

Sviluppo dei porti e logistica il governo dimentica il Sud

Nando Santonastaso

Carlo Messina, Ceo di Intesa Sanpaolo, sostiene che «se il Mezzogiorno fosse uno Stato a sé sarebbe tra i primi dieci in Europa», come ha ripetuto anche ieri durante la conferenza stampa di presentazione del sostegno dell'istituto all'economia reale e al Pnrr. Non sono parole fini a loro stesse perché raccontano, pur nell'atipicità dell'accostamento territoriale, una verità poco considerata: per alcuni indicatori, elaborati a suo tempo da Srm, a cominciare dal numero delle micro-imprese manifatturiere, il Sud è 20 punti percentuali più su persino della Germania. E per addetti e potenzialità del trasporto marittimo la sfida anche con i Paesi mediterranei, balcanici in testa, regge. Solo che poi si osserva che tra i progetti cantierabili relativi alla portualità, inseriti dal ministro delle Infrastrutture sostenibili Giovannini nell'elenco delle opere commissariate, ce n'è uno solo, quello relativo al porto di Palermo per il quale è previsto un finanziamento di 155 milioni. E gli altri? E l'annunciata, maggiore attenzione al sistema dei porti meridionali nella stesura definitiva del Pnrr, che approda oggi in Consiglio dei ministri? La risposta più convincente al momento è quella ipotizzata dal capo economista di Intesa Sanpaolo, Gregorio De Felice: è probabile, ha detto ieri nella stessa conferenza stampa, che considerati i tempi di attuazione piuttosto rapidi imposti dal Recovery Fund a tutti i Paesi, l'unico progetto immediatamente cantierabile e da completare entro il 2026, termine finale per la spesa del Next Generation Eu, fosse quello siciliano. Naturalmente non si può escludere che nelle valutazioni del governo su come investire le risorse europee entrino altri fattori, a partire dalla possibilità di finanziare interventi specifici anche a prescindere dal Next Generation Eu ricorrendo ad esempio alle tante risorse previste per il Sud (altri 100 miliardi tra Fondi strutturali 2021-27 e Fondo sviluppo coesione).

IL PIANO Ma intanto anche nella dotazione prevista nel capitolo Sud del Pnrr, costruito dalla ministra Carfagna (circa 82 miliardi nelle sei missioni del Piano, pari al 40% del totale delle risorse) ci sono elementi su cui riflettere. Tra le priorità degli investimenti in infrastrutture, la quota più rilevante con il 53% del totale pari a circa 15 miliardi di euro, i porti figurano a pieno titolo insieme all'Alta velocità ferroviaria e alle strade. E non solo con specifico riferimento alle Zes ma anche alla Componente Intermodalità e logistica integrata che agli scali marittimi meridionali è praticamente tutta o quasi da progettare, a differenza dei grandi porti del Nord, da Genova a Trieste. Lo spazio per fare ci sarebbe, insomma, ma basteranno risorse e impegni? Sì, risponde Alessandro Panaro, capo del Dipartimento Maritime & Energy di Srm, a patto però di tenere conto di due fattori. Il primo riguarda l'intrinseca difficoltà in Italia di progettare interventi infrastrutturali nei porti, per la presenza soprattutto di norme ambientali complicate, come nel caso dei dragaggi: «Nel porto di Amburgo c'è una draga fissa, immediatamente disponibile. Da noi si fa ancora fatica a capire come smaltire la sabbia di risulta», dice Panaro (tema caro quest'ultimo anche al governatore della Campania, De Luca). Il secondo, più di visione ma assai realistico, è che la nuova sfida dei porti, specialmente al Sud, riguarda la digitalizzazione delle strutture e la capacità di attrarre le nuove navi alimentate a idrogeno, offrendo condizioni di rifornimento e velocità di sbarco e carico delle merci a dir poco competitive su scala internazionale. «Se si guarda all'articolazione di fondo del Pnrr si vedrà che sostenibilità ambientale e digitalizzazione sono i due asset portanti: si tratta allora di utilizzare queste risorse da parte delle autorità portuali per rendere i nostri scali attrattivi e concorrenziali. Questo non è lo scenario del futuro, è già il presente del trasporto marittimo. E vale almeno quanto i pure indispensabili miglioramenti infrastrutturali che i porti devono assicurare ai loro utenti», insiste l'economista napoletano. In questo caso la ridotta disponibilità di tempo per spendere le risorse Ue non sarebbe più un limite ma un valore aggiunto: anche perché investire subito sulla decarbonizzazione dei porti, ad esempio, rischia alla lunga di non essere più un'opzione ma una scelta obbligata di sopravvivenza.

Fonte il mattino 23 aprile 2021© RIPRODUZIONE RISERVATA