

Sud, strategia unica per lo sviluppo degli hub logistici

PORTI E INTERPORTI DELLE TRE REGIONI POTREBBERO ESSERE GESTITI DA UNA SPA A MAGGIORANZA PUBBLICA

L'ANALISI

Ercole Incalza

Ci sono segnali positivi che fanno ben sperare sull'avvio di una riforma organica della nostra offerta portuale ed interportuale e sono, in questa fase, critico nei confronti delle varie realtà regionali che ritengono gli HUB logistici loro riferimenti strategici. Senza dubbio i porti e gli interporti sono ubicati in determinate realtà regionali ed hanno sicuramente una storia legata allo sviluppo ed alla crescita di ogni singola Regione ma i porti hanno una incisività sovragionale ed una interazione continua con realtà logistiche, con realtà produttive che sono esterne alla Regione in cui gli stessi porti o interporti sono ubicati.

La logistica in realtà non ha confini fisici; non ha senso identificare un porto o un interporto con la sua collocazione geografica all'interno di una Regione. Il sistema portuale ed interportuale caratterizzato dai seguenti impianti logistici: porti di Napoli, Salerno, Gioia Tauro e interporti di Nola e Marcianise, di Benevento, di Battipaglia (Salerno) e di Tito (Potenza) non ha nessuna interazione istituzionale e tecnica con le Regioni Campania, Basilicata e Calabria.

Il porto di Napoli ed il porto di Salerno sono ubicati nella Regione Campania e hanno senza dubbio interazioni con gli interporti di Nola Marcianise, di Battipaglia e Benevento (quest'ultimo quando diventerà concreto) ma sarebbe un errore dimenticare le dirette interazioni con vastissime aree produttive del Lazio, della Puglia, della Basilicata e della Calabria.

LE RELAZIONI

Come d'altra parte è davvero miope pensare che la portualità campana non debba o non possa relazionarsi con la portualità calabrese. Il porto di Gioia Tauro, ad esempio, potrebbe essere una ottima tessera del mosaico caratterizzato dall'insieme delle portualità di Gioia Tauro, Salerno e Napoli. Spesso ci affezioniamo alle parole e riteniamo che un HUB logistico debba essere caratterizzato da un sito unico, da una realtà infrastrutturale delimitata nel territorio, invece per HUB logistico dobbiamo intendere un sistema articolato di impianti attrezzati per rispondere ad una domanda di trasporto sempre più articolata, sempre più complessa e, soprattutto, dobbiamo sempre immaginarlo come un sistema che dispone di una governance unica e che risponde ad evoluzioni produttive e commerciali che non sono ubicate solo in aree territoriali vicine ma che spesso hanno riferimenti funzionali molto lontani dal sistema stesso. Quindi mentre è davvero errato dare alla singola Regione il ruolo di «titolare nella gestione strategica di un porto o di un interporto ubicato al suo interno», è invece corretto dare alle Regioni il ruolo di catalizzatori di accordi e di strumenti mirati alla identificazione ed alla gestione di quello che si configura come HUB logistico.

E questa ipotesi verso una gestione congiunta di diverse realtà logistiche ci porta automaticamente verso la istituzione di una Società per Azioni in cui il pubblico (Stato, Regioni, ecc.) può assumere anche un ruolo di azionista di maggioranza.

IL PIANO DEL 1987

In fondo analizzando attentamente la offerta logistica del Paese scopriamo che torniamo alla proposta avanzata quaranta anni fa dal Piano Generale dei Trasporti: sette sistemi portuali, io aggiungo oltre che portuali oggi anche interportuali. Sette sistemi che furono anche, nel 1987, inseriti in un'apposita Legge che però non fu mai resa operativa. C'è però da aggiungere un dato: tra tali sistemi quello composto dalle Regioni Campania, Basilicata e Calabria si colloca tra i primi sette per ruolo, per rilevanza strategica e per capacità finanziaria, cioè è forse la prima volta che il Sud diventa attore chiave.

Senza dubbio non sarà facile attuare una simile vera reinvenzione dell'impianto logistico dell'intero Paese, d'altra parte, come detto prima dal 1987, praticamente da quasi quaranta anni, si è preferito non tener conto di una norma, in particolare del DL 17 dicembre 1986 convertito con modificazioni dalla Legge 26 del 13 febbraio 1987. Ricordo che in tale norma veniva ribadito che «i sistemi portuali sono attuati, tenendo conto delle indicazioni in proposito contenute nel Piano Generale dei Trasporti» ed i sistemi portuali erano i seguenti: Ligure; Alto e Medio Tirreno; Basso Tirreno; Ionio e Basso Adriatico; Medio Adriatico; Alto Adriatico; Sicilia e Sardegna.

Ricordo anche che, sempre nel 1987, il Senato della Repubblica propose anche un Disegno di Legge in cui si ribadiva: «gli ambiti circoscrizionali dei sistemi portuali, definiti in base all'articolo 1, comma 2, del citato decreto legge 17 dicembre 1986, n. 873, rispondono a criteri geografici, trasportistici ed economici, con la finalità di costituire un'offerta organica di trasporto intermodale imperniata sui porti marittimi come nodi fondamentali. Ciascun sistema portuale tende a creare le condizioni per una interconnessione funzionale tra i rispettivi porti basata sulla complementarità, sulla specializzazione e sulla divisione del lavoro, perseguendo la migliore efficienza complessiva attraverso la massima fluidità del ciclo intermodale di trasporto a cui le attività portuali partecipano». Quindi, in fondo, non stiamo proponendo nulla di nuovo, nulla che sia difforme da una corretta lettura di ciò che aveva, nel 1984 (data di avvio dei lavori del Piano), chiarito cosa dovesse essere l'approccio innovatore nei confronti del nostro sistema portuale. Un sistema all'epoca caratterizzato da quasi 24 realtà portuali, ridotte poi nel 2016 dall'allora Ministro Delrio a 14; va ricordato che la riforma portata avanti da Delrio non ha portato ai 7 sistemi portuali del Piano generale dei Trasporti ma ha fatto sì che i membri dei Comitati delle Autorità portuali dell'epoca da 336 diventassero 70 nei nuovi Comitati di gestione, ha fatto sì che da 113 provvedimenti amministrativi e 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli si passasse ad uno Sportello unico in capo all'Agenzia Dogane ed i procedimenti amministrativi fossero trasferiti in capo a un unico Sportello amministrativo, ma soprattutto le 24 Autorità portuali passassero al massimo a 14 e trasformate in Autorità di sistemi portuali. Forse in questa delicata fase di avvio della riforma sarebbe opportuno dare vita ad un vero esperimento pilota attraverso proprio il sistema logistico campanolucanocalabro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA