

Lo scenario

SINERGIE TRA MALTA E CAMPANIA

Pietro Spirito

Una delegazione del cluster marittimo italiano si è recata, nei giorni scorsi, a Malta, per visitare le realtà marittime maggiormente significative e per incontrare operatori ed istituzioni di un Paese che svolge un ruolo rilevante nella organizzazione dei traffici e dei sistemi industriali per l'economia del Mare mediterranea.

Per i porti della Campania comprendere quello che è accaduto, e quello che prossimamente succederà, a Malta è questione strategica di primaria rilevanza. Da lungo tempo Malta, in quanto Paese aderente non solo all'Unione Europea ma anche al Commonwealth, è stato prevalentemente nella sfera di influenza britannica. L'avvio della Brexit, che si compierà nell'arco di un tempo ormai breve, determinerà per forza di cose un riposizionamento di Malta nello scacchiere delle alleanze. La posizione geografica assolutamente baricentrica nel bacino del Mediterraneo e la crescita dell'industria marittima comportano inevitabilmente una attenzione che deve essere destinata a comprendere quale modello di relazioni vada costruito, per l'Italia, per il Mezzogiorno e per la Campania.

Innanzitutto va sottolineato che nell'industria della riparazione cantieristica maltese è un imprenditore napoletano che gioca un ruolo di primo piano: Antonio Palumbo ha rilevato, al termine di un complesso percorso di privatizzazione, i cantieri che sono collocati nel cuore di La Valletta, capitale dello Stato maltese. Si tratta di un sito produttivo di grande dimensione, dedicato alla riparazione navale e dei superyacht, con più di 400 addetti. Tale stabilimento svolge un ruolo strategico nell'industria della riparazione del Mediterraneo, contrastando il peso crescente dell'industria cantieristica turca. Nei passati decenni la cantieristica napoletana ha perso diverse occasioni per essere protagonista di una profonda riconfigurazione del mercato della riparazione navale. Ora, si avvertono i primi timidi segnali di controtendenza, che dovranno essere coltivati per riportare la cantieristica di riparazione partenopea ad un livello di competizione europea e mediterranea.

La recente assegnazione di una nuova concessione per il posizionamento di un bacino galleggiante di grandi dimensioni nel porto di Napoli alla società Napoli Dry Docks, che

vede l'alleanza tra il Gruppo Palumbo e la Nuova Meccanica Navale, inverte una tendenza e segna la ripresa di un ciclo di ampliamento della base produttiva indispensabile per tornare a giocare un ruolo da protagonisti.

Malta Freeport costituisce l'altro polo di shipping sul quale concentrare la nostra attenzione. Partito nel 1988, il sistema di terminal Freeport oggi movimentava oltre 3 milioni di Teus all'anno, al 96% per transshipment. Nel 2008 la compagnia francese CMA-CGM ha ottenuto una estensione della concessione a 65 anni.

La metà delle azioni sono state vendute in Malta Freeport Terminals al gruppo turco Yildirim. Successivamente, CMA-CGM ha venduto il 49% delle sue azioni in Terminal Link a China Merchants Holding. A partire dalla privatizzazione, sono stati realizzati investimenti per oltre 250 milioni di euro.

Per i traffici di attraversamento nel Mediterraneo, che richiedono operazione di puro transshipment per raggiungere i mercati europei, Malta si trova in una condizione di indubbio vantaggio competitivo: per le mega portacontainer è necessaria una deviazione di sole sei miglia nella rotta tra Suez e Gibilterra. Le due grandi alleanze 2M (Maersk ed MSC) e Ocean Alliance hanno scelto Malta Freeport nella rete dei propri collegamenti.

Proprio per questa ragione, poter disporre di connessioni di federaggio per il traffico contenitori tra Malta e i porti campani, può migliorare l'offerta di servizi logistici per la nostra industria manifatturiera. Infine, una presenza qualificata è significativa è assicurata dal Gruppo Grimaldi nel fondamentale segmento delle autostrade del mare. In questo caso il collegamento esistente tra il porto di Salerno e quello di La Valletta costituisce certamente un positivo elemento di connessione per l'economia e la portualità campana.

Insomma, sotto molti profili l'integrazione tra Sistema Portuale maltese e campano costituisce una delle chiavi sulle quali lavorare per tornare a porre i nostri porti al centro del Mediterraneo.

L'autore è presidente della Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale

© RIPRODUZIONE RISERVATA