

Più incentivi e ferrovie così l'Ue aiuta la Sicilia ma Roma non fa il Ponte

“Recovery”. Appello di Unioncamere a Mattarella, Draghi e Giovannini Srm: il commercio nel Mediterraneo esplose, navi dirottate su Bering

MICHELE GUCCIONE

PALERMO. Per superare le resistenze dei blocchi nordisti, la Commissione europea guidata da Ursula von der Leyen aggiunge carne sul fuoco con due iniziative per sostenere lo sviluppo del Sud d'Europa e, in particolare, del Mezzogiorno d'Italia. La prima riguarda il varo delle nuove Linee guida della strategia europea su Industria e Digitale nell'ambito del “Green New Deal”, che consentono ai Paesi membri di elevare al 48% della popolazione il tetto dei regimi di aiuti di Stato relativi ai programmi di incentivi nelle Regioni del Sud (Sicilia compresa) e delle aree depresse che saranno dedicati alla transizione economica e digitale, quindi si parla di incentivi aggiuntivi allo sviluppo “green” delle imprese e alla creazione di lavoro. La seconda iniziativa, specifica per l'Italia, riguarda la richiesta di Bruxelles di aumentare nel “Pnrr” fino al 46% la quota di investimenti sulle reti ferroviarie, considerata una spesa “green”, anche a seguito dello spostamento sul Fondo nazionale parallelo dell'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, opera che da sola assorbiva una fetta consistente del budget. E per compensare questa cifra e portare la quota al 46% sarebbe entrata nel “sacco” parecchia roba, ma l'elenco resta riservato.

Nel campo delle opere ferroviarie non c'è progetto più pertinente dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Tant'è che per la realizzazione della soluzione “Ponte” è sceso in campo il presidente di Unioncamere Sicilia, Pino Pace, alla vigilia della discussione del “Pnrr” in Consiglio di ministri, lanciando un appello al presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, al presidente del Consiglio, Mario Draghi, al ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, e alle istituzioni dell'Ue: «Senza la realizzazione del Ponte - ragiona Pace - in

Sicilia non ci potrà mai essere lo sviluppo che da anni inseguiamo per ridurre il divario col Nord. Se perdiamo questa opportunità rischiamo di essere condannati alla marginalità. Il Ponte - aggiunge - va costruito, lo vogliono i cittadini, che finalmente vedrebbero davvero la continuità territoriale, e le imprese che potrebbero sviluppare nuove fonti di reddito e nuovi posti di lavoro. Ci sono la capacità e le risorse, e chi dice il contrario non ha a cuore le sorti della nostra Isola».

Ma perché il Ponte è così importante? Perché il Covid ha cambiato le strategie di trasporto spostando moltissimo sulle rotte marittime e sul “gigantismo” navale che richiederà porti attrezzati ad accogliere navi così grandi e infrastrutture di trasporto rapido a terra. Poiché al Nord i porti italiani sono congestionati, occorre sfruttare la disponibilità delle aree di Augusta, Milazzo, Termini Imerese e Gioia Tauro, da collegare all'Alta velocità. Cioè, serve il Ponte.

Come si sta evolvendo la logistica mondiale ce lo spiega l'ultimo studio dell'economista Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, il centro studi di Napoli collegato a Intesa Sanpaolo, presentato all'evento della Fondazione Italia-Cina. Il commercio internazionale, spiega Panaro, dopo un -8,5% del 2020 segnerà un +8,4% nel 2021 e +6,5% nel 2022. Il trasporto marittimo, da -3,4% del 2020 passerà a +4,1% quest'anno e +3% nel 2022. In questo settore predomina l'Asia, con 8 fra i primi 10 porti al mondo, di cui 8 cinesi. La Cina concentra il 19% delle port calls mondiali e la Belt & Road Initiative intende rafforzare questa quota. Maersk, Msc e Cosco detengono il 45,3% della flotta mondiale e il 37% dei movimenti globali nei terminal portuali. L'Italia ha tutto l'interesse a sviluppare il commercio con la Cina, che già oggi vale 28,3 miliardi. Il 14% di tutto il commercio maritti-

mo italiano: l'Italia importa per 20 miliardi dalla Cina, ma esporta per quasi 8 miliardi (in costante aumento), con Campania, Valle d'Aosta, Lombardia, Marche e Piemonte fortemente dipendenti dalle merci cinesi. Il Covid ha cambiato le abitudini di consumo spostando l'interesse dai servizi all'acquisto di beni via e-commerce. Ciò ha fatto esplodere il trasporto via mare (Cina-Usa +54,5%, Cina-Europa +27%), con congestione dei porti e boom dei noli di container: è difficile trovarne liberi e i prezzi sono alle stelle (triplicati nel quarto trimestre 2020). Ma tra pochi container e porti congestionati, aumentano i ritardi negli approdi programmati delle navi (quasi 7 giorni) e nelle consegne (puntualità solo nel 34% dei casi) a livello mondiale. Il traffico dall'Asia al Mediterraneo via Suez è aumentato del 118% a 459 milioni di tonnellate, che si incrociano con 572 milioni di tonnellate dirette dal Nord Europa all'Asia. Un traffico bestiale che troverebbe sfogo in un asse logistico al centro del Mediterraneo (Sicilia-Sud-Nord) che però non c'è. Così, dovendo recuperare ritardi e costi, le compagnie asiatiche stanno trasferendo i loro traffici lungo la rotta artica attraverso lo Stretto di Bering, rotta che, fra l'altro, è più breve: 22 giorni di navigazione contro i 29 da Suez, i 38 dal Capo di Buona Speranza e i 37 da Panama. Il traffico è cresciuto a 40 milioni di tonnellate e lo si prevede a 92 milioni entro il 2024. Per quell'anno si prevede un forte aumento dei traffici mondiali, da 853 a 974 milioni di Teus, ma gli armatori, conclude lo studio di Panaro, si concentreranno su rotte libere e porti capaci di accogliere le meganavi. ●



Peso: 41%



Peso:41%