mediterraneo è pari ad un valore annuale di 450 miliardi di dollari, che, comparato ai PNL regionali, rende tale settore la quinta economia più rilevante dell'area dopo la Francia, l'Italia, la Spagna e la Turchia: "Questo valore rappresenta circa il 20% del prodotto marittimo mondiale, in un'area che costituisce solo l'1% degli spazi oceanici mondiali. Inoltre, gli *asset* economici del Mar Mediterraneo sono conservativamente stimati pari a 5,6 trilioni di dollari" (WWF, 2017, p. 9).

Nella generazione del prodotto marittimo lordo l'Italia è in testa alla graduatoria mediterranea, seguita dalla Spagna, dalla Francia e dalla Turchia. Rispetto a questo indicatore non segue analoga consapevolezza per strutturare politiche di consolidamento e di sviluppo, che potrebbero generare risultati positivi di crescita per il tessuto produttivo del nostro Paese. La forbice di traffico tra Paesi della sponda Sud e della sponda nord del Mediterraneo si sta riducendo, per effetto di una capacità attrattiva e di una più intensa competitività dei porti del Nord Africa.

Il Mediterraneo costituisce dunque un'area strategica di importanza primaria: "è circondato da 11 paesi europei, 5 paesi africani e 5 paesi asiatici, con una popolazione

attuale di 425 milioni di persone" (Attali, 2017, p. 257). Esiste un deficit di strategia e di politica nazionale ed europea per il Mediterraneo, che rischia di mettere in discussione non solo il primato che si era consolidato nel tempo ma anche le prospettive per importanti opportunità connesse alla futura crescita di altre regioni che si affacciano al Mare Nostrum.

Eppure, "l'Italia e il suo Mediterraneo possono giocare un ruolo crescente in tutta l'area: si tratta di partire dai dati in crescita dei flussi commerciali nel Mediterraneo e dal posizionamento che possono acquisire i porti meridionali e gli altri porti italiani" (De Vincenti, 2018, p. XXII).

Tale potenzialità non si traduce in effettività dal punto di vista competitivo; le ragioni che determinano tale esito sono molteplici: come vedremo nel prosieguo del nostro ragionamento, in parte dipendono da ragioni geopolitiche – in particolare dalla sottovalutazione che lo scenario mediterraneo registra nella definizione delle strategie comunitarie - , ma anche dalla inadeguata offerta di servizi in ambito portuale – non allineati agli standard che stanno emergendo per effetto della riarticolazione della domanda.

In sintesi, "il Mediterraneo italiano, e le aree che lo circondano, si presentano – o quanto meno sono percepite – come ambito critico ed inefficiente, del tutto marginale rispetto ai disegni della logistica, ed incapace finanche di servire con successo i suoi mercati contiguo (come la Pianura Padana, la Baviera, la Svizzera, l'Austria ed il centro Europa); mentre si rendono, viceversa, sempre più competitivi i porti ed i sistemi logistici e infrastrutturali del nord Europa" (AA.VV., Europa Mediterraneo. Un'idea di strategia dei trasporti, 2006, p. 16).

Questa linea di indirizzo, che ha marginalizzato il sistema dei collegamenti nell'area mediterranea, sta finalmente mutando. Ci si rende sempre più conto che le trasformazioni negli assetti geostrategici richiedono adeguamenti nella articolazione delle infrastrutture e dei servizi logistici per supportare la competitività dell'industria manifatturiera del nostro Paese.

"L'enfasi data alla accessibilità al Mediterraneo è fortemente connessa alle opportunità economiche per il nostro Paese in termini di interscambio commerciale, e si traduce in un insieme di azioni per il miglioramento dei collegamenti marittimi ed aerei verso i paesi dell'area mediterranea" (Finanze, 2018, p. 8).

In questo quadro si iscrive la definizione di linee di azione strategica per i porti meridionali italiani, che sono soggetti ai profondi cambiamenti dettati dalla evoluzione dei traffici all'interno dell'area mediterranea e nei flussi internazionali marittimi. Ci troviamo in presenza di profondi rivolgimenti, connessi ai processi di concentrazione dell'industria marittima ed alle trasformazioni nell'assetto del commercio internazionale.

Il ruolo dei porti meridionali nello scenario mediterraneo

I porti della Campania, in particolare Napoli e Salerno, possono essere tra i protagonisti di questa opportunità di sviluppo, in 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.

“Oltre ai principali porti commerciali della penisola, alcuni porti definiti “intermedi” risultano potenziali attrattori di flussi merci, che potrebbero svolgere un ruolo determinante nel modello euro-mediterraneo rispetto all'euro-centrico” (Forte, 2017, p. 36).

Il Porto di Napoli

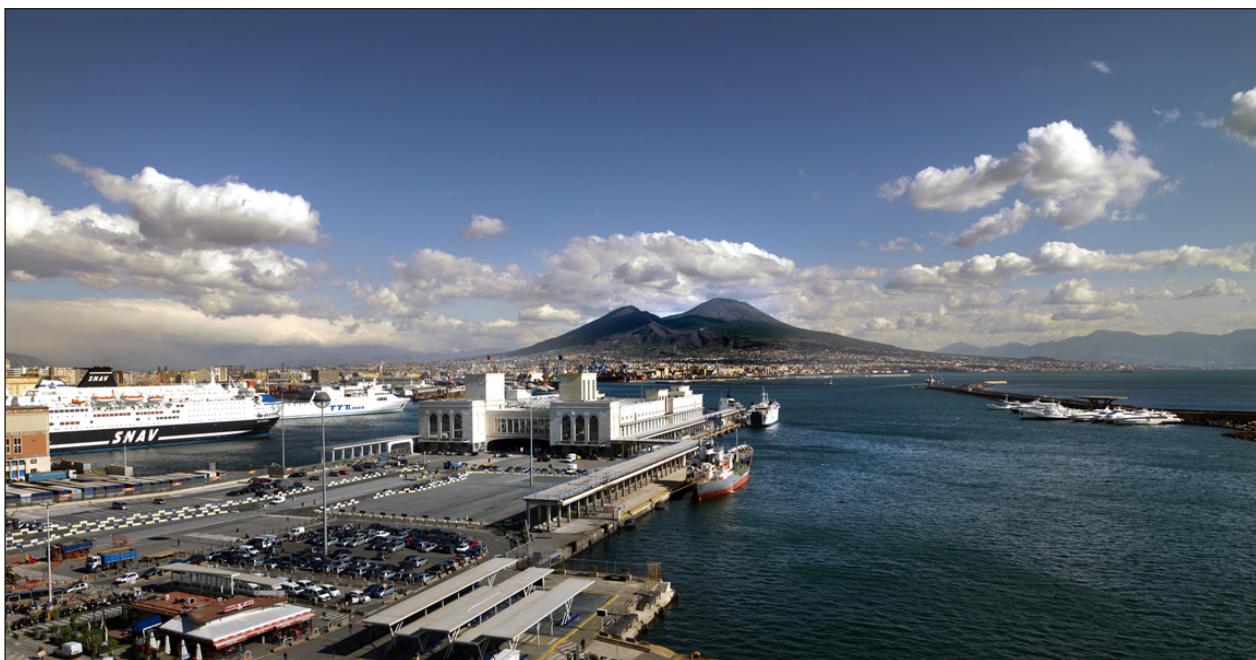


Figura 2 - Fonte: www.porto.napoli.it

La portualità dell'Italia meridionale registra, negli anni recenti, la crisi dei porti di puro *transhipment*, Gioia Tauro e Taranto in particolare. La concorrenza giocata dalla portualità nordafricana, che può contare su molti fattori competitivi (tra cui il basso costo del lavoro e la larga disponibilità di spazi greenfield), il disegno cinese di riorganizzazione dei traffici basato sul Pireo, la crisi dei porti di puro *transhipment* determinano un ridisegno necessario delle basi portuali mediterranee.

La funzione di *gateway* torna ad assumere un ruolo trainante, confermando che i sistemi portuali possono essere competitivi a condizione che sappiano costruire un

dialogo tra il territorio retrostante ed il sistema delle connessioni marittime. “In comparazione con i volumi prima della crisi globale finanziaria del 2009, i porti italiani *gateway* hanno performato meglio degli hub. I porti regionali e *gateway* hanno presentato un incremento di volumi del 2,2% nel 2016, rispetto al 2007 [...] Invece, gli hub italiani di *transhipment* hanno registrato una media di decremento pari al 3% nel periodo tra il 2007 ed il 2016” (DeMartino, 2018, p. 73).

Se da un lato la crisi dei porti di *transhipment* (Cagliari, Gioia Tauro e Taranto) genera una grave difficoltà in una parte rilevante della portualità meridionale, dall’altro lato la ripresa degli scali *gateway* può segnare una ripresa interessante dei rapporti tra territorio, industria e sistema portuale.

“Il traffico dei cluster portuali italiani caratterizzati da traffico prevalentemente *gateway* è in crescita grazie alla debole ripresa economica, mentre continua ad essere incerto e con modeste prospettive l’andamento dei porti di puro *transhipment* del Sud. In particolare, il traffico *gateway* ha quasi raggiunto gli 8 MTEU/anno, superando il valore di crisi di 6,1 MTEU/anno del 2013 [...] Il segmento di *transhipment* soffre invece del combinato disposto delle difficoltà di Gioia Tauro, dell’azzeramento dei traffici di Taranto e della contemporanea crescita della quota di *transhipment* di alcuni porti *gateway*” (Finanze, 2018, p. 123). Tra il 2013 ed il 2017 i porti meridionali di *transhipment* hanno perso quasi un milione di teu/anno.

Insomma, una delle funzioni sulle quali si era basata l’identità di una parte rilevante della portualità meridionale, fondata sulla specializzazione esclusiva nel *transhipment* containerizzato, ha mostrato il suo lato di debolezza strutturale, per diversi fattori: la concorrenza degli altri porti mediterranei, con un costo del lavoro certamente più basso, la debolezza strategica della specializzazione sul puro *transhipment*, in quanto la riorganizzazione delle rotte punta a privilegiare porti con funzioni miste di *gateway* e *transhipment*.

Il Mezzogiorno ha sempre vissuto con sofferenza la propria marginalizzazione logistica dai mercati di approvvigionamento e dai mercati di sbocco. Si è trattato di uno storico svantaggio competitivo che deve essere superato per rimettere al centro una rivitalizzazione della produttività totale dei fattori, elemento strategico di riferimento per garantire una strutturale competitività delle regioni meridionali.

Troppo spesso, quando si parla di competitività dei porti, si fa riferimento esclusivamente all’adeguamento infrastrutturale, tema certamente rilevante ma che da solo non è in grado di costruire quel differenziale di miglioramento logistico del quale abbiamo bisogno: “Le infrastrutture non sono lo sviluppo. È il talento, non il cemento, a creare sviluppo. Le infrastrutture non sono fini a se stesse, ma sono al servizio del Paese, dei cittadini e delle imprese” (AA.VV., *Connettere l’Italia. Trasporti e logistica per un Paese che cambia*, 2018, p. 9).

Su questo fronte la portualità del Mezzogiorno nella sua interezza, ed i porti di Napoli e Salerno in particolare, sono chiamati ad affrontare le sfide dei prossimi anni. Certamente dovranno essere completati gli investimenti programmati per migliorare la qualità complessiva della recettività portuale, ma se non si determina un salto di qualità nella organizzazione dei servizi, pubblici e privati, sarà ben difficile generare quel cambio di passo che dovrà trasformare i porti da strutture puntuali di interscambio tra mare e terra in articolazione di una catena del valore logistico complessivo al servizio del territorio.

La matrice originaria con la quale si sono sviluppati i sistemi portuali europei costituisce uno degli elementi fondamentali da comprendere per orientare anche gli indirizzi attraverso i quali trasformare il ruolo degli scali marittimi nello sviluppo dell'economia e dei territori.

“I porti del Nord si sono sviluppati a sostegno della rivoluzione industriale del settore manifatturiero [...] In Italia [...] il modello è il porto emporio, determinatosi nei secoli, che dialoga prevalentemente fronte mare, e che produce ricchezza sullo smercio, sull’intermediazione e sulle tasse” (AA.VV., *Connettere l’Italia. Trasporti e logistica per un Paese che cambia*, 2018, p. 78-79).

Insomma, si è determinata una divergenza, nel confronto tra porti del Nord e del Sud Europa, tra porti industriali e porti mercantili. Ora questa frattura va ricucita, se intendiamo raggiungere una rivisitazione delle funzioni svolte dal sistema portuale del Mezzogiorno.

Anche in questo senso, lo sviluppo della funzione *gateway* dei porti meridionali costituisce un elemento che può assicurare una maggiore saldatura tra connessioni marittimi e sistema territoriale, per mettere a disposizione della ripresa industriale un sistema di connessione efficace e competitivo.

Il porto di Gioia Tauro

Giocare all’interno la dimensione mediterranea significa cominciare a superare una visione di corto respiro basata sui provincialismi portuali che hanno caratterizzato l’economia marittima del nostro Paese nel corso dei recenti decenni. Vanno costruiti assi di cooperazione e di interscambio intermodale, concepiti al servizio della comunità industriale e produttiva.

Adriatico e Tirreno sono i sistemi portuali che devono costruire una relazione mediterranea forte, rispettivamente verso l’East Med ed il West Med. Nella prospettiva del rafforzamento del collegamento ferroviario tra Napoli e Bari, una collaborazione tra i sistemi portuali del Tirreno e dell’Adriatico diventa essenziale per configurare un assetto logistico capace di offrire al mercato, attraverso la collaborazione con le



Figura 3 - Fonte: www.portodigioiatauro.it

compagnie di navigazione, una rete adeguata di collegamenti efficienti. “L’Italia trova il senso del proprio destino: è l’asse mediano del mare, e si è sempre sdoppiata, molto più di quanto non si dica di solito, tra un’Italia volta a Ponente e un’altra che guarda a Levante” (Braudel, 2017, p. 10). L’orizzonte mediterraneo dei nostri tempi dovrebbe indurre il nostro Paese a ricucire questa medianità, trovando una cooperazione tra i due assi occidentale ed orientale, per affermare una propria presenza rafforzata nello scacchiere mediterraneo. Nel disegno di politica logistica del nostro Paese, “il sistema marittimo-portuale è stato individuato come pivot interno al quale costruire il rilancio dell’intero sistema logistico e del trasporto merci” (Finanze, 2018, p. 32). Tale nuova consapevolezza consente di disegnare strategia di maggiore respiro, che non si chiudono all’interno del recinto portuale, ma che guardano invece più correttamente alla intera catena del valore del ciclo logistico, nel quale lo snodo portuale costituisce una centralità strategica ed operativa.

Se guardiamo alla articolazione dei flussi commerciali dell’economia italiana, comprendiamo che esistono flussi maggiormente consistenti versi e da alcune aree del mondo. È in base a questo assetto, ed alle ragionevoli previsioni che possono essere formulate sulla evoluzione nei prossimi decenni, che deve essere definito un modello strategico per la scelta di una politica logistica italiana che faccia l’interesse nazionale nel quadro di un posizionamento europeo.

“Il maggior flusso commerciale (import+export) internazionale avviene con l’area UE28, che da sola assorbe il 43,3% del totale degli scambi, seguita dagli altri paesi europei (ad eccezione della Turchia) con il 14,4% [...] Circa il 57,7% degli scambi interna-

zionali dell’Italia avviene quindi con gli altri Paesi dell’Europa, mentre, per la restante parte, significative sono le percentuali fatte registrare dai paesi dell’area MENA (Marocco, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia) e del Medio Oriente, rispettivamente pari all’11,9% ed al 10% [...] Da evidenziare il dato relativo al territorio americano nel suo complesso, pari al 9%. Gli scambi commerciali con la Cina, invece, si attestano al 2,2%, dato che aumenta, complessivamente, al 7% se considerato per l’intero territorio asiatico” (Finanze, 2018, p. 106-107).

Insomma, l’area MENA costituisce il secondo bacino per rilevanza dei flussi commerciali per il nostro Paese, mentre la Cina, verso la quale è appuntata l’attenzione media-tica e politica attraverso il contenitore fascinoso ed immaginifico della Via della Seta, rappresenta oggi una aliquota assolutamente marginale, destinata con ogni probabilità a crescere nei prossimi anni, ma oggi di dimensione certamente non strategica per definire le scelte fondamentali a tutela dell’interesse nazionale.

In questa direzione, anche la capacità di investire in rotte di autostrade del mare dai porti del Sud Italia verso i porti dell’area MENA e della sponda nord dell’Africa diventa un percorso necessario per offrire all’economia manifatturiera delle regioni meridionali una opportunità di accesso a mercati che saranno in forte sviluppo nel corso dei prossimi decenni.

Già oggi circa il 50% di tutto l’import-export dell’Italia parte o arriva in un porto del Mezzogiorno. Questo punto di forza va reso sistema e va considerato una leva strategica di azione per rafforzare una presenza mediterranea che costituisce un *asset* prezioso per la nostra economia. Nell’area MENA l’export italiano vale il 11,9% del totale, e quello del Mezzogiorno il 15%. Si tratta dunque di una partita di notevole rilevanza, che vale la pena di essere giocata.

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 ed all’Europa del Sud nello scacchiere mediterraneo. Occorre partire anche, e forse soprattutto, dai punti di forza che vedono già oggi il nostro Paese posizionato in modo efficace nei diversi segmenti di mercato: in particolare, nello *short sea shipping* l’Italia costituisce il 36% del volume complessivo di traffico di questa tipologia che si svolge nel Mediterraneo.

“Il comparto dello *short sea* appare una leva strategica per lo sviluppo dell’economia italiana e del suo Mezzogiorno” (Forte, 2017, p. 25). Invece di continuare a fare una inutile rincorsa concorrenza con i porti del *Northern Range* dell’Europa sul *deep sea*, conviene invece valorizzare una specializzazione esistente, ed un punto di forza su cui fare leva, per consolidare anche una leadership marittima.

Scegliere una strategia di attacco per puntare sullo sviluppo mediterraneo dell’Italia e dei porti del Mezzogiorno risulta possibile a condizione che sia chiaro il quadro com-

petitivo, ponendosi obiettivi effettivamente perseguiti, senza voli pindarici. Esistono caratteristiche strutturali della portualità mediterranea che difficilmente possono essere tralasciate.

“Una navigazione che per secoli e millenni si sarebbe svolta per lo più di cabotaggio nei pressi della costa; facendo sì che a poco a poco il Mediterraneo si punteggiasse di porti, spesso piccoli, ma collocati ad un giorno di navigazione l’uno dall’altro, per assicurare un rifugio dai fortunali o dai pirati” (Cardini & Vanoli, 2017, p. 14).

Questo disegno articolato di portualità mediterranea, che si è tradotto in frammentazione e competizione interna, debole nella fase della globalizzazione e delle economie di scala, deve essere oggi ridisegnato secondo paradigmi che consentano di generare una rete di collegamenti marittimi ed intermodali capaci di supportare un nuovo sviluppo economico della regione.

Purtroppo, sinora, questo orizzonte stenta a manifestarsi, ed il Mediterraneo rischia di essere più transito di traffici diretti altrove che non protagonista e generatore di connessioni. La centralità mediterranea dei prossimi decenni si misurerà quindi sulla capacità di generare connessioni interne al bacino, che siano capaci di assecondare e supportare in modo competitivo i legami economici tra i sistemi produttivi delle sponde mediterranee.

Si legge nel recente libro di Mario Caligiuri ed Andrea Sberze: “Sulla carta siamo un Paese mediterraneo. Anzi, il Paese mediterraneo per eccellenza. Ma nei fatti? La coscienza della nostra centralità mediterranea, su cui si impenò per secoli l’impero romano e di cui profittarono le nostre repubbliche marinare [...] sembra ormai evaporata” (Caliguri & Sberze, 2017, p. 11).

Oggi i porti stanno cambiando matrice strategica: mentre nel passato erano incapsulati all’interno del proprio recinto, oggi fanno parte di una rete vasta di connessioni, e sono elemento di un sistema molto più esteso di relazioni, dalle quali dipende la qualità dello sviluppo economico nel suo insieme.

“L’emergere di un mutamento di paradigma nella interpretazione della competitività, non più soltanto tra singoli porti, ma tra catene logistiche, ha contributo ad arricchire le prospettive ed i livelli di analisi sulla competitività portuale” (DeMartino, 2018, p. VII).

I ruoli dei diversi *stakeholder* che operano all’interno delle costellazioni di valore generate dal sistema portuale, che si interfaccia con la catena logistica nel suo insieme, assumono obiettivi ed identità differenti, che possono trovare terreno comune di azione, a condizione che si elaborino contesti cooperativi.

“Mentre l’obiettivo della Autorità Portuale consiste nell’attrarre investimenti privati sostenendo la pubblica utilità del porto per la comunità locale, e riducendo le ester-

nalità negative, gli operatori portuali privati cercano di massimizzare il valore per il cliente finale per incrementare i propri profitti. È chiaro che queste due proposizioni di valore sono spesso confliggenti” (DeMartino, 2018, p. 27). Ridurre il grado di questi conflitti, e generare una piattaforma di comune interesse a sostegno della collettività è l'esercizio difficile al quale sono chiamati i soggetti pubblici e privati che operano nel sistema portuale.

Per i porti di Napoli e Salerno la conciliazione delle matrici di interessi differenti sarà l'esercizio più necessario e più difficile: la costituzione della zona economica speciale sarà il banco di prova entro il quale occorrerà esercitare tale capacità, proprio per massimizzare l'attrazione di investimenti adeguati a rilanciare lo sviluppo manifatturiero, logistico e portuale del territorio.

Il disegno strategico cinese verso il Mediterraneo

Siamo intanto tutti affascinati dall'immaginifico racconto della Via della Seta, che racchiude – nemmeno tanto nascostamente - una strategia egemonica cinese, non solo sulle rotte marittime quanto sugli itinerari terrestri, quale strumento di penetrazione commerciale e di presenza economica, attraverso le zone economiche speciali che si stanno diffondendo nei Paesi dell'Asia.

La storia del mondo si costruisce anche con i racconti e con le metafore. “Fu il viaggiatore tedesco Ferdinand von Richthofen a coniare il nome *Seidenstrasse*, via della seta, con riferimento a uno dei beni più preziosi che vi si scambiava. In realtà quella strada non c'era. [...] C'era piuttosto una vasta rete di itinerari che si estendevano dal cuore della Cina attraverso l'Asia, in direzione del Mediterraneo, con collegamenti a vie trasversali che portavano verso nord e verso sud” (Cardini & Vanoli, 2017, p. 7-8).

Questa metafora è diventata oggi un motore fondamentale per lo spostamento degli equilibri economici mondiali. Per la Cina l'economia marittima rappresenta ogni anno un valore di 970 miliardi di dollari, e costituisce il 9,4% del PIL. Facendo leva su questa potenza, il sistema marittimo diventa per la Cina lo strumento principale di politica internazionale, con la finalità di acquisire maggiore controllo sulle rotte, sui terminali, sui flussi commerciali.

Il disegno di sviluppo politico ed economico del gigante asiatico si basa su tre pilastri: la Via della Seta, per la costruzione di un asse di collegamento terrestre verso l'Europa, la presenza logistica nel Mediterraneo, per farne porta d'ingresso verso i mercati

balcanici e del centro Europa, la penetrazione commerciale in Africa, per cogliere le opportunità di sviluppo di quel continente.

Il progetto OBOR (*One Belt One Road*) viene erroneamente assimilato, nell'immaginario europeo, a ricordi storico-romantici: si riconnette al viaggio di Marco Polo verso l'Estremo Oriente, che aprì la strada agli scambi internazionali di spezie e seta che resero ricche le potenze marinare occidentali di quel tempo.

Va sottolineato invece che un elemento di fondo rende plasticamente evidente una differenza strutturale rispetto ai tempi del passato remoto. La direzione di marcia della Via della Seta ha invertito segno: mentre era l'Occidente, ai tempi di Marco Polo, che procedeva in direzione orientale, oggi è il Far East che si dirige verso Ovest.

Cambia anche un altro fattore decisivo: la velocità dei tempi di attuazione e di attraversamento. Nella società contemporanea i ritmi sono accelerati, con processi di trasformazione nei modelli di organizzazione industriale e logistica che seguono percorsi ad elevato tasso di innovazione.

Le risposte che si possono mettere in campo quando i tempi dei cambiamenti sono così accelerati sono estremamente difficili per società, come quelle europee, che debbono rispondere a criteri complessi di discussione pubblica democratica, mentre il modello cinese oggi può contare su una combinazione di capitalismo ed autocrazia che riesce ad essere maggiormente tempestivo nel guidare i percorsi di trasformazione.

Il combinato disposto della direzione di marcia inversa rispetto ai tempi di Marco Polo e della accelerazione nei tempi dei cambiamenti induce a valutare il progetto OBOR con occhi differenti rispetto alla pubblicistica corrente, che si fonda prevalentemente sulla illustrazione delle magnifiche sorti e progressive, in un gioco a somma positiva per tutti. Non è così. Vince chi guida le danze e chi arriva per primo.

Gli investimenti che sono stati messi sul tappeto sono molto ingenti: “Pechino ha sinora impegnato interno ai 500 miliardi di dollari nella OBOR, suddivisi fra istituzioni nazionali come il Silk Road Fund e la China Export-import Bank, nuove istituzioni regionali come la Banca Asiatica di Investimenti nelle infrastrutture (AIIB) e linee di credito delle banche cinesi” (Grotti, 2018).

Il gigante asiatico si è affacciato prepotentemente sulla finestra del mondo, anche mediante un modello di dirigismo economico di mercato al quale non eravamo preparati ed abituati. “La Cina sembra contare più sulla liberazione degli *animal spirits* che non su uno Stato capace di promuovere lo sviluppo grazie a una politica di sostituzione delle importazioni, ma che contemporaneamente imponga agli imprenditori di impegnarsi sul mercato globale” (Amatori, 2013, p. 48).

Il progetto One Belt One Road: la via terrestre e quella marittima



Figura 4 - Fonte: SRM

I comportamenti del governo cinese nel governo dell'economia introducono asimmetrie competitive che hanno indotto a meccanismi di reazione e di protezione, che oggi giungono a maturazione: “Le attuali frizioni sul commercio sono dovute principalmente a due comportamenti tenuti dalla Cina che difficilmente si possono considerare in linea con pratiche di libero scambio. Il primo è la notevole disinvoltura nell'appropriazione di proprietà intellettuale. Il secondo fenomeno è che in molti settori la Cina finanzia le perdite delle aziende pubbliche, con un vantaggio non recuperabile da aziende private non oggetto dello stesso trattamento in patria” (Rossi, 2018).

Il quadro strategico nel quale si inseriscono queste frizioni è in realtà più ampio. Mentre sulla Via della Seta si spreca la retorica della geopolitica internazionale, gli altri due fronti di attacco della strategia cinese restano ancora nel cono d'ombra, pur se invece costituiscono elementi essenziali nella costruzione del nuovo disegno imperiale, che si basa fortemente sulla egemonia nel controllo delle rotte, dei terminali e dei traffici marittimi.

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 nuova centralità mediterranea a guida cinese. L'Europa ha maldestramente consentito questo disegno, non sostenendo la Grecia nel momento della sua difficoltà economico-finanziaria, ed anzi costringendo il governo ellenico a cedere il controllo delle infrastrutture strategiche marittime ed aeroportuali.

La strategia di espansionismo cinese è supportata anche da investimenti nei porti dell'Africa del Nord, con le compagnie marittime controllate dallo Stato cinese che stanno espandendo la propria sfera di influenza. Nella strategia cinese verso il Mediterraneo c'è stato un cambio di passo: "il Mare Nostrum [...] per questo Paese, col passare del tempo, è passato da mare di transito per le navi a vera e propria base di transito logistica permanente" (SRM, 2017, p. 132).

Si tratta di un disegno strategico supportato da una azione di politica internazionale: "un target strategico fondamentale delle relazioni esterne cinesi è l'Africa. Nel dicembre 2015, si è tenuto un incontro a Johannesburg tra Cina e quasi tutti i Paesi africani a cui Xi Jinping si è presentato con un pacchetto di 60 miliardi di dollari a favore della cooperazione e dello sviluppo" (Fagan, 2017, p. 117).

L'Africa e il Mediterraneo

Recentemente è venuta una timida risposta europea, da parte della Germania: è stato presentato a Berlino, il 12 giugno 2017, il piano Merkel per lo sviluppo dell'Africa, basato su tre pilastri: economia, commercio e occupazione; pace e sicurezza; democrazia e rispetto delle leggi. L'operazione prevede uno stanziamento di 300 milioni di euro di aiuti pubblici allo sviluppo per stimolare l'occupazione – soprattutto giovanile – e per ridurre l'illegalità in Africa. Le risorse messe in campo non sono paragonabili al dispiegamento di mezzi finanziari stanziati dalla Cina, mentre non viene fatto pesare il valore politico dell'Europa nel suo insieme.

A guidare le danze resta ancora dunque il colosso asiatico, mentre i Paesi comunitari stentano ancora a dare una risposta complessiva rispetto alla articolata strategia cinese: si procedere in ordine sparso, più tentato di attivare relazioni bilaterali che non capace di costruire una risposta collettiva.

È accaduto lo stesso nel corso della crisi libica, quando Francia e Gran Bretagna hanno operato più per ridimensionare la sfera di influenza italiana in quel Paese che per far valere un indirizzo di politica comunitaria. Procedere in ordine sparso, oppure generare competizioni interne all'Unione per presidiare meglio i mercati secondo principi di singole nazionalità, costituisce l'anticamera per perdere ulteriormente terreno nel confronto internazionale.

La Cina, intanto, ha investito molto nell'area del Mediterraneo nel corso degli anni recenti, a partire dal 2015: oltre alla acquisizione del Pireo, “con la stessa vision vanno inquadrate anche le partecipazioni a Port Said e Alessandria in Egitto ed a Kumpot in Turchia” (SRM, 2017, p. 53).

Anche il controllo del terminal Haifa in Israele e di Vado Ligure rientrano in questo disegno. Se aggiungiamo poi le partecipazioni di minoranza nel Khalifa Port Container Terminal 2 (EAU) e nel Suez Canal Container Terminal, il quadro è completo. Non può evidentemente trattarsi di elementi dettati dalla casualità: questi percorsi si inseriscono non solo nella volontà di costruire presidi di diretto controllo per i traffici del Mediterraneo, ma anche come posizionamento ed avamposto per sfruttare le potenzialità future derivanti dalla crescita dei Paesi africani.

Sarebbe un errore leggere la realtà africana che si affaccia sul Mediterraneo come un insieme indistinto di realtà omogenee. Va contrapposta la situazione delle economie più deboli dei paesi magrebini, ancora in fase di transizione demografica e con una composizione per età della popolazione in cui prevalgono le classi giovani, alle economie avanzate della riva Nord, che mostrano fenomeni di regressione demografica e di invecchiamento della popolazione (ISSM-CNR, 2017).

“Sette delle dieci economie a maggiore crescita nel mondo sono già adesso localizzate in Africa, e particolarmente nell’Africa sub-sahariana. In Africa si sviluppano progetti energetici moderni, nascono progetti urbanistici rivoluzionari, come la Tech-City di Konza in Kenya, vi è il maggior mercato delle infrastrutture e delle costruzioni dei prossimi cinquanta anni e non mancano gli investimenti in high-tech e nelle start-up” (SRM, 2017, p. 37).

Anche in termini di investimenti diretti all'estero, l'Africa comincia a giocare un ruolo da protagonista. Se ne colgono segnali inequivocabili: “Nel corso del 2015 ben 705 IDE si sono diretti in Africa, per un totale investito di 54 miliardi di dollari. il 15% del totale mondiale” (SRM, 2017, p. 38).

Nel Middle East e nel Nord Africa (MENA), l'Italia, intanto, registra un aumento degli investimenti diretti all'estero: sono triplicati tra il 2010 ed il 2015 in Algeria e negli Emirati, raddoppiando in Egitto. Sono proprio le imprese ad essere la potenziale forza di radicamento del nostro Paese in questo scacchiere geografico, a condizione che la logistica sia capace di assicurare maggiore competitività.

L'area MENA

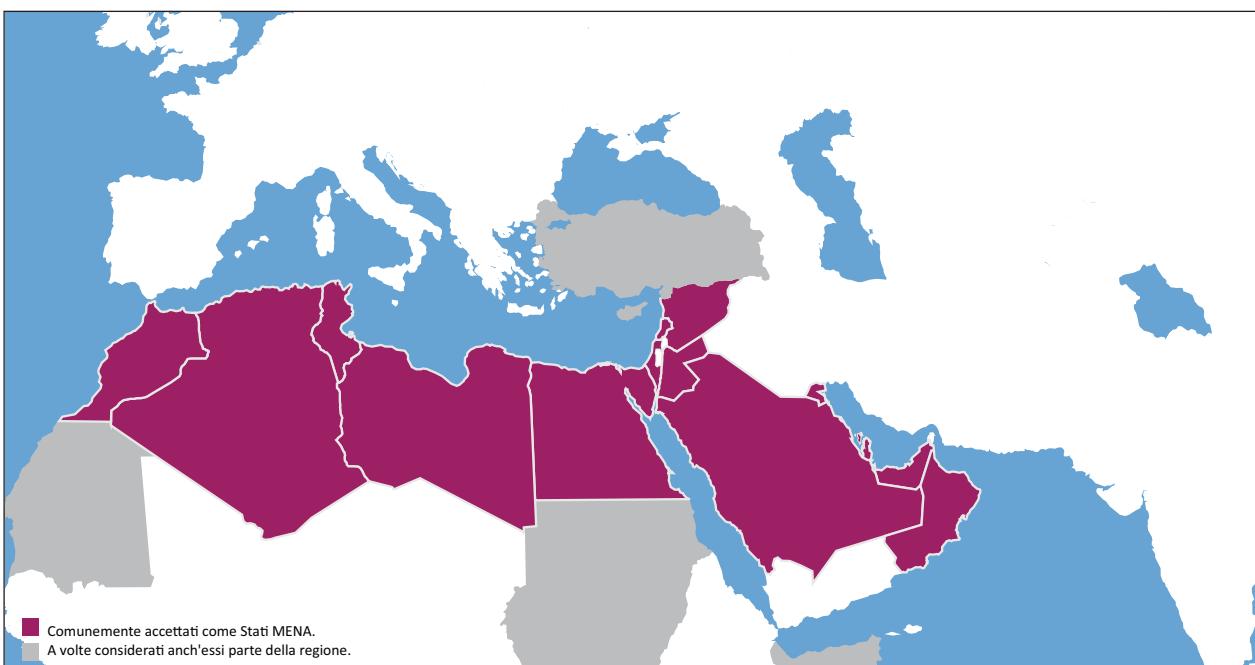


Figura 5 - Fonte: Wikipedia

La Cina sta intanto aumentando anche la propria presenza commerciale nel Mediterraneo: nell'area MENA l'interscambio cinese è passato dai 16,2 miliardi di dollari nel 2001 a 185,6 miliardi di dollari nel 2015, con stime che prevedono la crescita sino a 203 miliardi.

Con la Cina l'Italia registra in valore al 2016 un interscambio marittimo squilibrato: importa 20,7 miliardi di euro, e ne esporta 7. Le fondamenta basilari della Via della Seta per il nostro Paese stanno innanzitutto nel bilanciare questi numeri, che determinano un assetto inevitabilmente negativo per la nostra bilancia commerciale, considerato soprattutto che la Cina, con l'iniziativa "One Belt One Road" intende aumentare il peso della propria penetrazione commerciale, sino a raggiungere al 2020 l'obiettivo di esportare nei Paesi e nelle regioni della Via della Seta beni e servizi per circa 700 miliardi di dollari ed importarne 573,6.

Abbiamo ancora nel nostro immaginario in mente una Cina attore primario delle "cineserie", dei prodotti di bassa qualità, e della industria di base, delocalizzata nei passati decenni dalle economie forti del mondo. Tale paradigma sta mutando rapidamente, con la Cina che si propone ormai come protagonista della industria della conoscenza e delle alte tecnologie. Da questo punto di vista va letto il nuovo ruolo che il colosso cinese potrà e vorrà giocare nel Mediterraneo ed in Africa del Nord.

Il deficit di politiche europee per il Mediterraneo

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. Va sottolineato che “nell’Unione europea all’inizio del nostro secolo, il centro di gravità dell’Europa si trova ancora al Nord” (Abulafia, 2013, p. 606).

Ma, mentre il sistema portuale del Nord Europa non conosce concorrenza extra-comunitaria per servire i nostri mercati, i porti della sponda sud comunitaria subiscono la competizione che viene dalla 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, e le contaminazioni sono più collegate alle terribili vicende del terrorismo islamico che mina la sicurezza.

“Il Mediterraneo adesso è una parola che fa paura, che ci divide e che ci indigna. Non importa più la sua storia millenaria: importano i disperati che vi affogano ogni giorno, importa la crisi economica che da anni lo attraversa come una tempesta, importano i

pazzi e gli assassini che ne insanguinano le coste” (Vanoli, 2015, p. 8).

Se prevalgono approcci legati alla paura e alla chiusura nei confronti di fenomeni sociali che devono essere invece governati e gestiti, il Mediterraneo smarrisce il suo orizzonte e perde la sua opportunità. Il protezionismo economico, che si staglia all’orizzonte, rischia di incrociarsi con il protezionismo sociale.

Mentre il terrorismo va combattuto con le armi della cooperazione internazionale, per quanto riguarda le dinamiche demografiche siamo in presenza di fenomeni irreversibili. “L’Africa è ancora un continente fuori controllo: se nel 2015, con 1,2 miliardi di persone, essa rappresentava il 16% della popolazione mondiale, nel 2050 avrà 2,5 miliardi di uomini e donne, quasi il 26% della popolazione mondiale, e nel 2100 potrebbe raggiungere 4,5 miliardi, il 40% del totale” (Giovannini, 2017, p. 10).

Non leggere questi fenomeni di natura demografica destinati a modificare completamente la natura delle relazioni sociali è stato un errore strategico dell’Europa. Abbiamo così deciso di giocare esclusivamente di rimessa, alimentando le paure dei popoli senza guidare un processo di trasformazione.

“L’area mediterranea è una zona di intenso dibattito e riflessione nello scenario geopolitico contemporaneo; uno spazio pubblico in grado di svelare limiti e criticità delle azioni politiche ed istituzionali su un territorio frammentato ed incoerente che alle immagini concilianti delle coste, del mare e degli splendidi paesaggi contrappone le immagini dei barconi carichi di migranti e dei morti che galleggiano sulla riva del mare e si adagiano sulla spiaggia” (Masciopinto, 2016, p. 128).

Eppure, come spesso accade quando si affacciano alla storia fenomeni di natura fortemente discontinua, essi possono essere guardati secondo prospettive di rischio o di opportunità: saper trasformare in opportunità il rischio potenziale diventa il fattore di vantaggio strategico determinante nella competizione internazionale. Si legge nella poesia di Costantino Kavafis (Aspettando i barbari): “E adesso, senza barbari, cosa sarà di noi? Era una soluzione, quella gente”. In fondo, gli Stati Uniti d’America hanno costruito la propria potenza e la propria crescita economica proprio nella capacità di accoglienza della migrazione.

L’Europa ha scelto invece di giocare di rimessa questa partita, alimentando una inconsapevole paura dell’altro che sta orientando i consensi verso opzioni populistiche di chiusura. Quel rischio che si chiamava tanti anni fa “Fortezza Europa” sta diventando realtà ribaltandone completamente il senso originario.

“Dall’Africa si genereranno flussi migratori di grandissime proporzioni, soprattutto verso l’Europa, a causa sia di fattori climatici, sia ancora di sommovimenti politici” (Giovannini, 2017, p. 11). 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.

La rotta tra Shanghai e Napoli impiega 21 giorni di navigazione, mentre quella tra Tunisi e Napoli solo 15 ore. Il tempo resta una variabile strategica della competizione. E la geometria variabile della globalizzazione sposterà la frontiera del futuro verso l’Africa. Se saremo in grado di comprendere ed orientare questa sfida, utilizzando il Mediterraneo come asse strategico, potremo cambiare il destino dell’Europa meridionale, e del nostro Mezzogiorno.

Prima ancora della opportunità africana nel suo insieme, che comunque richiede una visione strategica di lungo periodo, il mondo sarà chiamato a rispondere alla sfida della ricostruzione derivante dai conflitti bellici che si sono determinati negli ultimi decenni e da quelli che ancora sono in corso in Siria: “L’Africa sarà nel lunghissimo periodo ciò che nel breve sarà la ricostruzione della Libia e della Mesopotamia” (Sapelli, 2018, p. 57).

Nell’area che più immediatamente ci circonda sono destinati a svolgersi eventi che cambieranno la configurazione di quello che siamo e di quello che saremo. S non ce ne occuperemo noi, saranno altri a farlo al nostro posto, con una conseguente subordinazione politica dell’Europa, dell’Italia e del Mezzogiorno.

Il Mediterraneo già oggi gioca un ruolo rilevante nella struttura degli scambi economici per il nostro Mezzogiorno. L’area manifesta, pur tra crisi politiche e conflitti sociali, un potenziale di crescita che merita attenzione. I Paesi del Middle East e del Nord Africa sono cresciuti, nel periodo 1995-2016 ad una media del 4,4%, con un tasso decisamente più alto della Unione Europa a 28 Stati (1,9%). La Turchia ha registrato il valore più alto (4,9% anno). La popolazione dell’area arriverà a 730 milioni di abitanti nel 2050, con un tasso di crescita che è meno intenso del PIL.

“L’interscambio commerciale tra il Mezzogiorno ed il totale dei Paesi dell’area MENA è stato pari a 13,6 miliardi di euro nel 2016, valore molto inferiore a quello registrato dal Nord-Ovest (25,3 miliardi di euro) [...] Nel 2001 gli scambi commerciali tra il Mezzogiorno e l’area MENA ammontavano a 14,6 miliardi [...] La crisi del 2009 ha determinato un brusco calo nell’interscambio” (SRM, 2017, p. 33).

Per il Mezzogiorno gli scambi con l’area MENA costituiscono il 15,7% del commercio estero globale: questo dato ha raggiunto il suo picco nel 2005 (26,7%), mentre dal 2012 al 2016 è risultato costantemente in calo, con una tendenza che dovrebbe invertirsi nel corso dei prossimi anni (SRM, 2017).

Possiamo costruire una intensificazione delle relazioni commerciali e marittimi tra regioni meridionali del nostro Paese e sistema mediterraneo, con il doppio scopo di consolidare da un lato la ripresa dell’industria manifatturiera nel Sud Italia e dall’altro di dare ulteriori slanci di competitività all’economia marittima del Mezzogiorno.

La produttività dei fattori è generata dalla migliore utilizzazione di lavoro e capitale. Troppo spesso ci si concentra sul rendimento del lavoro, mentre si è distratti sulla ottimizzazione del capitale. La rotazione delle navi sul corto raggio nell'arco mediterraneo può generare una intensità di connessioni senza paragoni rispetto alle rotte lunghe della globalizzazione tra Asia ed Europa.

Lo sviluppo si avvicina a noi, ed il miglior sfruttamento del capitale lo può rendere ancora più intenso, attraverso una maglia densa di connessioni che valorizzi gli scambi commerciali mediterranei. Nell'epoca della nuova globalizzazione, alle reti lunghe transoceaniche si possono aggiungere anche le reti corte di prossimità, che possono consentire di rimettere in marcia territori ancora non contaminati dalla logica di una crescita economica basata su industrie ad alto contenuto tecnologico. Serviranno sempre meno braccia e sempre più cervello per produrre valore.

Insomma, lo sviluppo tende a fiorire laddove si generano quegli "ecosistemi innovativi" spesso trasversali rispetto ai tradizionali settori merceologici. La grammatica industriale alla quale eravamo abituati tende a contaminarsi con una nuova lingua basata su una scrittura più complessa, nella quale i perimetri sono continuamente rimessi in discussione secondo il paradigma della creazione e della costellazione del valore (Onida, 2017).

Il ruolo potenziale delle zone economiche speciali

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. Con la zona economica speciale, "il porto può estendere la sua influenza oltre i confini tradizionali verso l'hinterland, includendo attività, risorse e attori del sistema economico regionale" (DeMartino, 2018, p. 37).

Attraverso investimenti manifatturieri nelle aree portuali e retroportuali, per ottimizzare i costi della logistica, costituisce una delle variabili critiche per generare vantaggi competitivi nel confronto con la concorrenza internazionale e per far ripartire la macchina produttiva, dopo la lunga crisi cominciata nel 2007. proprio le zone economiche speciali hanno costituito nell'area mediterranea uno degli elementi di innovazione positiva: basta citare i casi di Tanger Med in Marocco e di Port Said in Egitto.

Negli anni recenti, lo sviluppo delle zone economiche speciali ha conosciuto un ritmo di crescita esponenziale: oggi nel mondo se ne registrano più di 4.500, con il coinvolgimento di 135 Paesi. Se soprattutto l'Asia è stata protagonista dell'incremento di questo nuovo strumento di politica territoriale ed industriale, oggi anche il Mediterraneo e l'Europa cominciano a rendersi conto che l'attrazione degli investimenti in contenitori territoriali competitivi rappresenta una opportunità quale acceleratore della crescita.

Lo sviluppo delle ZES nel mondo

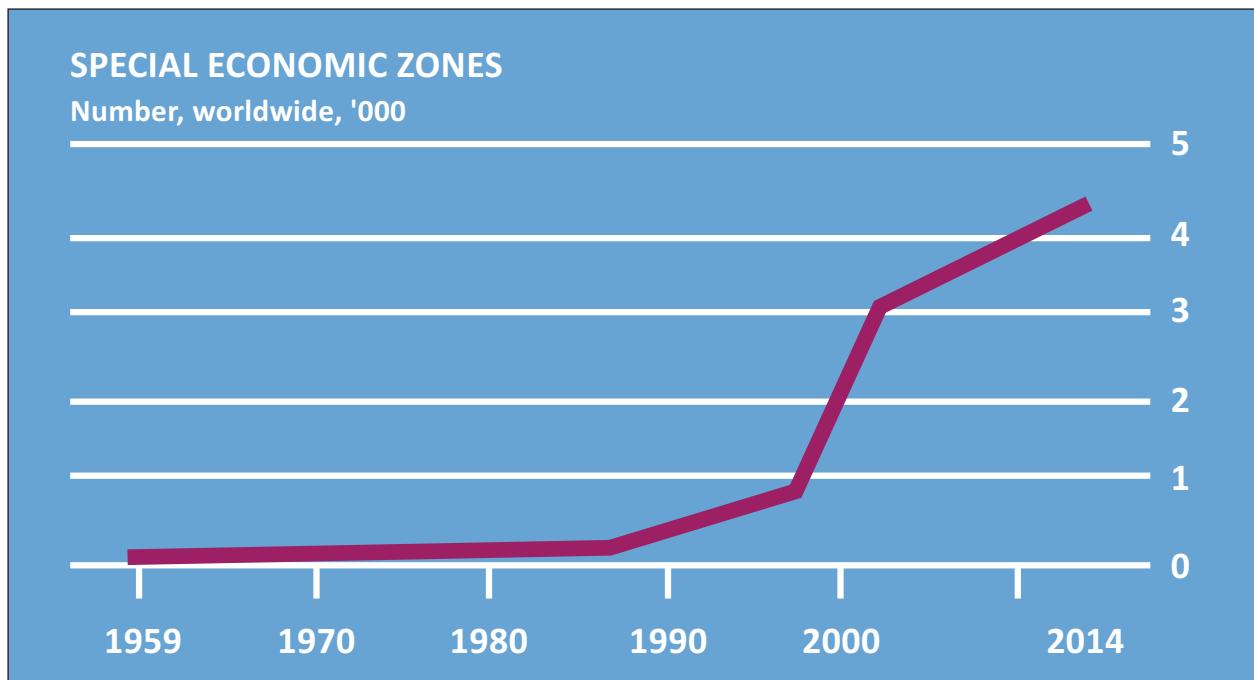


Figura 6 - Fonte: Economist.it

Conta molto anche la capacità di generare rapporti di filiera tra imprese dimensionalmente differenti: “l'attrazione di imprese di maggiori dimensioni, nazionali ed estere, potenzialmente interessate alle migliori condizioni offerte dalle Zes può determinare la costruzione di filiere radicate sul territorio in grado di far crescere le piccole e medie imprese meridionali, favorendo lo spostamento verso attività ad elevato contenuto tecnologico” (Servidio & Prezioso, 2018, p. 145).

Occorre “non commettere l'errore di considerare la ZES il rimedio di tutti i mali della crescita. Essa è solo il martello di una cassetta degli attrezzi che deve altresì contenere chiodi solidi (le imprese), l'incudine (un porto efficiente ed efficace con terminalisti di eccellenza ed interporti e/o aree retroportuali ben strutturati), la chiave inglese (un sistema burocratico solido), l'olio lubrificante (un sistema logistico di prim'ordine), un giravite (il sistema degli incentivi) e la tenaglia (il supporto delle istituzioni).

Sono questi i *tools* che devono girare insieme per poter far valere sul territorio di riferimento la Zona Economica Speciale” (SRM, 2017, p. 145-146).

Politica industriale, logistica, sistemi portuali costituiscono un triangolo all'interno del quale si stabiliranno gli assetti competitivi dello scenario commerciale per i prossimi decenni. Se fino ad ora la produttività totale dei fattori si è giocata prevalentemente sui fattori del capitale e del lavoro, oggi conta molto di più quel valore “residuale” che ha rappresentato la “black box” sui cui hanno tanto a lungo discusso gli economisti nei decenni passati.

I modelli di produzione si sono andati progressivamente articolando in una logica di internazionalizzazione del ciclo industriale: “Si parla da molti anni di spaccettamento (*unbundling*) nella organizzazione internazionale del lavoro per stadi di lavorazione. Il peso dei prodotti intermedi sul commercio mondiale, anche al netto delle materie prime agricole ed estrattive per loro natura definibili input intermedi, da molti anni supera abbondantemente un terzo degli scambi mondiali” (Onida, 2017, p. 26).

Il retroterra manifatturiero costituisce il *backbone* che stabilisce l'attrattività dei sistemi portuali. Il confine tra logistica e manifattura diventa molto più permeabile. La partita strategica nelle grandi aree economiche si sposta sulla capacità di combinare questi fattori. Anche nel Mediterraneo assisteremo ad una revisione complessiva degli equilibri competitivi. E la faglia tra Europa del Sud ed Africa rappresenterà uno dei terreni di confronto dai quali nascerà il futuro dell'economia internazionale nei prossimi decenni.

In questo delicato interstizio devono essere messi in discussione assiomi che tengano nel dovuto conto le trasformazioni che si sono determinate per effetto della globalizzazione. Il confine tra manifattura e logistica si è andato attenuando, e le catene del valore si generano secondo schemi di funzionamento che non possono essere interpretati con le logiche del passato: come scrive Adriano Giannola, “il pensiero meridionalistico sull'economia del Mezzogiorno, tanto ricco di contributi, ha trascurato la forza propulsiva dell'economia del mare per l'occupazione e lo sviluppo [...] L'innovazione logistica dei processi industriali e la rinnovata portualità dovranno concorrere alla ripresa del sud in una nuova visione dell'industria non più legata allo stabilimento-capannone ma alla mobilità degli input ed alla generazione di valore nei flussi import-export in apposite aree dedicate retro portuali, quali *distripark*, poli e distretti logistici” (Forte, 2017, p. 22).

La centralità della logistica è una piattaforma di competitività che viene ancora oggi sottovalutata nella definizione degli assi di intervento per ridisegnare il reticolo dei fattori di competitività, sul fronte microeconomico delle imprese così come sul fronte macroeconomico dei sistemi produttivi: “Generare politiche per il miglioramento della competitività logistica costituisce uno dei fattori decisivi di una nuova politica

industriale” (Spirito, 2018, p. 147).

La competitività delle economie industriali nel nostro tempo si gioca su una rete articolata di relazioni che stanno soprattutto fuori dal recinto della fabbrica. Ne deriva la necessità che sia aggiornata la cassetta degli attrezzi di politica economica, per toccare i tasti giusti capaci di fare impulsi ed incentivi nella corretta direzione di marcia. “La visione più moderna della politica industriale sottolinea proprio l’importanza di strumenti e iniziative pubbliche che promuovano le economie esterne (*spillovers*) di informazioni e interconnessione entro diversi ecosistemi innovativi localizzati sul territorio, ma con reti lunghe di interconnessione che superano i limiti territoriali degli antichi distretti industriali” (Onida, 2017, p. IX).

Le zone economiche speciali costituiscono un contenitore istituzionale particolarmente adatto ad incrociare manifattura, portualità e logistica: i confini ai quali eravamo abituati tra attività si stanno ridefinendo in una logica di rete e di connettività molto più liquida. Diventa sempre più necessario che siano costruite le condizioni per una orizzontalità delle azioni, rispetto ad un approccio tradizionale che privilegiava la verticalità.

Sinora, si è utilizzata prevalentemente la retorica del vantaggio geografico e posizionale dell’Italia rispetto alla attuazione di politiche e di interventi capaci di fare la differenza nelle scelte degli operatori e del mercato. “Paradossalmente, nonostante la posizione dell’Italia e del suo Mezzogiorno nel Mediterraneo rappresentino senza dubbio un *asset* privilegiato, tale da poter essere il crocevia di un numero elevatissimo di scambi commerciali, l’Italia perde sulla logistica” (Forte, 2017, p. 60).

Sarà necessaria una visione globale delle zone economiche speciali, non viste come un recinto chiuso per favorire il mantenimento e lo sviluppo dell’offerta industriale esistente, ma come una opportunità per aprire la finestra meridionale alle dinamiche manifatturiere globali: già oggi in Italia “le multinazionali estere contribuiscono per oltre un quarto alle esportazioni nazionali di merce, per quasi la metà alle importazioni, per quasi un quarto alla spesa privata in ricerca e sviluppo” (Onida, 2017, p. 70).

Anche in termini di approccio alla cultura manageriale, l’apporto delle multinazionali può essere prezioso per superare visioni di corto raggio e di carattere autoctono, dal momento che la parte più densa del tessuto industriale meridionale è formato da piccole e medie imprese a proprietà familiare.

Senza una qualificazione della offerta logistica, della intermodalità, delle interconnessioni e degli effetti di rete e di sistema, il Mezzogiorno rischia di perdere un altro treno per il proprio sviluppo, stavolta non solo a svantaggio proprio ma a detimento dell’intera economia del nostro Paese. Al Mezzogiorno d’Italia si aggiungono i Mezzogiorni del Mediterraneo, che possono essere vincolo di sistema o invece opportunità di sviluppo. Sinora “lo spazio euro-mediterraneo [...] non è ancora divenuto realtà [...]

Il Mare Nostrum è dominato da un immenso problema del Mezzogiorno” (Cardini F. , 2014, p. 98).

La crisi iniziata nel 2007 ha acuito le difficoltà ed ha allargato la forbice tra Nord e Meridione, per effetto di un drammatico calo degli investimenti. Non tutto il panorama si presenta fosco, tanto è vero che, a partire dal 2015, qualche segnale di ripresa meridionale si è timidamente affacciato all’orizzonte: “Negli ultimi anni, la capacità di essere resilienti è stata chiaramente visibile in alcune imprese del Meridione, le quali hanno utilizzato molti degli incentivi fiscali messi a disposizione dal governo, investendo in nuovi prodotti, nuovi macchinari e sofisticati servizi in grado di essere competitivi sui mercati nazionali ed internazionali” (Lagravinese, 2018, p. 47). Sostenere la ripresa concorrenziale del tessuto manifatturiero esistente ed allargare la base produttiva costituiscono le sfide principali per far ripartire lo sviluppo meridionale: da questo punto di vista i servizi di connessione e lo sbocco verso i mercati internazionali costituiscono leve di primaria rilevanza, soprattutto nello spazio economico più prossimo alle nostre frontiere marittime.

Non c’è un deserto attorno ai noi. Tra le imprese che hanno registrato una crescita della occupazione delle vendite maggiore del 20% per un periodo di tre anni consecutivi guida la classifica la provincia di Milano con 109 imprese, seguita in modo sorprendente dalla provincia di Napoli, con ben 64 imprese (Lagravinese, 2018). Secondo l’ultimo rapporto Censis-Confcooperative, in Campania le imprese digitali sono cresciute del triplo rispetto al Piemonte. Staccate del 10% Veneto, Toscana, Emilia Romagna e Lombardia. Tra il 2011 ed il 2017, la crescita maggiore delle imprese digitali si è registrata proprio in Campania, con il 26,3%, immediatamente seguita dalla Sicilia con il 25,3% e dalla Puglia con il 24,2%.

Esiste ancora poi un tessuto di media e grande impresa che deve essere considerato strategico per strutturare una rinascita manifatturiera delle regioni meridionali. Se guardiamo al territorio campano, i settori nei quali sono presenti realtà di aziende dimensionalmente rilevanti sono: l’automotive, la farmaceutica, l’aerospazio, l’industria conserviera, i prodotti da forno. Sono 14 le imprese che superano i 500 dipendenti in Campania, e di queste 5 superano i 1.000 addetti (Ramazzotti & Pirro, 2018).

Insomma, “il Mezzogiorno non è un deserto industriale, tutt’altro; ha un prodotto di capacità, di valore aggiunto manifatturiero di 27 miliardi. Se noi guardassimo al Mezzogiorno come fosse uno Stato, questo valore aggiunto manifatturiero, di produzione e non di PIL, lo collocherebbe tra la Finlandia e la Norvegia” (Deandreis, 2018, p. 101).

Questi segnali di vitalità, e di persistenza industriale, vanno innestati in una strategia ed in un respiro internazionale, che tenga conto dei mercati a maggiore potenziale di crescita nei prossimi anni e decenni. Dobbiamo comprendere che la sfida mediterranea riguarda l’Italia e l’Europa almeno quanto le nostre regioni meridionali.

La capacità attrattiva di investimenti manifatturieri e la capacità di generare valore dalla economia logistica nei prossimi decenni dipendono anche dalla forza e della chiarezza con la quale saranno giocate le partite strategiche nello scacchiere mediterraneo. La Cina ha cominciato già da tempo a muovere le sue pedine. L'Europa e l'Italia stentano ancora ad avviare le proprie mosse.

Non resta molto tempo per evitare di piangere poi il latte versato. Strutturare un disegno strategico richiede forza di coesione, risorse disponibili, tempo di implementazione. La velocità di attraversamento nella esecuzione di queste fasi rappresenta uno degli elementi che condizioneranno gli esiti del confronto concorrenziale tra i grandi blocchi economici mondiali.

Entro questo quadro complessivo, si debbono poi muovere coerentemente le istituzioni nazionali e territoriali, con la capacità di costruire una regia attenta e sapiente di tutte le componenti che generano effetti sul posizionamento internazionale: imprese, finanza, burocrazia, politica estera, forze economiche e sociali. Nel mondo contemporaneo solo i giochi di squadra riescono a raggiungere obiettivi ambiziosi.

Ai porti spetterà la capacità di “interpretarsi come un network di attori che co-producono valore promuovendo differenti interdipendenze tra catene di offerta. In realtà, il porto è coinvolto in un numero di *supply chains* (ciascuna caratterizzata da uno specifico valore per il consumatore) e, contestualmente, l'offerta di servizi in una specifica catena è generata da differenti attori portuali che perseguono una comune strategia per soddisfare gli specifici bisogni del cliente” (DeMartino, 2018, p. 31).

La prospettiva mediterranea del Mezzogiorno

Il Mediterraneo, che è stata culla di civiltà ed anche di sviluppo economico, si può rimettere in movimento a condizione che siano efficaci i meccanismi di connessioni tra le regioni che lo compongono: “La decadenza, le crisi e i malesseri del Mediterraneo coincidono con i guasti, le insufficienze, le fratture del sistema di circolazione che lo attraversa, lo travalica e lo circonda, e che per secoli lo aveva posto al di sopra di se stesso” (Braudel, 2017, p. 56).

L'integrazione di questo spazio culturale, sociale ed economico passa attraverso un progetto di sviluppo che sia capace di affievolire le fratture che rischiano di lacerare gli elementi di potenziale cooperazione rispetto ai fattori di conflitto: “Il Mediterraneo è uno spazio di relazione tra paesi che presentano forti differenziali di crescita, di sviluppo economico e di democrazia. Dunque, come in un microcosmo, la regione mediterranea riflette tutte le grandi sfide del nuovo millennio: crescita demografica,

disoccupazione, migrazioni, riforma delle politiche di welfare, contrasto delle povertà, effetti del cambiamento climatico sullo sviluppo, gestione dei conflitti per il controllo delle risorse naturali" (ISSM-CNR, 2017, p. 28).

Che il destino mediterraneo sia quello di una nuova centralità e di uno sviluppo consolidato non è certo. Molti pensano anzi il contrario. "Questo non è più un mare per sogni e avventure. È ormai un mare di esiliati, di profughi, di petrolieri, di crocieristi last minute, di scafisti, di pazzi sanguinari" (Vanoli, 2015, p. 195-196).

Eppure non è detto che sia necessariamente così. Anzi. Molto dipenderà dalla ripresa di una iniziativa politica ed economica per disegnare uno scenario mediterraneo di integrazione e di cooperazione tra Europa ed Africa del Nord. Sarà decisivo non subire l'iniziativa cinese, che si sta posizionando nel Mediterraneo per instaurare una testa di ponte verso l'Europa centrale ed il Nord Africa. Non possiamo stare a guardare: serve una iniziativa capace di mobilitare le forze istituzionali, economiche e sociali.

I porti italiani potranno giocare un ruolo positivo e propositivo, come cerniere tra territori e mare, oltre che come generatori di connessioni. I porti della Campania sono nella condizione di poter essere attori partecipi di un percorso propositivo, se sapranno giocare bene la carta della zona economica speciale non solo come attrattore di investimenti produttivi ma anche come meccanismo per costruire una rete di collegamenti con le economie del Mediterraneo.

"I porti del Mezzogiorno hanno un fattore di attrazione naturale che è il loro strategico posizionamento che consente di evitare deviazioni di rotta; ma occorre migliorare l'aspetto intermodale. In particolare la copia Napoli-Salerno sul Tirreno e Bari-Taranto sulla dorsale adriatica posso diventare la base logistica per l'insieme dell'industria italiana sino alla pianura padana" (SRM, 2017, p. 117).

La proiezione mediterranea del nostro sviluppo produttivo costituisce la piattaforma possibile per uno sviluppo sostenibile in un quadrante del mondo che rappresenta una parte rilevante delle rotte marittime ed un potenziale strategico per la crescita economica. Nulla è scontato che si realizzi senza azioni di irrobustimento industriale e logistico del territorio.

Si potrà essere attori passivi delle trasformazioni che ci attendono, oppure protagonisti dei cambiamenti che si dovranno determinare. I confini dello sviluppo sono in via di continua rideterminazione. Solo chi riesce ad esportare conoscenza e qualità sarà in grado di attrarre valore.

Dopo la lunga fase della crisi economica, che ha indotto una ulteriore debolezza strategica nelle regioni meridionali, qualche segnale di ripresa si comincia ad intravedere, frutto delle capacità industriali e delle competenze professionali che sono radicate nel Mezzogiorno. La portualità può essere uno degli elementi di stimolo verso l'apertura, generando connessioni marittime ed offrendo opportunità per un miglioramento lo-

gistico di cui potranno beneficiare le imprese del territorio.

In questi anni difficili, la Campania ha dimostrato senza dubbio di essere “la regione più resiliente del Mezzogiorno” (Lagravinese, 2018, p. 49). Questo carattere va consolidato e reso più strutturalmente robusto, per costruire quel ponte tra Mezzogiorno e Mediterraneo che potrà essere uno degli assi per ripensare il futuro industriale e logistico dell’Europa. I porti di Napoli e di Salerno potranno giocare, se supportati dalle istituzioni, dal territorio e dalle forze economico-sociali, un ruolo di leva per la crescita sostenibile.

Bibliografia

- AA.VV. (2006). Europa Mediterraneo. Un'idea di strategia dei trasporti. Il Mulino.
- AA.VV. (2018). Connettere l'Italia. Trasporti e logistica per un Paese che cambia. Franco Angeli.
- Abulafia, D. (2013). Il grande mare. Storia del Mediterraneo. Mondadori.
- Amatori, F. (2013). Lo storico e l'impresa. Giappichelli.
- Attali, J. (2017). Histoire de la mer. Fayard.
- Braudel, F. (2017). Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini e la tradizione. Bompiani.
- Caliguri, M., & Sberze, A. (2017). Il pericolo viene dal mare. Intelligence e portualità. Rubbettino.
- Cardini, F. (2014). Incontri (e scontri) mediterranei. Salerno Editrice.
- Cardini, F., & Vanoli, A. (2017). La via della seta. Una storia millenaria tra Oriente ed Occidente. Il Mulino.
- De Vincenti, C. (2018). La questione meridionale oggi. Una nuova visione del Mezzogiorno, in a cura di Giuseppe Coco e Amedeo Lepore, Il risveglio del Mezzogiorno. Nuove politiche per lo sviluppo. Laterza.
- Deandreas, M. (2018). Mezzogiorno e nuova centralità economica nel Mediterraneo, in Mezzogiorno protagonista: missione possibile. Dipartimento per l'informazione e l'editoria.
- De Martino, M. (2018). Port competitiveness and value creation: the network approach. Universiteit Antwerpen.

- Fagan, P. (2017). Verso un mondo multipolare. Il gioco di tutti i giochi nell'era Trump. Fazi.
- Finanze, M. d. (2018). Documento di economia e finanza 2018. Allegato Connettere l'Italia.
- Forte, E. (2017). L'infittimento delle autostrade del Mare Nostrum. Svimez.
- Giovannini, E. (2017). L'utopia sostenibile. Laterza.
- Glete, J. (2010). La guerra sul mare. 1500-1650. Il Mulino.
- Grotti, F. L. (2018). La Cina e il nuovo ordine euro-asiatico. Aspeniaonline.
- Idotta, F. (2009). Rotte mediterranee. Città del Sole.
- ISSM-CNR. (2017). Rapporto sulle economie del Mediterraneo. Edizione 2017. Il Mulino.
- Lagravinese, R. (2018). Crisi economica e Mezzogiorno resiliente, in a cura di Giuseppe Coco ed Amedeo Lepore, Il risveglio del Mezzogiorno. Nuove politiche per lo sviluppo. Laterza.
- Masciopinto, M. C. (2016). I porti del Mediterraneo: mondi sociali e spazi di frontiera.
- Matvejevic, P. (2008). Il Mediterraneo e l'Europa. Garzanti.
- Migliorini, L. M. (2017). Le verità dei vinti. Quattro storie mediterranee. Salerno Editrice.
- Onida. (2017). L'industria intelligente. Per una politica di specializzazione efficace. Università Bocconi Editore.
- Onida. (2017). L'industria intelligente. Per una politica di specializzazione efficace. Università Bocconi Editore.
- Ramazzotti, F., & Pirro, A. (2018). La persistenza della grande impresa nell'Italia meridionale. Dalla crisi del modello fordista alle nuove politiche industriali, in a cura di Giuseppe Coco e Amedeo Lepore, Il risveglio del Mezzogiorno. Nuove politiche per lo sviluppo. Laterza.
- Rossi, E. (2018). Il sistema mondiale degli scambi e la sfida del protezionismo: dalle schermaglie alla escalation ? Aspenia online.
- Sapelli, G. (2018). Oltre il capitalismo. Macchine, lavoro, proprietà. Guerini.
- Servidio, S., & Prezioso, G. (2018). La difficile intersezione tra economia e politica industriale: alcune riflessioni alla luce della lunga crisi, in a cura di Giuseppe Coco ed Amedeo Lepore, Il risveglio del Mezzogiorno, Nuove politiche per lo sviluppo. Laterza.
- Spirito, P. (2018). Infrastrutture e servizi di connettività per lo sviluppo del Mezzogiorno, in a cura di Giuseppe Coco e Amedeo Lepore, Il risveglio del Mezzogiorno, Nuove politiche per lo sviluppo. Laterza.

- SRM. (2017). *Italian Maritime Economy. Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta*. Giannini Editore.
- SRM. (2017). *Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo. Settimo rapporto annuale*. Giannini Editore.
- Strangio, D. (2017). *Globalizzazione, disuguaglianze, migrazioni*. Carocci.
- Vanoli, A. (2015). *Quando guidavano le stelle. Viaggio sentimentale nel Mediterraneo*. Il Mulino.
- WWF. (2017). *Reviving the economy of the Mediterranean Sea*.

maritime
economy