

Contro la crisi del Mar Rosso a Sud serve la riforma dei porti

Ma con una strategia unica per le otto Regioni è possibile superare le difficoltà per gli scali



LO SCENARIO

Ercole Incalza

Ultimamente ho cercato di esporre, in tre distinte riflessioni, cosa potrebbe essere un Action Plan per il Mezzogiorno ed ho anche precisato che la serie di azioni, di proposte, di progetti non poteva essere affrontata seguendo una logica tradizionale basata su un rapporto tra lo Stato centrale e la singola Regione, ma era necessario un confronto organico e sistematico tra lo Stato e le otto Regioni riunite in una forma federativa (come previsto dal comma 8 dell'articolo 117 della Costituzione che precisa: «La legge regionale ratifica le intese della Regione con altre Regioni per il migliore esercizio delle proprie funzioni, anche con individuazione di organi comuni»); in realtà la Costituzione consente la istituzione di una forma federativa. Ora, prima di affrontare un tema delicatissimo, prima di entrare nel merito di una grave criticità mi soffermo un attimo su cosa debba intendersi per Action Plan o meglio quali debbano essere le sue caratteristiche essenziali:

- 1) contiene proposte progettuali definite e supportate da un dettagliato Piano fontiimpieghi;
- 2) contiene proposte programmatiche supportate da appositi strumenti normativi esistenti o in fase di definizione;
- 3) contiene una chiara indicazione dei soggetti preposti alla attuazione dei vari passaggi programmatici, normativi e realizzativi;

4) identifica un quadro temporale entro cui portare a termine, in modo organico, un misurabile e compiuto atto pianificatorio.

Dopo questa lunga premessa non posso non prendere in considerazione il ricorso allo strumento dell'Action Plan di fronte ad una emergenza che sta colpendo il nostro Paese ed in particolare come possa l'intero Mezzogiorno contrastare la tragica emergenza generata dal blocco del Canale di Suez da parte degli Houthis. Riporto di seguito i dati che caratterizzano oggi la nostra offerta portuale:

il 14,2% delle imprese già accusa un calo di fatturato;

il 56 % afferma che i costi di spedizione, import ed export sono in aumento in media del 19% (Dati Format Research per Allianz Trade);

il percorso Mar RossoSuez riguarda il 30% del traffico mondiale di container ed il 40% del commercio AsiaEuropa;

il numero delle navi in transito da Suez è diminuito, in questi sei mesi, del 76%;

il traffico nei principali porti italiani è sceso del 20% (Dati Format Research);

le navi arrivate all'altezza di Gibilterra o continuano verso i porti del Nord Europa o scaricano i container a Tangeri o nei porti spagnoli.

Questi dati diventano ancora più preoccupanti per il Mezzogiorno perché dei quattro porti transshipment di Cagliari, Augusta, Gioia Tauro e Taranto solo uno, quello di Gioia Tauro, movimentata un numero rilevante di container (nel 2023 3.548.827 TEU) e quello che sta succedendo rende difficile la crescita degli altri tre porti; cioè è inutile illudersi, di fronte a questa emergenza, che si possa sperare in una crescente movimentazione in questi siti portuali.

LA RIFORMA NECESSARIA

Questa constatazione non può essere affrontata dalle singole otto Regioni del Sud perché non si tratta di un singolo impianto portuale o di una singola area retroportuale, si tratta di realtà del Mezzogiorno che, in presenza di questo crollo della domanda di trasporto, non siamo in grado di rilanciare realizzando solo la componente infrastrutturale ma occorre arricchire l'intero Action Plan di appositi strumenti riformatori, apposite innovazioni gestionali. È necessario avviare un'azione riformatrice fatta almeno per il Mezzogiorno; infatti siamo di fronte ad una peculiarità solo meridionale, infatti:

i porti con vocazione spiccatamente transshipment sono nel Sud;

il Sud, escluso l'impianto interportuale di NolaMarcianise, non dispone di HUB interportuali adeguatamente attrezzati;

il Sud rischia di essere marginalizzato dai processi legati alla movimentazione ed alla manipolazione di rilevanti quantità di merci.

UN NUOVO CODICE

Occorre, quindi, di fronte a questa serie di motivazioni invocare un codice comportamentale nuovo così articolato:

- 1) Dare vita ad un processo riformatore mirato al Sud, mirato alle otto Regioni del Sud
- 2) Definire, già nella Legge di Assestamento del Bilancio apposite risorse da riconoscere alle navi che sono disposte ad entrare nel bacino del Mediterraneo
- 3) Fissare di intesa con le otto Regioni costituite in forma federativa tutte le azioni che implementano funzionalmente tutti gli HUB logistici del Sud
- 4) Anticipare l'autonomia finanziaria delle Autorità di Sistema portuale del Sud e iniziare l'iter mirato alla istituzione di una unica Autorità di Sistema dell'intero Mezzogiorno

Voglio solo anticipare una possibilità: la nostra offerta portuale potrebbe attivare, una volta definito ed approvato un simile impianto strategico, Società per Azioni tra i porti transshipment del Sud e realtà portuali del bacino del Mediterraneo o anche esterne come ad esempio il porto di Tangeri. Il Governo ormai in carica da venti mesi non ha

ancora definito alcuna linea riformatrice per la portualità e per la interportualità. Penso che sia ampiamente motivata una azione mirata ed urgente, per le cose dette in precedenza, solo per il Mezzogiorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA