

«Le imprese chiedono opportunità per competere: o ci crediamo o non si riparte»

Presidente Vito Grassi, sul ruolo dei porti, come sostiene la Svimez e non solo, il Mezzogiorno avrebbe dovuto scommettere da tempo: cosa ha spinto le Unioni territoriali di Confindustria a farlo ora? «La consapevolezza che occorre una visione unitaria e condivisa per cogliere la straordinaria opportunità offerta dal Recovery Plan e dalle risorse del Next Generation Eu risponde Vito Grassi, vicepresidente di Confindustria e presidente del Consiglio generale delle regioni -. Tutte le associazioni territoriali del Sud si sono ritrovate sulla linea indicata da Confindustria che ha dedicato all'Economia del mare uno dei suoi tre progetti specifici per il rilancio del Paese. Costruire il Mediterraneo, il titolo del documento Sud, è la sintesi più efficace di questa capacità di fare squadra».

Ma cosa vuol dire in concreto? Che significa ad esempio mettere in rete le Zes che si fa fatica ancora oggi a mettere a fuoco nelle singole regioni?

«Vuol dire che per il sistema delle imprese è l'economia del mare, con tutto ciò che essa rappresenta, il progetto strategico per uno sviluppo unitario del Mezzogiorno. Si è puntato su un progetto di sistema che vede tutte le aree meridionali coinvolte e pronte a utilizzare le grandi infrastrutture previste dal Pnrr, dall'Alta velocità e capacità ferroviaria tra Napoli e Bari, Salerno e Reggio Calabria, Palermo e Catania, fino agli investimenti previsti nella digitalizzazione o nella sostenibilità ambientale la cui ricaduta sui porti sarà decisiva. Connettere le Zes tra di loro significa proprio questo: garantire a chi investirà condizioni di competitività assolute, a partire dai collegamenti ferroviari e stradali».

Superare lo scetticismo che finora sembra circondare le Zone economiche speciali non sarà facile... «Bisogna crederci, non c'è dubbio, serve una forte volontà. Ma l'opportunità del Pnrr è troppo importante per non coglierla fino in fondo. Economia del mare non vuol dire peraltro solo logistica e trasporti per ricevere e trasportare merci ovunque in tempi più rapidi. Vuol dire attrezzare territori che oggi, come nel caso di Campania e Sicilia, hanno il primato europeo dell'aumento della povertà, e dimostrare che la politica dei grandi corridoi europei non è affatto impossibile. Certo, oggi si fa fatica a parlare dell'asse di collegamento Berlino-Catania perché praticamente non ce n'è traccia: ma questo non vuol dire che si possa farne a meno». C'è molta attesa per i progetti che dovrebbero ricadere sui territori attraverso il Pnrr: lei che idea si è fatto? «Ci sono ancora elementi di scarsa chiarezza, a cominciare dalla governance del Pnrr ma resto convinto che molte proposte avanzate dalle Regioni hanno ottime possibilità di essere accolte, nel pieno rispetto dei tempi e dei requisiti previsti dall'Ue. La stazione intermedia di Grottaminarda sulla Napoli-Bari ad esempio, o il completamento dell'anello della metropolitana di Napoli con l'aeroporto di Capodichino o l'asse tra Salerno Nord e l'interporto sembrano in linea con le finalità del Pnrr».

E cosa c'entra tutto questo con il mare?

«Un sistema integrato, nel quale ad esempio i trasporti sono interconnessi tra di loro, permette di accrescere la competitività del sistema portuale che già adesso è rilevante per il Sud ma che dev'essere ancora più forte. Questo, a ricasco, significa assicurare alle aree interne, a partire dai retroporti, condizioni di crescita ed efficienza facilitate dalle semplificazioni burocratiche. E ciò a sua volta renderà più attrattive zone territoriali oggi isolate sul piano dei collegamenti. E di conseguenza frenerà l'esodo dei giovani. Vuole che continui?». n. sant.