

L'Hub Mezzogiorno cuore logistico euromediterraneo

Porti, interporti, rete ferroviaria e autostradale: così il Sud acquisisce un ruolo centrale nel contesto strategico internazionale in mutamento

IL FOCUS

Ercole Incalza

Intervenendo al Forum dell'Economia del nuovo mondo organizzato dal giornale Il Mattino ho innanzitutto ricordato che spesso ripetiamo che la nostra portualità, in particolare quella ubicata nell'area meridionale del Paese, riveste un ruolo strategico vincente per la sua naturale rendita di posizione legata essenzialmente alla vicinanza al canale di Suez e, quindi, alla diretta convenienza per le navi porta container di attraccare in realtà portuali come Taranto, come Napoli, come Gioia Tauro, cioè in nodi portuali in grado di consentire un immediato trasferimento delle merci verso il sistema economico europeo. Questa oggettiva constatazione però non credo rappresenti la unica motivazione vincente, non sia il riferimento chiave che rende il Mezzogiorno tessera vincente nel mosaico logistico dell'intero bacino del Mediterraneo.

A differenza di altri Hub logistici, le navi porta container trovano nella nostra portualità una rete ferroviaria e stradale che consente, o consentirebbe se fosse davvero completata, una immediata canalizzazione delle merci verso i vari terminali europei, verso gli interessanti mercati del sistema europeo ed in questo un ruolo, che oggi sottovalutiamo ma che con la realizzazione del Ponte sullo Stretto assumerà una vera occasione vincente, è il porto di Augusta. In realtà Augusta e Gioia Tauro potranno, nell'arco dei prossimi dieci anni, raggiungere una movimentazione di container superiore ai 10 milioni di Teu ed il sistema campano, addirittura, potrà raggiungere, con i porti di Napoli e Salerno, la soglia dei 4 milioni di Teu. Forse sarebbe opportuno ricordarlo a coloro che osteggiano la realizzazione del ponte sullo Stretto che con la realizzazione della continuità territoriale i porti del Sud raggiungeranno una movimentazione superiore a quella registrata ormai sistematicamente da oltre venti anni nel nostro Paese, pari a 10-11 milioni di Teu.

GLI SCENARI

Ma perché questa crescita, perché siamo sicuri di questa vera esplosione della domanda? La risposta è al tempo stesso immediata e banale: la nostra rete ferroviaria ed autostradale, sia per la fascia adriatica e jonica che per quella tirrenica, non solo è efficiente ma, nell'arco dei prossimi dieci anni, non troverà più degli anelli mancanti nell'attraversamento dell'arco alpino. Infatti disporremo del tunnel ferroviario TorinoLione, disporremo del tunnel ferroviario Terzo Valico dei Giovi e quindi dell'accesso al Sempione, disporremo del tunnel del Brennero. Molti sicuramente diranno che questa convenienza offerta dal nostro Paese alle navi porta container in transito nel Mediterraneo è già presente nei due sistemi portuali di Genova e di Trieste; questa convenienza, senza dubbio vera e ampiamente motivata, non tiene conto però che, almeno per il sistema ferroviario, lungo i due assi tirrenico ed adriatico, si aggrega, alla domanda di trasporto dei container in ingresso, quella generata dai prodotti del Mezzogiorno che, per il solo settore agro-alimentare, rappresenta, con i suoi 35 milioni di tonnellate, addirittura il 50% della intera produzione nazionale. Questo dato mi porta automaticamente verso una obbligata considerazione: la tessera del sistema logistico del Sud nel mosaico del Mediterraneo diventa riferimento portante che risente direttamente delle evoluzioni dei processi logistici del pianeta; la logistica infatti è come il fenomeno tellurico: una scossa in un punto crea gravi danni anche in realtà molto lontane dal punto in cui avviene il sisma.

L'ANALISI

Per questo è utile un approfondimento sul sistema logistico sia campano che dell'intero Mezzogiorno. È arrivato il momento per ribadire che più di una riforma sia necessario ricercare una vera reinvenzione della nostra offerta portuale. Occorre considerare i cambiamenti che caratterizzeranno le movimentazioni nel Mediterraneo, cambiamenti

generati dalle scelte di quattro Paesi come l'India, l'Iraq, la Turchia ed Israele. Mi riferisco ai seguenti progetti: Corridoio Bassora Bagdad Mossul Ankara asse verso la Unione Europea attraverso il Corridoio 10 delle Reti TEN T o l'asse Ankara porti Altas Ambarli o Trebisonda; Corridoio India Middle East Europe Economic Corridor (IMEC) (Mumbai Riyadh Haifa Pireo). Due Corridoi marittimoterrestri che ridimensioneranno il transito attraverso il Canale di Suez ed esalteranno al massimo la portualità di Haifa in Israele e di Altas Ambarli o Trabzon in Turchia. Né possiamo sottovalutare l'intervento che Erdogan sta portando avanti in Turchia con la realizzazione del Canale Istanbul parallelo al Bosforo. Scelte che sconvolgono il ruolo e le funzioni del bacino del Mediterraneo. Sarebbe opportuno, quindi, chiedere un inserimento dei nostri porti nelle società che gestiscono i tre macro progetti prima prospettati; in particolare il sistema logistico campano, formato dai porti di Napoli e Salerno e dagli interporti di Nola Marcianise e Battipaglia, potrebbe rendersi catalizzatore di una proposta di inserimento in tali iniziative sia del sistema campano che dei quattro porti transhipment del Sud e cioè di Cagliari, Gioia Tauro, Augusta e Taranto. Infatti le opere in corso o avviate offrono un ribaltamento del sistema Mezzogiorno.

Un ribaltamento che possiamo leggere in alcune scelte quali: la realizzazione di 3 assi ferroviari ad alta velocità: la Napoli Bari, la Salerno Reggio Calabria, la Taranto Battipaglia. Assi che amplificano le potenzialità di 3 teatri economici, campano, pugliese e lucano, che incidono per il 20% sul Pil.

Il rafforzamento dei porti di Napoli e di Salerno e degli interporti di Nola e di Marcianise e il collegamento ferroviario tra il porto di Napoli e tali interporti. Il porto di Napoli supererà così un milione di container.

La realizzazione di tre nuovi valichi ferroviari (Brennero, Torino Lione e Genova Sempione); tre nuovi valichi che produrranno vantaggi proprio per il sistema produttivo del Sud.

La produzione sempre più organizzata e più innovativa del comparto agro alimentare che non solo è presente in modo capillare nella intera realtà campana e che grazie alla ZES Unica sta crescendo sempre più anche in termini di ottimizzazione dei processi logistici

L'avvio del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina che esalta le interazioni tra i porti di Augusta, Catania, Messina, Reggio Calabria e Gioia Tauro. Creando il più grande Hub logistico del Mediterraneo.

LA PRIORITÀ

Tutte queste considerazioni ci impongono una rivisitazione sostanziale sull'approccio dello Stato nei confronti delle risorse da assegnare al processo di infrastrutturazione organica di questa tessera del mosaico Paese; un approccio che non può più essere legato ad una corsa annuale ad erogare parziali risorse finanziarie ma a garantire, nel tempo, una quota fissa del Pil, una quota fissa per un arco temporale adeguatamente lungo (10-15 anni). Una simile scelta renderebbe davvero possibile la costruzione di forme di Partenariato Pubblico Privato, ciò coinvolgerebbe capitali privati perché ci sarebbero misurabili certezze sulla copertura pubblica, ciò garantirebbe anche una crescita certa del Pil; una crescita confermata poche settimane fa da un interessante ricerca del Fiscal Monitor del Fondo Monetario Internazionale; una ricerca che ha ribadito che un aumento degli investimenti in infrastrutture pari all'1% del Pil, mantenendo costante la spesa complessiva, comporta una crescita ulteriore nel lungo termine dell'1,5% nelle economie avanzate e del 3,5% nei Paesi emergenti e in via di sviluppo.

Questo mio approccio testimonia quello che in questi giorni nel Forum di Napoli abbiamo chiamato «cambio del paradigma del Mezzogiorno e del Paese», un cambio che inserisce il Mezzogiorno in un contesto strategico internazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA