

The destiny of the people and the evolution of civilizations passes more and more through the sea. “Economic, political, military, social and cultural powers belong to those who can manage the sea and the ports. ... It has been through the sea that, for millennia, ideas and goods have been circulating, it has been through the sea that competition and division of labor have been organized; even today, more than nine tenths of goods and communications still pass through it” (Attali, 2017, p.12-13).

For a TV worth \$ 1,000, produced in Shanghai and sold in Antwerp, the cost of shipping is \$ 10, compared to \$ 70 for air travel. Globalization would have remained a lame duck without the economies of scale fixed by the reorganization of maritime services and the construction of an efficient communications network established with degressive prices.

Changes in the Mediterranean horizon

The history of the main cultures and religions originates from the complex events that have gone through the relationship between land and sea. “What is the Mediterranean? Not a landscape, but countless landscapes. Not a sea, but a succession of seas. Not a civilization, but a series of civilizations piled on each other” (Braudel, 2017, p.5). The overlapping of civilizations piled up in a territory that becomes thicker in relationships, in spaces often subjected by contests for the control of traffic and raw materials, is often referred to the describe the Mediterranean history.

The Mediterranean horizon escapes the homologations, the result of confluence between civilizations and different origins: “the Mediterranean ensemble composed of several subsets that defy or refute several ideas received” (Matvejevic, 2008, p.23). But, just in respect - or maintenance - of the differences mergers and crossings have been generated and have changed the meaning and the path of history.

Ports are a privileged observatory of these dynamics, as they constitute a hinge between territory and horizon. “Observing the Mediterranean from the point of view of a port means scrutinizing it in its nature as a viable space, a territory of exchange not just for merchandise, but also for culture and society” (Masciopinto, 2016, p.127). Every port overlooking the *Mare Nostrum* feels in the middle of the Mediterranean. This expression has

become a ritual reference, but risks to become empty of strategic significance, the redesign of the international routes and the doubling of the Suez Canal are consolidating the importance of Mediterranean maritime traffic, which today weighs more than 20% of the whole world volume, 25% of container line services, 30% of oil traffic.

The 8-10% of the world's maritime traffic passes through Suez Canal. During the first nine months of 2017, around 668 million tons of goods passed through the Canal, that means an increase of 9.8% compared to the same period of the previous year. Just for the construction of the Suez Canal, in the middle of the nineteenth century, the Mediterranean, albeit for a limited time, had reacquired an important strategic role: "A new era was inaugurated for the Mediterranean which, due to ocean navigation started in the sixteenth century, returned now to the center of the world. The Suez Canal conferred a new meaning, and finally the task of possessing the rock of Gibraltar" (Cardini F., 2014, p.62).

The game played on the Mediterranean chessboard is extremely important. The economic weight of the maritime activities generated by the Mediterranean Sea is equal to an annual value of 450 billion dollars, which, compared to the regional GNP, makes this sector the fifth most important economy in the area after France, Italy, Spain and Turkey: "this value represents about 20% of the world maritime product, in an area that makes up only 1% of the world's oceanic space. Furthermore, the economic assets of the Mediterranean Sea are conservatively estimated at 5.6 trillion dollars "(WWF, 2017, p.9).

The role of the ports of Naples and Salerno in the Mediterranean scenery

Campania ports, in particular Naples and Salerno ports, can be protagonists of this development opportunity, in different market segments fundamental for the maritime economy: cruises, motorways of the sea, energy sector, traffic of commercial containers and various goods. "In addition to the main commercial ports of the peninsula, some ports called" intermediate "are potential attractors of freight flows, which could play a decisive role in the Euro-Mediterranean model compared to euro-centric" (Forte, 2017, p.36).

The port system of southern Italy has recorded, in recent years, the crisis of the ports of pure transshipment, especially Gioia Tauro and Taranto. The competition played by the North African ports, the Chinese design based on Piraeus, the crisis of the ports of pure transshipment determine a necessary redesign of the Mediterranean port bases. The

gateway function returns to take on a leading role, confirming that port systems can be competitive on the condition that they can build a dialogue between the territory behind and the system of maritime connections.

Adriatic and Tyrrhenian are the port systems that must build a strong Mediterranean relationship, respectively towards the East and the West Med. In the perspective of strengthening the railway connection between Naples and Bari, a collaboration between the port systems of the Tyrrhenian and Adriatic, to configure a logistic structure able to offer market, through collaboration with shipping companies and an adequate network of efficient connections, becomes essential.

Today about 50% of all the import-export of Italy leaves or arrives in a port of the South. This strength must be made a system and must be considered a strategic lever of action to strengthen a Mediterranean presence that constitutes a precious asset for our economy. In the MENA (Middle East North Africa) area, Italian exports are worth 10% of the total, while that of the South is 15%. It is therefore a game of considerable importance, which is worth playing.



