

L'intervista. Mario Zanetti. Special advisor di Confindustria per l'Economia del mare.

«Occorrono investimenti e semplificazioni. La geografia non basta, l'economia del mare deve essere un pilastro della politica industriale del Paese»

«Sud: la Blue economy sia volano della nuova geografia della crescita»

Nicoletta Picchio

«L'economia del mare è una priorità per lo sviluppo del Mezzogiorno, che può fare da volano per la competitività e la crescita del paese». La blue economy è una realtà che Mario Zanetti conosce bene, nel suo ruolo di Special advisor di Confindustria per l'Economia del mare, presidente di Confitarma e AD di Costa Crociere. «L'Italia è un paese manifatturiero di trasformazione, il 60% dell'interscambio internazionale viaggia via mare. Le merci movimentate ogni anno nei porti italiani sono oltre 500 milioni di tonnellate e l'economia del mare vale 224,9 miliardi di euro. La ricchezza prodotta dalla filiera è aumentata di quasi il 16%, con una velocità di crescita pari a circa 2,5 volte la media nazionale». Il peso del settore lo dimostrano anche i dati sulla forza lavoro: «gli occupati diretti sono oltre un milione, con un incremento dell'occupazione "blu" quattro volte quello del totale complessivo. Non solo: ogni euro generato nella blue economy ha un effetto moltiplicatore pari a 1,8 volte. È evidente il potenziale per l'Italia e per il Mezzogiorno in particolare».

Per il Sud, affacciato nel Mediterraneo, si aprono in questa fase grandi opportunità di crescita, a vantaggio di tutto il paese. Siamo in grado di coglierle?

Il Mediterraneo rappresenta l'1% delle acque a livello mondiale e il 27% del trasporto marittimo. Il sistema portuale meridionale

movimenta tra il 47% e il 50% del traffico marittimo nazionale complessivo. I porti del Mezzogiorno movimentano il 51% dei container nazionali e il 52% del traffico Ro-Ro, cioè gomma-container. A questo si aggiunge il turismo, con un traffico crocieristico che raggiunge quasi il 20% nel Mediterraneo. Da questi numeri è evidente il ruolo del Sud come piattaforma industriale del Mediterraneo.

Una posizione geografica strategica: come farne una vera e propria leva di politica industriale?

La geografia da sola non basta. L'economia del mare oggi va considerata una leva di politica industriale perché incide sulla resilienza delle catene di approvvigionamento, sulla sicurezza energetica, sulla digitalizzazione dei flussi commerciali e sulla capacità di trattenere valore lungo le filiere nazionali. Il mare non trasporta solo merci, ma anche energia, dati, connettività e sicurezza industriale. La blue economy diventa una questione di sovranità economica e competitività tecnologica, insieme alle infrastrutture e alla logistica, come ha evidenziato Leopoldo Destro nell'intervista di ieri su questo giornale. Il Mezzogiorno può diventare un hub a 360 gradi, un polo di attrazione per gli investimenti, al centro non solo dei corridoi europei Ten-T, ma anche dei corridoi internazionali, a partire dall'Imec. Qui è la vera sfida anche in funzione della competizione con i grandi porti, come quello di Rotterdam, che da solo movimenta più merci di tutti i porti italiani. L'obiettivo non deve essere competere su dimensione dei porti e volumi delle merci, ma costruire un sistema più efficiente e integrato capace di valorizzare la posizione strategica dell'Italia nel Mediterraneo e di creare valore aggiunto per il territorio. Dobbiamo superare gli ostacoli e quindi investire non solo nei porti ma anche nei retroporti, nei collegamenti ferroviari e nell'ultimo miglio. L'Italia, infatti, è il paese europeo con il miglior rapporto tra superficie e costa: a ogni km di costa corrispondono circa 40 km quadrati di territorio. È un vantaggio unico che va valorizzato.

Si tratta quindi di aggiungere alla misura della Zes unica una politica industriale complessiva che con la blue economy rilanci il Sud e quindi l'Italia?

La Zes unica va bene e funziona, ma per recuperare il gap tra Sud e Nord occorre un progetto strutturale di politica industriale e l'economia del mare è un pilastro di questa strategia. Occorrono investimenti per le infrastrutture portuali, per collegare i porti alle ferrovie e alle aree industriali, in un approccio di intermodalità.

Inoltre è necessario semplificare le procedure per la movimentazione delle merci, un aspetto fondamentale per aumentare l'efficienza del sistema portuale, e accelerare sui dragaggi. C'è poi il tema della governance, nel disegno di legge attualmente all'esame del Parlamento, che auspichiamo possa rafforzare il coordinamento strategico e la competitività dell'intero sistema portuale.

Ma c'è anche un versante europeo da affrontare, con l'Ets marittimo che appesantisce i costi e ci penalizza...

Andrebbe sospeso. A causa di questi costi molte navi effettuano il transhipment, cioè la ripartizione dei grandi carichi, nei porti del Nord Africa. Sono attività ad alto valore aggiunto che perdiamo. Un handicap pesante, soprattutto considerando gli importanti investimenti realizzati già da tempo dal settore marittimo nella decarbonizzazione. Dobbiamo intervenire: le risorse che derivano dall'Ets vanno destinate alle imprese come supporto ai costi della transizione ambientale. E va perseguita la strategia dell'intermodalità proprio per ridurre le emissioni. Ripeto: abbiamo una grande opportunità di crescere, non sprechiamola.

© RIPRODUZIONE RISERVATA