

Zes, riforma dei porti e degli interporti gli asset strategici per il balzo del Sud

UN'AZIONE RIFORMATRICE ATTESA DA OLTRE 30 ANNI: OGGI INFRASTRUTTURE E MISURE IN GRADO DI GENERARE VALORE

segue dalla prima pagina

Ercole Incalza

Mi riferisco sulla scelta di intervenire non solo assegnando una rilevante quantità di risorse mirate alla infrastrutturazione ma anche attraverso azioni riformatrici sostanziali. Mi riferisco, in particolare, alle seguenti precise azioni.

LA ZES UNICA

Proprio in questi giorni abbiamo potuto leggere un dato sulle autorizzazioni uniche rilasciate dalla Struttura Tecnica di Missione preposta alla gestione del progetto legato agli investimenti della Zona Economica Speciale Unica: a metà settembre 807 autorizzazioni rilasciate. Un risultato che ha generato 29 miliardi di investimenti e 35mila posti di lavoro. Questi interessanti dati impongono, a mio avviso, una attenta analisi su quanto sia stata irresponsabile la gestione antecedente al varo dello strumento della ZES Unica. Penso infatti sia utile ricordare e confrontare due dati: 38 milioni di euro attivati nelle 8 ZES in sei anni (38 milioni quasi tutti in Campania) e i 29 miliardi di euro attivati praticamente in circa un anno e mezzo grazie, senza dubbio, alla capacità della Struttura Tecnica di Missione preposta alla gestione della intera operazione. Senza dubbio il merito va riconosciuto all'allora ministro Raffaele Fitto che ha dato vita ad una consistente azione riformatrice; un'azione caratterizzata non solo da una rilevante disponibilità finanziaria (inizialmente solo 600 milioni di euro rispetto ai 2,4 miliardi di euro) ma anche dalla interazione tra distinte realtà territoriali del Mezzogiorno; cioè è venuto meno sia l'assurdo isolamento tra distinti HUB logistici (porti della Calabria non interagenti con porti della Puglia, ecc.) sia il lungo iter istruttorio soprattutto da parte degli Enti locali. Quindi una vera azione riformatrice infatti i beneficiari degli incentivi e delle convenienze generate dallo Stato in determinate parti del Sud interloquiscono non con una singola Regione ma con un intero sistema di Regioni che intraprendono scelte che non sono legate ad una unica e comune realtà regionale

LA RIFORMA DEGLI INTERPORTI

La norma, varata poche settimane fa, ha anche una visione internazionale, perché ha il compito di favorire il completamento delle infrastrutture previste dalle reti trans-europee Ten-T. Gli interporti rientrano tra le infrastrutture strategiche per lo sviluppo

del Paese e la loro rete è considerata fondamentale per il sistema nazionale dei trasporti. Gli interporti di nuova costruzione dovranno sottostare a precise condizioni: disponibilità di un territorio senza vincoli paesaggistici o urbanistici; collegamenti stradali diretti alla grande viabilità; collegamenti ferroviari diretti alla rete nazionale prioritaria; collegamenti con almeno un porto o un aeroporto; coerenza con i corridoi Ten-T; utilizzo prioritario di aree già bonificate o strutture preesistenti; sostenibilità finanziaria e flussi di merci adeguati. La norma precisa anche alcune infrastrutture che dovranno esserci nel progetto di un nuovo interporto: un terminale ferroviario intermodale; aree di sosta attrezzate per veicoli pesanti; un servizio doganale (se necessario), un centro direzionale e aree per la logistica e sistemi di sicurezza. La gestione di un interporto è definita un'attività di prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale e i soggetti gestori opereranno in regime di diritto privato. Per garantire la certezza finanziaria degli investimenti, gli enti pubblici concedenti devono costituire un diritto di superficie sulle aree a favore dei gestori, la cui durata è legata agli investimenti effettuati e all'ammortamento dei costi. I gestori potranno riscattare le aree, trasformando il diritto di superficie in diritto di piena proprietà sui beni immobili, attraverso una procedura specifica. Inoltre è possibile dare vita a nuove forme di Partenariato Pubblico Privato (PPP).

LA RIFORMA DEI PORTI

Finalmente disponiamo di una proposta di riforma della nostra offerta portuale, forse poteva essere varata prima ma è inutile fare polemiche, infatti aspettavamo questa riforma dal lontano 1994 (cioè 31 anni fa, quando fu approvata la legge 84) e quindi senza dubbio va riconosciuto al vice ministro Edoardo Rixi di aver mantenuto una promessa che, senza dubbio, diventa riferimento chiave per una reinvenzione organica della nostra portualità. Da questo momento prenderanno corpo una serie di osservazioni, una serie di critiche e questo corretto dibattito, questo salutare confronto, se privo da interpretazioni precostituite o, addirittura, da deformazioni concettuali tipiche del sistema dialettico dell'attuale brodo parlamentare, sicuramente porterà questo impegno del Governo Meloni verso una intuizione normativa che, lo ripeto da tanto tempo, potrebbe incrementare, in modo sostanziale, il nostro Prodotto Interno Lordo. Wassily Leontief, premio Nobel per la economia ed uno dei redattori del Piano Generale dei Trasporti del nostro Paese e, tra l'altro, sostenitore della teoria "input output" sosteneva che l'intero sistema produttivo rimarrebbe una pura potenzialità economica ma una inutile ricchezza se non potesse accedere ai mercati. Ebbene, le tecniche e le modalità che consentono tale processo sono i riferimenti chiave di ciò che chiamiamo "logistica". La nostra portualità assicura oltre l'80% della movimentazione in ingresso e in uscita dal Paese e quindi evita che le nostre potenzialità produttive restino solo potenzialità e quindi la efficienza di tali siti rappresenta il motore di crescita del nostro intero sistema produttivo. Solo per ricordare la importanza di tale strumento ricordo che la efficienza della nostra offerta portuale ed interportuale fa crescere per oltre il 25% il nostro PIL. Ora tento di entrare nel merito dell'articolo chiave dell'intero strumento, cioè dell'articolo 5 ter e sollevo due osservazioni: la prima è legata alla assenza di interazioni tra l'ambito portuale e quello interportuale. Porto ed Interporto sono, infatti, il motore del successo dell'intero iter logistico; la seconda

osservazione è più sostanziale: ho sempre creduto nell'autonomia finanziaria e gestionale della singola Autorità di Sistema Portuale. Forse sarebbe più interessante dare vita a più S.p.A. capaci di essere tessere di un mosaico coerente alla strategia del Governo; sarebbe utile cioè costruire, solo a titolo di esempio, una S.p.A. formata dai Porti di Civitavecchia, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Reggio Calabria e Interporti di Orte, Pomezia, Marcianise, Nola, Battipaglia.

Ho portato solo questi tre esempi per ricordare che le gratuite dichiarazioni dei passati Governi sui trasferimenti di risorse al Mezzogiorno superiori al 30% del valore globale degli interventi dello Stato, anzi del 35%, addirittura del 40% e, secondo una Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, del 50%, non hanno in passato consentito quella misurabile modifica del paradigma del Mezzogiorno ottenuto con l'avvio del processo riformatore attivato da questo Governo, da questo Parlamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA