

**ODG**  
**N. 1757**

Tutela della logistica piemontese a seguito delle tensioni mediorientali

*Presentato dal Consigliere regionale:*

*BONGIOANNI PAOLO (primo firmatario) 12/01/2024*

*Richiesta trattazione in aula*

*Presentato in data 12/01/2024*

Al Presidente del  
Consiglio regionale  
del Piemonte

## **ORDINE DEL GIORNO**

*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e  
dell'articolo 103 del Regolamento interno,*

**OGGETTO:** Tutela della logistica piemontese a seguito delle tensioni mediorientali e dei rischi della navigazione marittima commerciale lungo la rotta del Mar Rosso e del Canale di Suez.

### **PREMESSO CHE**

A partire da Ottobre 2023 nella regione mediorientale è cresciuta assai l'instabilità, a causa dell'esacerbarsi del conflitto israeliano palestinese, che ha visto nell'attentato terroristico di massa del 7 ottobre perpetrato da Jihad islamica, Brigate Ezzedin Al Qassam e sostenuto dalla organizzazione terroristica Hamas e nella successiva reazione delle forze di difesa israeliane l'inizio di una nuova fase di questo storico conflitto irrisolto da molti decenni.

Tali tensioni hanno riflessi negativi non solo sulla regione israeliana e su quella palestinese ma anche sul commercio nell'area del golfo Persico e del mar Rosso, con l'infiammarsi della tensione che ha portato gruppi islamisti sciiti radicali, gli Houthi, che a seguito della guerra civile in Yemen tra la fazione sciita e quella sunnita controllano la capitale San'a e la parte orientale dello stretto di Bab-al-Mandab, porta meridionale del mar Rosso, ad attaccare diversi convogli marittimi commerciali lungo la navigazione meridionale del mar Rosso, oltre all'uso di droni e razzi volti ad attaccare il territorio israeliano.

Il mar Rosso e il canale di Suez sono uno dei punti nevralgici del commercio mondiale, in cui si stima circa il 12% delle merci globali e il 30% dei container marittimi passino da quella via marittima, oltre a beni essenziali come petrolio, materiali agricoli, minerali, gas naturale.

Diverse compagnie marittime leader del settore, come la danese Maersk e la cinese Msc, prime due al mondo per trasporto di container, hanno deciso di non far passare, a causa dei rischi di attacchi, le loro navi dal canale di Suez, usando l'alternativa della circumnavigazione del continente africano, che comporta un aggravio di costi e di tempi della logistica con ripercussioni non solo sulle compagnie di navigazione, con spese aumentate anche del 100% rispetto a prima ma anche sulla logistica mediterranea, ma anche col rischio concreto che vengano avvantaggiati i porti del mare del Nord europeo, causando così un impoverimento del traffico e del volume commerciale della logistica in Italia e della catena di distribuzione delle merci.

### **CONSIDERATO CHE**

La Regione Piemonte ha nella logistica uno dei suoi punti di forza, essendo il naturale retroporto della Liguria che conta i porti di Genova e Savona e Vado Ligure, indispensabili anche per le esportazioni piemontesi agricole in settori come, ad esempio, l'ortofrutta ed in cui il porto di Vado è cruciale per lo smistamento di container.

In regione Piemonte sono stati portati avanti investimenti ingenti sulle infrastrutture di grande impatto economico, come le ferrovie ad alta velocità Torino Lione e il Terzo Valico, oltre alla presenza di poli logistici strutturati come il CIM a Novara, Orbassano S.I.T.O, Rivalta Scrivia, che rischiano di patire problematiche qualora si abbia un significativo decremento del flusso di merci nei porti liguri a causa della instabilità della rotta marittima del Mar Rosso.

### **RILEVATO CHE**

In base all'articolo 15 dello Statuto, *“la Regione, nel rispetto delle norme di procedura stabilite con legge dello Stato, concorre alla determinazione delle politiche dell'Unione europea, partecipa alle decisioni dirette alla formazione degli atti normativi comunitari e provvede all'attuazione ed esecuzione degli accordi internazionali e comunitari.”*

Pur essendo la risoluzione delle tensioni mediorientali e della sicurezza della navigazione marittima del mar Rosso tematiche superiori alle capacità istituzionali regionali, è necessario attivarsi, sia presso le sedi comunitarie sia presso il governo nazionale, affinché si possano creare condizioni a livello internazionale per garantire la sicurezza della navigazione del mar Rosso e ridurre le tensioni nell'area mediorientale, promuovendo anche un rafforzamento sia della missione europea Atlanta, che dal 2008 tutela la navigazione marittima nel corno d'Africa anche in chiave antipirateria, sia della task-force 153, che preveda anche un ruolo per i paesi del Vicino Oriente africani che si affacciano sul mar Rosso, in modo da apparire una missione di interesse globale che valorizzi anche le relazioni con tali paesi.

### **Il CONSIGLIO REGIONALE impegna la GIUNTA REGIONALE e il PRESIDENTE a:**

- 1) Nell'ambito delle proprie competenze, attivarsi in sede nazionale e comunitaria al fine che la comunità europea, anche nell'ambito della partnership della Alleanza Atlantica, rafforzi la missione europea Atlanta per la sicurezza della navigazione del Mar Rosso e la task force 153, con un maggior coinvolgimento dei paesi del Vicino Oriente e dell'Africa che si affacciano sul Mar Rosso.
- 2) Promuovere, in sede europea e nazionale, una intensificazione degli sforzi diplomatici, congiunti con la comunità internazionale, al fine di ridurre l'intensità delle ostilità inerenti il conflitto israeliano palestinese e in Yemen e le conseguenze geopolitiche di tali guerre sulla intera regione mediorientale e sulla sicurezza dei traffici marittimi del mar Rosso.
- 3) Condannare ogni attacco alla navigazione marittima commerciale nel Mar Rosso da parte dei gruppi yemeniti Houthi e esprimere contrarietà e biasimo per il sostegno dell'Iran a tali gruppi armati.

Proponente Paolo BONGIOANNI