The waterfront and port of Salerno.

The awareness of the maritime operators but also, and perhaps first of all, a political and institutional initiative can restore greater role to Italy and Southern Europe in the Mediterranean chessboard. However, the way to go back and build a competitive scenery for the maritime economy in the Mediterranean is still far and must find strategic coherences. We read in the recent book written by Mario Caligiuri and Andrea Sberze: “on paper we are a Mediterranean country. Indeed, the Mediterranean country par excellence. But in facts? The conscience of our Mediterranean centrality, on which the Roman empire was dominated for centuries and which our maritime republics profited ... seems to have evaporated” (Caliguri & Sberze, 2017, p.11).

The deficit of European policies for the Mediterranean

The stone guest of this “great game” is Europe. So far, the Community port facility has been characterized by a contrast between the Northern European and the Mediterranean port system, in competition to attire traffic to the European market. It should be emphasized that “in the European Union at the beginning of our century, the gravity center of Europe is still in the North” (Abulafia, 2013, p.660).

While the Northern European port system doesn’t know any extra-Community competition to serve our markets, the ports of the southern EU shore suffer the competition that comes from the North-African shore. The European Union strategy on Mediterranean finds difficulties to establish. Recently we are beginning to draw institutional cooperation and intervention paths to remedy the gap realized by the Chinese hegemonic strategies.

Some signal is finally starting to move. Last year in Naples, on November 30th, was signed a partnership declaration between the European Commission and the Mediterranean Union, signed by the Ministers of Maritime Affairs of the ten States participating in the initiative for the sustainable development of the blue economy in the Mediterranean West. The States are Algeria, France, Italy, Libya, Malta, Mauritania, Morocco, Portugal, Spain, Tunisia.

The “Initiative for the sustainable development of the blue economy in the western

Mediterranean”, approved with a communication of April 19th 2017 by the European Commission, proposes the following aims: increasing of maritime safety; promoting of the sustainable growth of the blue economy and the development of employment; preserving of the ecosystem and biodiversity of the western Mediterranean regions.

We must give *concrete legs* to these objectives: on one hand, we need infrastructural financing for the strengthening of networks and technologies; on the other, we need to increase our maritime connections.

So far the flows have mainly concerned the tragic phenomenon of migration from Africa to Europe, and the contaminations are more connected to the terrible events of Islamic terrorism that undermines security. “The Mediterranean is now a scary word, that divides and makes us indignant. Its millennial history doesn’t matter no more: what interests is the desperate people who drown every day, the economic crisis that for years has been going through like a storm, the madmen and the murderers who bloodied the coasts” (Vanoli, 2015, p.8).

If approaches related to fear and closure prevail over social phenomena that must be governed and managed, the Mediterranean loses its horizon and its opportunity. The economic protectionism, which stands out on the horizon, risks to cross the social protectionism.

While terrorism must be fought with the weapons of international cooperation, with regard to demographic dynamics we are in the presence of irreversible phenomena. “Africa is still a continent out of control: if in 2015, with 1.2 billion people, it represented the 16% of the world’s population, in 2050 it will have 2.5 billion of men and women, almost 26% of the population world, and in 2100 could reach 4.5 billion, 40% of the total” (Giovannini, 2017, p.10).

It was a strategic mistake of Europe misunderstand these phenomena of a demographic nature and unevaluated the changes of social relations. We decided to play exclusively in remittance, fueling people’s fears without leading a process of transformation.

Today our maritime imaginary is more oriented to read the imaginative implications of the Silk Road than to interpret the potential of the Mediterranean horizon. The route between Shanghai and Naples takes 21 days of navigation, while the rout between Tunis and Naples takes only 15 hours. Time remains a strategic variable of competition. And the variable

geometry of globalization will shift the frontier of the future to Africa. If we are able to understand and direct this challenge, using the Mediterranean as a strategic axis, we will be able to change the destiny of southern Europe, and of our South.

The Mediterranean perspective of the South

The Mediterranean, which has been the cradle of civilization and also of the economic development, can be put back and move if the mechanisms of connections between the regions that make it up are effective: “The decadence, crises and illnesses of the Mediterranean coincide with the failures, the inadequacies, the fractures of the circulation system that crosses and surrounds it, and that for centuries had placed it above” (Braudel, 2017, 56).

The integration of this cultural, social and economic space passes through a development project that is able to weaken the fractures that risk tearing the elements of potential cooperation with respect to the factors of conflict: “The Mediterranean is a space for relations between countries and presents strong differentials of growth, economic development and democracy. So, as in a microcosm, the Mediterranean region reflects all the great challenges of the new millennium: population growth, unemployment, migration, reform of welfare policies, poverty reduction, effects of climate change on development, conflict management for the control of natural resources” (ISSM-CNR, 2017, p.28).

