

L'intervento

GRANDI OPERE, TRASPORTI E PORTI: PUÒ NASCERE L'HUB EURO-MEDITERRANEO

Mario Calabrese*
Pietro Spirito**

Al centro dell'agenda politica nazionale si colloca il Piano nazionale di rilancio e resilienza, che il nostro Paese deve presentare alla Commissione europea entro la fine di aprile. Nell'approccio comunitario ogni linea di intervento deve prevedere al tempo stesso riforme ed investimenti.

Ci concentriamo sulla terza missione individuata nell'attuale bozza del governo italiano, relativa ad infrastrutture, porti e logistica. La prima riforma necessaria riguarda i tempi di realizzazione degli investimenti, che oggi in Italia, per opere di importo superiore ai 50 milioni di euro, mediamente raggiungono i 14 anni e mezzo dalla progettazione alla realizzazione, passando per tutti i procedimenti di autorizzazione previsti da una selva di norme.

Poiché le infrastrutture del Recovery Plan devono essere completate entro agosto del 2026, appare evidente che sburocratizzare e semplificare costituisce una questione vitale per la esecuzione del piano stesso. L'esperienza della ricostruzione del Ponte Morandi, del resto, ha dimostrato che anche in Italia è possibile realizzare opere rilevanti in tempi europei, con norme europee.

Seconda riforma necessaria riguarda la liberalizzazione nei servizi di trasporto. Utilizzare al meglio le infrastrutture che saranno costruite sarà possibile a condizione che vengano superate quei recinti monopolistici che frenano lo sviluppo del settore.

Nel trasporto pubblico locale la questione è marcata ed evidente. Nulla si è fatto, nonostante che questa rotta fosse tracciata già dal legislatore nel 1997. Nel trasporto ferroviario si tratta di completare una architettura istituzionale già delineata, compiendo il passo finale della separazione proprietaria tra il gestore della rete e le imprese di servizi di trasporto.

Nel settore marittimo c'è da porre mano all'istituto della concessione, che attende una disciplina sin dal 1994. In particolare, grida vendetta la continua proroga delle concessioni turistico ricreative, ora fissata dal legislatore fino al 2033, in barba a tutti i principi ed i pronunciamenti comunitari.

Veniamo ora agli investimenti. Particolare attenzione viene dedicata alla alta velocità di rete (Avr) per servire le regioni meridionali. I costi sono molto elevati, e gli effetti di velocizzazione poco rilevanti. Meglio sarebbe realizzare una vera alta velocità per il Sud, con caratteristiche di rete solo dedicata ai passeggeri, evitando di replicare lo schema dell'alta capacità, molto più costosa, per far transitare (solo teoricamente) i treni merci.

Per i porti e la logistica sono previsti investimenti per 3,7 miliardi di euro. Molta attenzione è destinata ai porti di Genova e di Trieste, le "due ascelle" settentrionali del Paese. Si parla della traslazione della diga foranea a Genova. Qui dobbiamo intenderci, anche al di là delle osservazioni critiche, che pure vanno considerate, dell'Enac circa l'incompatibilità con i piani di volo. Il documento attuale assegna a tale progetto mezzo miliardo di euro. La cifra è ben lontana dall'assicurare la completa esecuzione, e per questo si parla di attuare una prima fase funzionale. Per la Commissione europea non funziona così il Next Generation EU: le opere devono essere completate integralmente entro agosto del 2026. Se così stanno le cose, allora la nuova diga foranea del porto di Genova dovrebbe assorbire quasi integralmente la cifra stanziata per porti e logistica.

Ed i porti meridionali? Nel documento attuale la descrizione è piuttosto buffa, racchiusa tra collegamenti inframediterranei e vocazione turistica. Davvero non ci siamo. I porti turistici, che certo richiedono valorizzazione e sviluppo, non sono i grandi porti nazionali, ma i porti regionali delle località attrattive. Val la pena di ricordare invece che i porti meridionali svolgono un ruolo rilevante nel settore crocieristico ed, inoltre, movimentano più del 40% delle merci nazionali. Il Recovery plan pertanto potrebbe e dovrebbe essere l'occasione per finalmente trasformare l'Italia in un grande hub logistico euromediterraneo.

Ovviamente, condizione indispensabile per l'esistenza e lo sviluppo del trasporto marittimo è sempre la presenza di idonee infrastrutture e servizi portuali. Per migliorare le prestazioni del Sistema Mare, come recita il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, infatti, non si può prescindere dalla manutenzione, ammodernamento e potenziamento del capitale infrastrutturale e cioè moli, dighe banchine, terminali, sistemi ausiliari e collegamenti stradali e ferroviari oltre che dall'adeguamento della profondità dei fondali.

Attività che scontano gravi ritardi, per scarsità di risorse, non solo, ma anche per lungaggini burocratiche e difficoltà delle pubbliche amministrazioni a programmare e progettare, si da dotarsi di adeguati parchi progetti.

Insomma, il binomio tra riforme ed investimenti è la questione fondamentale non solo per operare secondo le direttive della Commissione Europea, ma anche per imprimere una svolta ai decenni passati, nei quali l'Italia ha accumulato ritardi ed inefficienze, anche nel settore delle infrastrutture e dei servizi di mobilità.

* *Università Federico II*

** *Universitas Mercatorum*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5656 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

