

L'INTERVISTA ENNIO CASCETTA

«Digitale, green, meno freni: sfide decisive»

G. Sa.

Professor Cascetta, come va l'economia del mare?

Fino al 2019 i traffici erano in crescita in quasi tutti i settori, container, rinfuse solide, RO-RO, prodotti energetici, in piena salute per la crescita di import ed export italiano. È il fenomeno del decoupling: cresce il traffico mentre il Pil non cresce e i porti sono le principali porte gateway degli scambi internazionali del paese, prima ancora dei valichi alpini transfrontalieri.

Per i porti italiani quali sono i limiti e le opportunità?

Servono prevalentemente il traffico italiano, poco il traffico verso l'Europa, con l'eccezione di Trieste che svolge ancora una funzione per l'Europa centro orientale. Le cose dovrebbero cambiare al completamento del terzo valico, Genova dovrebbe servire la Svizzera, che ha investito moltissimo sul progetto ferroviario Alptransit, e la Germania occidentale meridionale.

I ritardi infrastrutturali penalizzano ancora i porti italiani?

Sì, in particolare escavi dei fondali e raccordi ferroviari a standard europeo, ma sono stati quasi tutti individuati e finanziati. I problemi sono nella capacità progettuale e di spesa ancora modesta e nelle norme sui lavori pubblici molto onerose.

Quali sono i freni allo sviluppo della logistica marittima?

Sono burocratici e tecnologici. Un'applicazione non uniforme dei canoni e dei regimi concessori nelle diverse Autorità portuali per cui diventano strumenti di competizione per i traffici intra-nazionali. I fast corridor, sperimentati con successo ma poco diffusi per i ritardi normativi, consentono di sdoganare la merce attraverso corridoi sicuri in centri intermodali a terra, riducendo della metà il tempo di transito per i piazzali portuali e aumentando la capacità dei terminal esistenti. Ancora pochi porti in Italia hanno i PCS (Port Community Systems) che consentono di avere interfacce con operatori privati e pubblici univoche nel rispetto delle specificità di ciascun porto. Non è pienamente operativo lo Sportello unico doganale. È ancora disattesa l'implementazione dello Sportello unico amministrativo per semplificare e digitalizzare i processi amministrativi di diretta e indiretta competenza delle Autorità di sistema portuale.

Per l'armamento che bisogna fare?

Deve contribuire con più decisione agli obiettivi di decarbonizzazione e di sostenibilità ambientale. L'attenzione, in termini di poste finanziarie messe a disposizione nel Pnrr, appare adeguata. Non sembra tuttavia chiara l'indicazione che il regolatore pubblico sta dando al mercato nel periodo di transizione energetica: Gnl sì

o no? Un carburante green preferito o un mix energetico? Se mix energetico, i porti saranno in grado di sviluppare infrastrutture per tutte le soluzioni?

Quanto il Covid ha danneggiato il settore?

Molto ma i traffici per le merci e i container sono tornati ai livelli pre-crisi. Completamente diverso il quadro per le crociere, praticamente azzerate in attesa del dopo vaccinazione. In ripresa anche il mercato della nautica da diporto, anche per la ricerca di spazi sicuri.

Le prospettive per il futuro? *Deep uncertainty*, sia a livello globale che locale. Non sappiamo se gli effetti Covid ridurranno globalizzazione e gli scambi intra-blocchi: se ci sarà più Ue e meno Cina avremo meno traffico su Suez. Non sappiamo lo sviluppo dei collegamenti sulla rotta artica (Far East-Europa) resa possibile dallo scioglimento dei ghiacci polari. Restano incertezze sulla durata e sulla effettiva sostenibilità a medio termine dei noli marittimi schizzati alle stelle ormai da un anno nelle tratte Far East-Ue: potrebbero rendere convenienti nuove rotte o uno shift modale verso il cargo aereo e il ferro.

Per l'Italia quali opportunità?

Nel settore RO-RO, l'Italia è una eccellenza assoluta, prima nella Ue. Un settore che potrebbe dare di più nel quadro dei collegamenti Ten, ma la Ue è ancora timida nel finanziarli come una infrastruttura dinamica e transfrontaliera. È un settore fondamentale anche per le connessioni tra Italia e mercati emergenti, quale l'Africa (grazie agli investimenti cinesi).

© RIPRODUZIONE RISERVATA