Italian ports will play a positive and proactive role, as hinges between territories and the sea, as well as connections generators. Campania ports are in a position to be actors involved in a proposed path, if they know how to play well the card of the special economic zone not just as an attractor of productive investments but also as a mechanism to build a network of links with the Mediterranean economies.



The Gulf of Castellammare di Stabia and port area.

“The South ports have a natural attraction factor, their strategic positioning, that avoids deviations of the course, but the intermodal aspect needs to be improved. In particular, the Naples-Salerno copy on the Tyrrhenian and Bari-Taranto lines on the Adriatic backbone can become the logistics base for the whole of Italian industry up to the Po Valley” (SRM, 2017, page 117).

The Mediterranean projection of our productive development constitutes the possible platform for sustainable development in a quadrant of the world that represents a significant part of the sea routes and a strategic potential for the economic growth. Every action has to include actions of industrial and logistical consolidation of the territory.

You can be passive actors of the transformations that await us, or protagonists of the changes that will have to be determined. The boundaries of development are being continually redetermined. Only those who manage to export knowledge and quality will be able to attract value.

After the long phase of the economic crisis which has induced a further strategic weakness in the southern regions, some signs of recovery are beginning to be glimpsed, the result of

industrial skills and professional skills that are rooted in the South. The port system can be one of the elements of stimulus towards the opening, generating maritime connections and offering opportunities for a logistic improvement that will be able to benefit the enterprises of the territory.

References

Abulafia, D. (2013). *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*. Mondadori.

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.

Deandreis, M. (2018). *Mezzogiorno e nuova centralità economica nel Mediterraneo, in Mezzogiorno*

protagonista: missione possibile. Dipartimento per l'informazione e l'editoria.

Fagan, P. (2017). *Verso un mondo multipolare. Il gioco di tutti i giochi nell'era Trump.* Fazi.

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.

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.

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.

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.*

Vanoli, A. (2015). *Quando guidavano le stelle. Viaggio sentimentale nel Mediterraneo. Il Mulino.*

WWF. (2017). *Reviving the economy of the Mediterranean Sea.*

Head Image: A view of the Port of Naples.

Il futuro dei sistemi portuali nel 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).

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.

I mutamenti dell'orizzonte mediterraneo

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.

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.

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 scrutarlo 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.

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).

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).

Il ruolo dei porti di Napoli e Salerno nello scenario mediterraneo

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. "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).

La portualità dell'Italia meridionale registra, negli anni recenti, la crisi dei porti di puro *transshipment*, Gioia Tauro e Taranto in particolare. La concorrenza giocata dalla portualità nordafricana, il disegno cinese basato sul Pireo, la crisi dei porti di puro *transshipment* 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.

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 compagnie di navigazione, una rete adeguata di collegamenti efficienti.

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 (Middle East North Africa) l'export italiano vale il 10% del totale, e quello del Mezzogiorno il 15%. Si tratta dunque di una partita di notevole rilevanza, che vale la pena di essere giocata.

Il waterfront e il Porto di Salerno.

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. Tuttavia, la strada per tornare a costruire uno scenario competitivo per l'economia marittima nel Mediterraneo è ancora lunga, e deve trovare coerenze strategiche. 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 imperniò per secoli l'impero romano e di cui profittarono le nostre repubbliche marinare ... sembra ormai evaporata" (Caligiuri & Sberze, 2017, p. 11).

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: incrementare la sicurezza marittima; promuovere la crescita sostenibile della *blue economy* e lo sviluppo dell'occupazione; 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 ed 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.

Il nostro immaginario marittimo oggi è più orientato a leggere le implicazioni immaginifiche della Via della Seta che non ad interpretare le potenzialità dell’orizzonte mediterraneo. 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.

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).

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.

Il golfo di Castellamare di Stabia e l'area portuale.

“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 coppia Napoli-Salerno sul Tirreno e Bari-Taranto sulla dorsale adriatica possono 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 logistico di cui potranno beneficiare le imprese del territorio.

References

Abulafia, D. (2013). *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*. Mondadori.

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.

Deandreis, M. (2018). *Mezzogiorno e nuova centralità economica nel Mediterraneo, in Mezzogiorno protagonista: missione possibile*. Dipartimento per l'informazione e l'editoria.

Fagan, P. (2017). *Verso un mondo multipolare. Il gioco di tutti i giochi nell'era Trump*. Fazi.

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.

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.

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.

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.

Vanoli, A. (2015). *Quando guidavano le stelle. Viaggio sentimentale nel Mediterraneo*. Il Mulino.

WWF. (2017). *Reviving the economy of the Mediterranean Sea*.

Head Image: Una veduta del Porto di Napoli.