



L'ANALISI

di Adriano Giannola*

La ripresa italiana passa dal Mezzogiorno Il Recovery punti su logistica e Mediterraneo

Il Mezzogiorno rappresenta la via obbligata per una durevole ripresa dell'economia italiana, capace di arginare la lunghissima crisi del "grande malato d'Europa" resa più drammatica dal corto circuito provocato dalla pandemia. Sulla base di questa convinzione si è prodotto un "Manifesto" che richiama poche ma cogenti priorità che il *Recovery Plan* dovrebbe rispettare per "ricucire" il Paese.

Il divario Nord-Sud che investe, con l'economia, i diritti di cittadinanza, alimenta sperequazioni crescenti che frenano ulteriormente le potenzialità del sistema Italia, alimenta un "secondo divario" tra l'Italia tutta (Nord e Sud!) e l'Europa. Perciò l'Unione europea nell'offrire l'aiuto del *Recovery Fund* ci invita risolutamente a porvi rimedio con un coerente *Recovery Plan*.

POLITICA INDUSTRIALE E LOGISTICA

Un serio *Recovery Plan* deve puntare sul ruolo propulsivo che "logistica a valore e Mediterraneo" possono svolgere per definire una strategia di rilancio dell'intero Paese. È tempo che la tardiva decisione del 2017 di dotarsi di Zone economiche speciali (Zes) dia corpo ad una innovativa e integrata politica industriale e logistica, così da realizzare l'effettivo accesso alla enorme rendita posizionale mediterranea sistematicamente dissipata da decenni.

Di questo dovrebbero parlare le fumose "trasversali" idee del Pnrr spiegando se e cosa si intende fare per mettere le basi per la progressiva strutturazione di un *Southern Range* logistico euromediterraneo, geneticamente competitivo, *green*, sostenibile e socialmente inclusivo.

Il tema, purtroppo, non sembra essere in agenda nel Pnrr come

indica il fatto che si ignora che ormai da tre anni dovrebbero essere in grado di operare 4 Zes del Mezzogiorno continentale alle quali si sono aggiunte ora le Zes siciliane dei porti di Augusta-Catania-Pozzallo.

Di fatto è sostanzialmente inutilizzato il potenziale di un sistema che occupa il centro del Mediterraneo, posto all'incrocio delle rotte Gibilterra-Suez-Dardanelli. Forse proprio la pandemia potrebbe finalmente imporre l'idea di considerare il Mediterraneo non come "mare di transito" per la via della seta che al più interessa Genova e Trieste ma come "mare di scambio" del più importante mercato del mondo alle cui sponde si affaccino oggi e ancor più in prospettiva i mercati più dinamici, demograficamente giovani a fronte di economie tecnologicamente avanzate e vocate a coltivare la promozione dello sviluppo.

LE INFRASTRUTTURE

Potremmo affrontare questa sfida in posizione di enorme vantaggio perché essa consente di corrispondere alle priorità poste dal progetto di decarbonizzazione Europa 2030 e 2050, sviluppando la sostenibilità ambientale ed energetica dello sviluppo e, al contempo, di lavorare con efficacia a quel contrasto delle disuguaglianze che la Ue chiede, in perfetta sintonia con l'obiettivo di dotare il Paese di un quanto mai necessario secondo motore e, così, liquidare la stagione che ha ibernato il Sud nelle sedicenti politiche di coesione e così liquidare l'imperdonabile inerzia che non ha consentito di mettere produttivamente a frutto la nostra rendita posizionale.

Per attivare rapidamente le Zes poche essenziali infrastrutture hanno il carattere di priorità: il corridoio ferroviario in costruzione Tav-Tac Napoli Bari, che le

Ffss hanno fissato per un troppo lontano 2026. Accelerare i tempi è essenziale per dare al Quadrilatero continentale il vantaggio competitivo di una inedita trasversalità che realizza la connessione Tirreno-Adriatico e connette due Zes "terminali", funzionale al contenimento delle emissioni secondo i cogenti criteri fissati dal progetto Europa 2030. Parimenti la sfida dell'alta velocità Roma-Palermo-Catania "3 ore e 30" che "risolve in normalità" la vessata questione del "ponte sullo stretto" (e il corridoio simbolo Berlino Palermo) oggetto di un davvero inutile dibattito di retroguardia.

LE ZES

Nel ridisegno della globalizzazione, le Zes mediterranee (il Sud ne può attivare 12) possono assumere una funzione cruciale nel processo di razionalizzazione delle catene del valore, incentivato dall'esperienza della pandemia, dando impulso al rientro su territori domestici di specifiche delocalizzazioni. Al contempo, la posizione privilegiata rispetto ai mercati emergenti africani balcanici e medio orientali offre un vantaggio logistico da coltivare e sviluppare come prezioso fattore economico e culturale.

Affrontare questa sfida corrisponde alle priorità della sostenibilità ambientale ed energetica dello sviluppo e - in primis - al contrasto alle disuguaglianze in ovvia sintonia con l'obiettivo di dotare il Paese del "secondo motore".

L'integrazione intelligente Nord-Sud è il terreno sul quale avviare una immediata operatività così da affiancare al necessario impegno per il *made in Italy* la complessa articolazione della logistica a valore a dimensione euromediterranea e dimostrare, con i fatti, che già oggi se corre Napoli, corre Milano; non viceversa.

* Presidente Svimez

Data: 27.01.2021 Pag.: 9
Size: 474 cm2 AVE: € .00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori:



Il porto di Gioia Tauro

*La mancata attivazione delle Zes spreca
il potenziale di un “mare di scambio” su cui
si affacciano economie giovani e dinamiche*

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile