

Export, il 2026 sorride al Sud il giallo del calo in Campania

I dati del primo trimestre: Mezzogiorno in crescita (+7,1%) nonostante la flessione registrata dalle esportazioni farmaceutiche e confermata da Istat. Secondo Novartis volumi in aumento

Antonino Pane

«Avanti Porto: la Governance del bene comune». Oggi a Napoli il secondo appuntamento organizzato dalla Filt Cgil, insieme alla Filt Campania, per un confronto sullo sviluppo logistico, industriale e infrastrutturale dei porti nel nostro Paese. Ne parliamo con Stefano Malorgio, segretario nazionale della Filt Cgil, proprio alla vigilia dell'iter parlamentare del disegno di legge sulla riforma della legge 84/94.

Segretario Malorgio, quali sono i punti assolutamente da modificare di questo disegno di legge?

«La proposta di riforma ha un merito ed è quello di provare a mettere in campo, una risposta del sistema portuale italiano alle sfide che derivano dal cambiamento del mercato, della grande forza degli armatori, dei cambiamenti geopolitici che ci sono. Una sfida di competitività coi porti europei e coi porti mediterranei. Le nostre perplessità attengono sia alla forma societaria della Spa che alla relazione sbilanciata tra essa e le Adsp. La scelta della "Porti di Italia" avviene anche per rispondere ad un tema più generale di finanziamento infrastrutturale e noi invece riteniamo che le infrastrutture debbano, per il bene del Paese, rimanere pubbliche. Aggiungo anche che andrebbe evitato un conflitto di interesse con gli armatori. Per quanto concerne la nuova relazione tra territorio e società nazionale ci pare che, nel drenaggio di risorse, si determini un impoverimento dei territori e con esso del lavoro. Nella riforma manca un intervento sul lavoro sia a tutela dei lavoratori delle Adsp e del necessario rafforzamento di organico che di alcune storiche richieste del settore inerenti il fondo di incentivo all'esodo, il riconoscimento del lavoro usurante e l'esigibilità nell'utilizzo di specifiche risorse relative al cosiddetto «Articolo 15 bis».

La scelta di Napoli per il vostro dibattito guarda a tutto il Sud?

«Questa è la seconda tappa di questa serie di iniziative. La prima a Genova guardava al lavoro, questa invece alla governance. Napoli non è casuale. Crediamo che la nuova situazione geopolitica stia ridando al Mediterraneo una funzione molto importante. Napoli può giocare una partita importante e noi vogliamo provare a dare centralità a questa riflessione. Inoltre domani ragioneremo anche con gli armatori».

E Napoli da questo punto di vista è messa abbastanza bene, no? Con due grandi interporti...

«Ecco un altro punto di carenza nella riflessione del governo. Non si affronta l'aspetto delle aree retroportuali che invece sono una vera chiave di trasformazione. Le città portuali europee sono sempre nelle aree più ricche di quei Paesi, le città portuali italiane non hanno questo tipo di caratteristica. Che cosa fa la differenza dal nostro punto di vista? È la relazione tra porti ed economia territoriale. Anche in questo senso un'eccessiva centralizzazione rischia di essere delicata, se non si affronta il nodo delle aree retroportuali».

Il viceministro Rixi nell'ultima riunione in Lussemburgo ha parlato della necessità di una transizione energetica, soft. Continuare con soluzioni radicali rischia di compromettere i traffici nei nostri porti appesantiti dall'Ets...

«L'Italia chiede di rallentare perché noi siamo indietro e non abbiamo saputo utilizzare al meglio il tema della transizione come opportunità di sviluppo. Dal nostro punto di vista c'è anche un tema di natura fiscale. Le risorse che arrivano dall'Ets non devono andare nella fiscalità generale e neanche essere indirizzate genericamente alla transizione. La Commissione Europea adesso sta ponendo la necessità di un controllo più stringente. Noi riteniamo che quelle risorse debbano rimanere nel settore dei trasporti per favorire la transizione perché il peso dei trasporti sull'impatto ambientale è enorme ma non ancora sufficientemente sotto i riflettori».

Dopo la fine dei fondi del Pnrr lei accennava alla necessità di completare i progetti ferroviari. Sono snodi vitali per il Sud, vero?

«Il Paese, finito il Pnrr, non ha a disposizione risorse sufficienti per le opere infrastrutturali necessarie. Il dibattito in corso sia sul sistema portuale che sul sistema ferroviario ci preoccupa perché pare prefigurare una fase in cui oltre alla privatizzazione delle Aziende di trasporto, approdi ad una privatizzazione delle infrastrutture, un rischio che se non ben ponderato mette in discussione la funzione pubblica e nazionale delle stesse. Sia ben chiaro che non è un problema dell'oggi e di questo Governo, perché qualunque maggioranza si troverà di fronte a questo nodo. Noi pensiamo che debba essere fatto un serio ragionamento in Italia sulla creazione di un fondo sovrano. Come sindacato diciamo anche che metta dentro i tanti fondi di previdenza complementare che ci sono e che investono anche all'estero; e poi le banche nazionali, la Cassa depositi e prestiti: dobbiamo sviluppare una serie di infrastrutture. Deve essere chiaro a tutti che il Paese, a cominciare proprio dal Sud, è competitivo se è infrastrutturato. Ci piacerebbe che questa discussione si aprisse anche in maniera bipartisan. Un termine che, ahimè, capisco essere desueto».

Il caro carburanti, altro freno nei trasporti?

«Allo stato attuale, non abbiamo ancora visibilità di impatti immediati nei nostri settori. Dopodiché, è chiaro l'impatto inflazionistico che rischia invece di produrre problemi sul livello dei servizi e quindi sul lavoro. Nello specifico del trasporto merci però è chiaro che il sistema tariffario andrà rivisto. Se su questo non si ha una consapevolezza dell'industria la compressione rischia di toccare salari ed occupazione dei lavoratori del settore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA