

Con la «Blue Economy» crescita vincente

di **Ennio Cascetta**

Sul Sole 24 Ore di venerdì 23 febbraio ho letto con interesse l'articolo "Una strategia per l'economia del mare - le vie della crescita oltre i localismi" del direttore **Srm Massimo Deandreis**. È infatti sempre importante rimarcare la rilevanza strategica per l'Italia della "Blue Economy", con gli oltre 44 miliardi di euro di valore aggiunto generati lungo la filiera: logistica, attività portuali, cantieristica navale e *shipping*, trasporto passeggeri, attività crocieristiche, pesca e produzione ittica, diporto e turismo balneare. Altrettanto condivisibile ho trovato il richiamo alla necessità di una strategia unitaria di sviluppo, che superi le logiche localistiche e regionalistiche che per lungo tempo hanno caratterizzato il settore e l'approccio monosettoriale che tende a separare, anziché integrare, l'industria e il terziario.

Ciò che però mi pare più rilevante sottolineare è che l'azione dei governi degli ultimi anni abbia dimostrato di condividere questa analisi e di operare in modo concreto per realizzare una visione chiara e unitaria.

Si è partiti con una nuova stagione di pianificazione e programmazione. I due documenti intitolati "Connettere l'Italia", allegati al Def 2016 e 2017, stabiliscono in modo chiaro *vision*, strategie e obiettivi, nonché l'iter per una programmazione delle opere razionale e coerente con tale visione di sistema. In merito poi al peso specifico attribuito al Sistema mare, l'azione ministeriale non lascia spazio a dubbi o interpretazioni: la sua centralità come strumento per la ripresa economica del Paese, per lo sviluppo delle relazioni euro-mediterranee e per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno, sono state a più riprese ribadite negli intenti e nei provvedimenti attuati.

Non è un caso che il primo provvedimento pianificatorio in ordine di tempo, sia stata proprio l'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Psnpl - 2015), e che in esso venisse riconosciuta e delineata una strategia unitaria per l'intero Sistema mare, non solo comprendendo tutti gli anelli della filiera (dalla cantieristica, alla logistica, alla crocieristica ed al turismo in genere), ma ponendo un' enfasi particolare alla integrazione con gli altri sistemi rilevanti, da quello del trasporto ferroviario, individuato da subito come elemento chiave per incrementare la competitività dei sistemi portuali italiani anche oltre confine, ai sistemi manifatturieri e logistici, dedicando a quest'ultimo tema una delle dieci azioni definite nel Psnpl (obiettivo 4: integrazione del sistema logistico - azione 4: misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere) e nel cui ambito sono sorte le Ali (Aree logistiche integrate), le cabine di regia sovregionali del Nord Est e del Nord Ovest e le

Zes (Zone economiche speciali).

D'altra parte, la stessa riforma della *governance* portuale scaturita dal Psnpl, non si limita ad accorpate le vecchie Autorità portuali per ridurre il numero, né a snellirne gli organi di governo per renderle più agili: da un lato tende a superare l'approccio localistico rafforzando il coordinamento centrale tramite la condivisione di una chiara strategia nazionale e l'introduzione della Conferenza di coordinamento nazionale delle Autorità di sistema portuale, dall'altro ad ampliare il raggio d'azione delle Autorità, che diventano appunto "Autorità di sistema", ossia il *pivot* di riferimento per integrare le catene logistiche marittime e terrestri e intorno al quale organizzare e integrare lo sviluppo della intera filiera.

Ma l'azione ministeriale non si è limitata alla pianificazione di sistema e alla riforma della *governance*. Le strategie e gli indirizzi del Psnpl e di Connettere l'Italia, sono stati seguiti da numerosi provvedimenti attuativi riconducibili a tre tipologie: infrastrutture; regole e semplificazioni normative, procedurali e di *governance*; incentivi. Da ciò è scaturito dunque il piano infrastrutturale organico di Connettere l'Italia, un piano da oltre 126 miliardi di euro di interventi di cui oltre 94 già finanziati. Sono scaturiti altresì gli interventi "soft" relativi alle cosiddette "Cura dell'Acqua" e "Cura del Ferro", fatti di incentivi (Marebonus, Ferrobonus, Sconto traccia ferroviaria, formazione macchinisti, ammodernamento carri merci) e di semplificazioni ed efficientamenti procedurali: pacchetto di norme e regolamenti per la semplificazione di esca-vi e dragaggi; lo Sportello unico doganale e dei controlli; l'implementazione dello sdoganamento a mare (*pre-clearing*) e a destino (*fast Corridor*); investimenti per la digitalizzazione della catena logistica; istituzione delle Zone economiche speciali.

D'altronde, sebbene molte misure, in particolare quelle infrastrutturali, necessitano di orizzonti pluriennali per poter essere implementate ed espletare la loro funzione, sono già stati registrati importanti risultati nel periodo 2014-2017: si è passati dal 56° al 1° posto nella classifica mondiale stilata dalla World Bank per "Trading across borders" (tempi e costi nei processi di import-export); +7,1% di movimentazione portuale di merce, con un +8,9% per la merce in container e +20,7% per traffici di rotabili; +8,1% traffico passeggeri portuali; +11% traffico ferroviario merci. È molto interessante notare che nello stesso triennio il Pil cresceva "solo" del 3,6%.

In conclusione il percorso auspicato dal direttore Deandreis mi pare che si possa considerare certamente non concluso, ma ampiamente avviato con l'auspicio di mantenerne "dritta la barra" nel tempo.

Amministratore di Ram
Logistica, Infrastruttura e Trasporti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

