

Promosso dalla fondazione il convegno ospitato a palazzo San Giorgio nell'ambito delle "Lezioni reggine"

Sulle rotte del Mediterraneo

Nelle pagine di Domenico Corso le opportunità dell'Area Metropolitana

Giorgio Gatto Costantino

Ricordate Benigni che nel celebre "Non ci resta che piangere" cerca di raggiungere Colombo per impedirgli di scoprire l'America? Bé se fosse riuscito nell'impresa in molti, a partire dai nativi americani, gli sarebbero stati grati. Ma siccome la storia non si scrive con i "se" bisogna prendere atto di quanto scaturì da quella scoperta epocale a partire dal declassamento del mare Nostrum, da ombelico del mondo a suo calcagno...

Il convegno "Il Mediterraneo e le sue rotte" svoltosi a palazzo San Giorgio e organizzato dalla Fondazione Mediterranea nell'ambito del programma "lezioni reggine", ha però messo in luce una rivincita storica.

«A distanza di cinque secoli - evidenzia nell'introduzione all'evento il dott. Vincenzo Vitale, presidente della fondazione - un combinato di mutamenti geoeconomici e innovazioni tecnologiche rimescola le carte, sì che i porti del Mediterraneo riacquistano una nuova centralità nei grandi flussi di merci su scala intercontinentale».

Le tesi dalle quali parte e si sviluppa il ragionamento sono raccolte nell'agile volume "Il mare mediterraneo e la città metropolitana" che l'autore, Domenico Corso, ha illustrato durante l'appuntamento culturale.

L'avv. Corrado Savasta, dirigente dell'ufficio legale dell'autorità portuale di Messina, con la sua relazione ha consentito di inquadrare l'opera del prof. Corso nello scenario economico e commerciale che si è sviluppato nel volgere degli ultimi secoli. Se nel Medioevo si andava da nordovest a sudest per le crociate, a partire dal rinascimento, i porti mediterranei mutano la



Corrado Savasta, Vincenzo Vitale e Domenico Corso durante il convegno a Palazzo San Giorgio

propria identità. Alcuni, diventano "porti franchi" da dazi e diventano così centri attrattivi di merci, capitali e crediti con disponibilità finanziarie importanti. In altre parole si va a Genova non perché sia di strada ma perché le navi e i loro armatori trovano qui le condizioni migliori per sviluppare i propri affari.

Dalle tre caravelle genovesi di ieri ai giganteschi portacontainer cinesi di oggi il passo è più breve di quello che sembra.

Spiega sempre Vitale: «Posto che l'economia mondiale oggi

poggia su tre pilastri, Estremo Oriente, Europa e Nord America, e che la stragrande maggioranza del traffico commerciale tra questi poli avviene via mare tramite il trasporto containerizzato, l'affermarsi dell'intermodalità e delle tecniche "hub and spoke" rende economicamente più vantaggiosa la rotta che, lungo l'asse Asia-America, passa per il canale di Suez». E subito dopo per il nostro Stretto. E qui viene il fulcro del ragionamento di Corso che si accalora non poco quando pensa alle opportunità che rischiano di sfumare per

un'area strategica come quella dello Stretto «che deve integrare anche Gioia Tauro» precisa e puntualizza il professore.

«La scatola vuota da riempire», richiamata dall'autore, è il concetto di città mediterranea ancora debole nei contenuti e nelle conseguenze pratiche. «Principalmente Reggio, città metropolitana e mediterranea, deve fornire servizi e per fare questo deve stabilire una relazione fortissima con Gioia Tauro in modo da creare una piattaforma logistica competitiva e funzionale alle esigenze del traffico

mediterr

Se si o
portunità
sare alla
so, «come
ne cittad
mento a
città met
tate le ba
Messina
land città
poli dello
care un r
scenario
lo di Barc
Euromed
scambio.