

# Una nuova Vision geopolitica dell'Italia nel Mediterraneo, per la rinascenza post-covid

di Donato Caiulo \*

La *Vision del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, prendeva atto del fatto che il sistema portuale e logistico nazionale può diventare sia uno strumento attivo di politica euro-mediterranea che un architrave della politica di coesione e di crescita del Mezzogiorno e dell'intero Paese. Il PSNPL sostanzialmente puntava alla valorizzazione della posizione geografica dell'Italia, alla necessità di favorire la coesione di tutte le aree del Paese, all'esigenza di superare "l'individualismo portuale", efficientando e razionalizzando la *governance* del sistema, prevedendo un forte coordinamento strategico nazionale.

Il Piano individuava quindi dieci obiettivi strategici per il Sistema Mare, le dieci azioni strategiche che corrispondevano a ciascun obiettivo e le conseguenti attività operative da mettere in campo, con l'idea dell'Italia quale *Pontile d'Europa nel Mediterraneo*, con la possibilità di costituire, per l'UE, un nuovo *gateway* di ingresso da Sud per le merci che arrivano nel Mediterraneo. Aprire il "fronte Sud" in Europa, per il sistema portuale italiano è una sfida che implica in primo luogo una forte strategia nazionale ed una stretta alleanza tra porti, ferrovie ed interporti, lungo i corridoi che dal Mezzogiorno portano nel cuore dell'Europa Centro-Orientale. La stessa strategia mediterranea deve essere proposta e condivisa, in sede UE, dalla Francia, dalla Slovenia, dalla Croazia, dalla Grecia, da Malta e dalla Spagna.

L'importanza del Mediterraneo per l'Italia come *gateways* dell'Europa può essere supportata, oltre che dalla posizione geografica, da molti indicatori socio-economici: nel Mediterraneo passa circa il 20% dell'intero traffico marittimo mondiale. Per tendere a questo risultato è necessario mettere in campo non soltanto interventi di politica dei trasporti ed industriale, ma anche una nuova strategia di politica estera, una vera e propria geopolitica mediterranea, a partire dalla centralità del Mezzogiorno nel contesto mediterraneo, come aveva capito l'imperatore Federico II otto secoli fa.

Per il perseguimento di questa Vision, nel 2015, furono identificati 10 obiettivi ed altrettante azioni strategiche, declinate in specifiche attività; oggi, per la ripartenza post covid, ci concentriamo sui 3 obiettivi utili a rendere competitiva la catena logistica (3, 4 e 5) più uno, il n. 9, sul forte coordinamento nazionale; tutti questi obiettivi sono rimasti nel "cassetto", in quanto la "Riforma" di tutto il PSNPL ha "utilizzato" il solo obiettivo n. 10 finalizzandolo a ridurre le Autorità Portuali da 24 a 15 (Fig. 1).

## A) Obiettivo 3 – Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri.

Parallelamente agli interventi infrastrutturali, è urgente migliorare l'accessibilità lato terra e lato mare dei porti, potenziando i servizi ferroviari di inoltro terrestre delle merci dai porti e promuovendo nuovi servizi e collegamenti marittimi a supporto di mercati e di filiere logistiche con il maggiore potenziale di crescita e creazione di valore aggiunto. Le misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra:

- Semplificazione delle manovre ferroviarie nei porti
- Estensione dei corridoi ferroviari merci (RFC) europei, attivati e in corso di attivazione, sino all'interno dei porti gateway internazionali
- Introduzione del *Fast Corridor* Ferroviario in scali merci con dotazione e volumi di traffico adeguati
- Promozione dei collegamenti via mare con accesso ai terminali nazionali strategici per i traffici da e verso i porti del Mediterraneo (Autostrade del mare)
- Promozione e sviluppo dei collegamenti fluvio-marittimi.

## B) Obiettivo 4: Integrazione del Sistema Logistico portuale con gli interporti e con le piattaforme logistiche.

Le misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche:

- Istituzione delle Aree Logistiche Integrate nelle Regioni in ritardo di sviluppo
- Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali
- Misure per l'incentivazione della localizzazione di attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali nazionali e nelle Aree Logistiche Integrate del Mezzogiorno.

## C) Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali.

Per migliorare le prestazioni del Sistema Mare, è necessario agire sul recupero e ammodernamento del capitale infrastrutturale esistente relativo alle opere di protezione, adeguamento mirato di fondali e banchine alle dimensioni del naviglio. Eliminare i colli di bottiglia dei collegamenti ferroviari e stradali ultimo miglio: la

qualità dei collegamenti *ultimo miglio* debbono divenire tratti distintivi dell'offerta portuale italiana. Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri:

- Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte;
- Definizione di progetti sulle reti stradali, ferroviarie e idrovie nazionali per aumentare l'accessibilità nazionale ed internazionale dei porti italiani ;
- Costituzione di un osservatorio per l'analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti;
- Recupero di servitù militari e aree militari demaniali abbandonate, dismesse o sottoutilizzate

#### **D) Obiettivo 9 - Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale**

Un coordinamento nazionale forte ed efficace e la condivisione sono due esigenze imprescindibili per garantire la realizzazione di una *vision* integrata per il settore della logistica e della portualità. Il livello nazionale, sia nel momento dell'assunzione delle decisioni, sia nel momento del controllo sulla loro attuazione, è infatti garanzia di approccio omogeneo e di azione geopolitica integrata per la proiezione internazionale delle sfide e delle potenzialità del Sistema Mare per l'intero Paese. Per fare questo, è necessario creare al Ministero Infrastrutture e Trasporti, la Direzione Generale della Portualità e della Logistica, e che si occuperà, da un lato, di pianificare gli investimenti, e, dall'altro, di coinvolgere gli *stakeholder* del cluster marittimo e logistico in modo strutturato e continuo, consentendo il giusto grado di coinvolgimento di coloro che oggi operano in uno scenario frammentato

Misure per il coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare (art. 11 ter, Tavolo nazionale dei Presidenti):

- Riorganizzazione della Direzione Generale della Portualità e della Logistica del MIT con funzioni di monitoraggio e di programmazione del sistema nazionale ;
- Implementazione di un sistema per il monitoraggio e la pianificazione del sistema nazionale delle portualità, della logistica e del trasporto marittimo;
- Istituzionalizzazione di un Forum del partenariato logistico e portuale
- Promozione del marketing strategico del sistema portuale e logistico italiano

Tali promettenti prospettive e la stessa Vision del PSNPL, furono però dimenticate da una riforma parziale che si è concentrata sulla riduzione delle A.P. e sulla riduzione dei componenti del Comitato Portuale, anestetizzando, di fatto, tutti gli altri obiettivi orientati alla crescita del Sistema logistico-portuale. Infatti l'unico Obiettivo portato avanti dalla Riforma è stato **l'Obiettivo 10: Attualizzazione della governance del Sistema Mare**, con la proposta di un nuovo modello di *Governance* (D. Lgs 169/2016 e relativo "Correttivo": D. Lgs. 232/2017) che ha previsto la riduzione delle Autorità Portuali, da 24 a 15, e la drastica riduzione (rispetto ai componenti del vecchio Comitato Portuale dove era presente tutto il cluster portuale), dei componenti nel nuovo Comitato di Gestione. Ma cos'altro non ha funzionato? In parallelo alla riforma portuale, è stato approvato un nuovo Codice degli appalti che da 4 anni ha, di fatto, bloccato molti interventi, abolendo la legge Obiettivo, (ritenuta erroneamente "criminogena" da Cantone, a capo dell'ANAC) che aveva permesso la realizzazione e l'approvazione di tante opere strategiche, anche nei porti. Si è pensato più alle procedure ed alle posizioni di potere da occupare che alla Strategia Logistica Nazionale da portare avanti in Europa, o alle opere necessarie per attuarla ed alle risorse umane in grado di gestirla con strumenti operativi e legislativi adeguati.

L'Italia si era sollevata nel dopoguerra grazie alle proprie risorse umane, al "capitale umano" ed alla voglia di ricostruzione dei nostri padri e dei nostri nonni, oggi, all'alba del terzo millennio, per la rinascenza post Covid, occorre ripartire sia con leggi adeguate e strategie chiare ma, soprattutto ci vuole un clima di fiducia ed una voglia di rigenerare il Paese tenendo insieme:

- a) una efficace gestione e finalizzazione delle opere, della pianificazione logistico-portuale e delle politiche pubbliche in modo crono-sistemico;
- b) una efficiente gestione di tutte le infrastrutture materiali ed immateriali utili alla catena logistica con un occhio all'impatto sul sistema territoriale (politico, amministrativo, ambientale e sociale);
- c) un controllo ed una verifica dell'impatto delle politiche europee, da sempre "tarate" sui traffici del mare del nord, da riportare verso il Mediterraneo attraverso un forte coordinamento dei Paesi Mediterranei in UE.

Si tratta di essere consapevoli e preparati ad una battaglia, anzitutto culturale, da un lato per una Strategia nazionale logistico-portuale, una sorta di **Geopolitica mediterranea da portare avanti in Europa** e dall'altro di un forte **coordinamento nazionale delle AdSP**, sia verso i mercati esterni, ma anche per ottimizzare l'utilizzo delle risorse interne ed europee, con lo scopo di aumentare l'efficienza della catena logistica italiana come porta del Mediterraneo verso l'Europa centro-orientale.

Per crescere, innovarsi e perseguire una opportuna strategia logistica e portuale nazionale, e far risparmiare gli oltre 40 miliardi di Euro all'anno di extra costi logistici al nostro sistema manifatturiero, occorre giudicare l'esperienza di questi

4 anni di Riforma per capire gli errori, cosa non ha funzionato, come correggere e quali prospettive future possono realmente essere perseguite. Occorre riprendere il PSNPL per intero, per rispondere in modo coerente e propositivo alla Pianificazione Spaziale Marittima che l'Europa ci chiede entro il 31 marzo 2021 (Direttiva 2014/89/UE, recepita con D. Lgs. n. 201/2016 e conseguente DPCM del 1 dicembre 2017). Da una buona Pianificazione Spaziale Marittima portata avanti nei pochi mesi rimasti, attraverso i 3 "Piani di Gestione" dei nostri mari, dipenderà molto degli esiti della prossima programmazione UE 2021-2027 (PON, POR e PAC) e della possibilità di finanziamenti UE per il Sistema Logistico dell'Europa nel Mediterraneo che è l'Italia.

Oggi si parla tanto di "modello Genova" per realizzare velocemente le opere strategiche, ma tale legge c'era già (dal 2001 al 2016) ed era la Legge Obiettivo, sicuramente da migliorare, ma valida anche negli esiti misurabili nei porti che l'hanno utilizzata: ripristinare la Legge Obiettivo ed il vecchio codice degli appalti, opportunamente revisionato in pochi punti, restituirebbe certezze e quindi competitività nel modo di realizzare le opere pubbliche dopo 4 anni di sostanziale blocco. La burocrazia dei continui rinvii, dei blocchi e delle carte, si sconfigge generando un clima di fiducia, puntando sul capitale umano, sulle capacità e sulla diligenza del buon padre di famiglia; occorre cioè cambiare paradigma.

**In sintesi alla portualità italiana occorre in questo momento:**

- 1) una Vision geopolitica mediterranea da portare in Europa, coinvolgendo gli altri Paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo;
- 2) un forte coordinamento nazionale, conseguente alla Vision ed agli obiettivi del PSNPL;
- 3) un cambiamento del paradigma rispetto al codice degli appalti ed alla burocrazia istituzionale che blocca sia le opere pubbliche che le ZES e qualsiasi iniziativa; occorre puntare sulla fiducia, sul capitale umano, sulla qualità e sulla capacità delle persone di attuare una Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile della Portualità e della Logistica.

\*Presidente Propeller club di Roma

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

<p><b>UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Il sistema portuale e logistico:</li> <li>✓ Per la ripresa economica del Paese</li> <li>✓ Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea</li> <li>✓ Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno</li> <li>✓ Per la promozione della sostenibilità</li> </ul>	<p><b>Obiettivo 1</b> Semplificazione e snellimento</p>	<p><b>Azione 1</b> Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale</p>
	<p><b>Obiettivo 2</b> Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi</p>	<p><b>Azione 2</b> Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori</p>
	<p><b>Obiettivo 3</b> Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri</p>	<p><b>Azione 3</b> Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra</p>
	<p><b>Obiettivo 4</b> Integrazione del Sistema Logistico</p>	<p><b>Azione 4</b> Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche</p>
	<p><b>Obiettivo 5</b> Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali</p>	<p><b>Azione 5</b> Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri</p>
	<p><b>Obiettivo 6</b> Innovazione</p>	<p><b>Azione 6</b> Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana</p>
	<p><b>Obiettivo 7</b> Sostenibilità</p>	<p><b>Azione 7</b> Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti</p>
	<p><b>Obiettivo 8</b> Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie</p>	<p><b>Azione 8</b> Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali</p>
	<p><b>Obiettivo 9</b> Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale</p>	<p><b>Azione 9</b> Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare</p>
	<p><b>Obiettivo 10</b> Attualizzazione della governance del Sistema Mare</p>	<p><b>Azione 10</b> Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana</p>

Fig. 1. VISION, OBIETTIVI ed AZIONI del PSNPL