

Dalla Napoli-Bari spinta anche per i porti del Sud

Così l'hub degli scali da Napoli e Taranto può diventare uno dei più forti in Europa

IL FOCUS

Ercole Incalza

Come sarebbe bello ed utile per tutti rendersi conto di quanto sia importante l'avanzamento sostanziale dei lavori dell'asse ferroviario ad alta velocità alta capacità Napoli-Bari. Capendo davvero la importanza di tale opera si scoprirebbe, ad esempio, che tale asse è ubicato su uno dei nove Corridoi comunitari, il Corridoio Helsinki-La Valletta del sistema delle Reti TEN-T e che, per le cose che dirò dopo, può dare vita ad una possibile Società di Corridoio capace di ottimizzare al massimo le occasioni logistiche ubicate lungo tale asse in Campania ed in Puglia. Questa grande occasione trova oggi un'ulteriore possibilità di rafforzamento sia del sistema tirrenico che di quello adriatico. Infatti sono rimasto davvero sconcertato dall'assenza di apprezzamenti, da parte del presidente della Regione Puglia, su un altro grande risultato: il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico fino a Bari (prima si fermava a Ravenna). Insisto, forse ancora il presidente Emiliano non si è reso conto di cosa possa significare il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico, delle Reti Trans European Network (TEN-T), fino al nodo logistico di Bari. Forse il Presidente Emiliano non si è ancora reso conto di quanto sia importante che nella Regione Puglia si incontrino e si intersechino il Corridoio Helsinki-La Valletta ed il Corridoio Baltico-Adriatico. Forse non ci si è reso conto che la Calabria con Gioia Tauro, la Campania con Napoli e Salerno e la Puglia con Bari, Brindisi e Taranto possono diventare uno dei più forti HUB logistici della UE.

Ebbene, per comprendere ed apprezzare il significato di un simile risultato ricordo che il Corridoio, sempre delle Reti TEN-T, Rotterdam-Genova perseguiva una chiara finalità: fare interagire due HUB portuali comunitari, quello del sistema ligure e quello caratterizzato dai porti del Mare del Nord (Rotterdam, Amburgo, Ostenda, ecc.). Fino al 2015 ci sono stati atti formali tra i responsabili preposti alla gestione dei due nodi logistici, atti finalizzati alla costruzione di un organismo capace di ottimizzare al massimo le potenzialità dei due sistemi e consentire al Corridoio stesso di diventare un vero sistema imprenditoriale, cioè quello che per anni si è cercato di costruire e caratterizzare attraverso una formula innovativa come la "Società di Corridoio"; preciso anche che tale Corridoio incontra il grande centro interportuale di Basilea e per questo la ipotesi di "Società di Corridoio" assumeva una ulteriore valenza strategica.

Il materiale disponibile, fatto di atti congiunti, di approfondimenti, di Memorandum Of Understanding, aveva incontrato nella sua concreta attuazione dei limiti soprattutto nel nostro sistema normativo: la Legge 84/94, cioè la Legge di riforma della nostra portualità, non consentiva al soggetto preposto alla gestione del porto di Genova una autonomia finanziaria e non era possibile, al tempo stesso, dare vita ad un assetto societario. Dal 2015, quindi, siamo rimasti con la sistematica e kafkiana attesa di una riforma della Legge 84/94. Sia il Governo Conte 1, sia il Governo Conte 2, sia infine il Governo Draghi, appena insediatisi, avevano assicurato che ci sarebbe stato un immediato processo di riforma della nostra offerta portuale ma tutto è rimasto nell'ambito delle buone intenzioni ed in tal modo il Corridoio Rotterdam-Genova è rimasto solo un interessante asse infrastrutturale e non un motore di sviluppo e di crescita per l'intero assetto comunitario.

Ora con il prolungamento fino a Bari del Corridoio Baltico-Adriatico si ricreano le condizioni vissute dal Corridoio Rotterdam-Genova e in questo caso i terminali sono i nodi portuali del Mar Baltico (Malmö, Tallinn, Riga, Rostock, ecc.) e i tre terminali di Bari, Brindisi e Taranto. Anche in questo caso è interessante leggere attentamente il percorso del Corridoio perché un simile approfondimento fa scoprire, come nel caso di Basilea per il Corridoio Rotterdam-Genova, che il Corridoio interagisce con HUB logistici, almeno nel nostro Paese, come quelli di Ancona, Ravenna, gli Interporti di Verona e di Padova, il porto di Venezia. Cioè siamo anche in questo caso nelle condizioni utili per dare vita, di intesa con i titolari del sistema degli HUB logistici del Baltico, ad una "Società di Corridoio" molto più organica e più strutturata di quella dell'asse Rotterdam-Genova.

Ma siamo nel 2023, praticamente dopo otto anni dalla mancata attuazione di uno strumento innovativo per l'intero sistema comunitario, una mancata attuazione dovuta essenzialmente alla assenza di condizioni adeguate nel nostro impianto normativo: insisto, sono passati otto anni e non si è avuto il coraggio di affrontare e risolvere il tema legato alla autonomia finanziaria, non si è avuto il coraggio di affrontare e risolvere il tema legato alla possibilità di trasformare le attuali gestioni portuali in Società per Azioni: non si è avuto il coraggio di rivedere il rapporto tra Organo centrale ed Organo locale nella gestione degli HUB portuali ed interportuali.

Diventa quindi urgente affrontare, una volta per tutte, questa area strategica dell'assetto economico del Paese. Non ci sono più giustificazioni per l'attuale Governo; due anni dall'insediamento, senza l'avvio della riforma portuale ed interportuale, sono, a mio avviso, un segnale non positivo per l'intera maggioranza parlamentare. Un segnale non positivo specialmente perché oggi, dopo la conclusione dell'aggiornamento delle Reti TENT la riforma consentirebbe, sia alla portualità che alla interportualità, di passare da una logica prettamente localistica ad una logica sovra regionale, sovra nazionale e, al tempo stesso, consentirebbe anche una rilettura funzionale, ad esempio, della offerta ferroviaria che caratterizza tale Corridoio.

Prima ho ricordato che nel nodo di Bari converge anche il Corridoio Helsinki-La Valletta, cioè a Bari arriva anche l'antenna stradale e ferroviaria NapoliBari e questo arricchisce ulteriormente il ruolo del sistema degli HUB campani e pugliesi e consente anche, sempre a valle della riforma, una costruzione incisiva della "Società di Corridoio". Devo dare atto al Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi di avere più volte ammesso la indispensabilità e la urgenza della riforma della nostra offerta portuale e devo anche ricordare che Rixi conosce bene, per averla condivisa e sostenuta in passato, la esperienza RotterdamGenova, quindi penso che possa davvero prendere corpo, proprio attraverso il suo impegno, un processo riformatore. Sarebbe forse utile che nella redigenda Nota Aggiuntiva al Documento di Economia e Finanza emergesse una simile volontà e diventasse operativa una adeguata procedura: non più annunci e convegni ma lavori all'interno dei Dicasteri competenti e del Parlamento con continui e sistematici incontri e confronti con tutti i soggetti direttamente e indirettamente interessati alla nostra portualità ed alla nostra interportualità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA