

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Italia senza bussola sulla logistica

All'evento di Lugano cresce il timore per il futuro dei traffici marittimi del Mediterraneo

Forte preoccupazione per i fondi dopo il Pnrr

Pesano l'assenza di una visione nazionale e le incertezze normative

PAOLO VIANA

Inviato a Lugano

L'inchiesta Toti si è sgonfiata ma ha rallentato i lavori alla diga foranea e adesso Genova ha paura di perdere quei due milioni di container in più che potrebbero essere attirati sulle banchine della Lanterna.

La preoccupazione per l'avanzare della rotta artica come alternativa alla situazione incerta di Suez e ai costi del Mediterraneo, però, non è solo dei genovesi. Ieri, a Lugano, Norman Gobbi, presidente del governo cantonale ticinese, ha detto chiaramente che bisogna completare il più in fretta possibile Alptransit - il sistema di opere ferroviarie che la Confederazione sta realizzando da decenni ai valichi nord-sud - e il sindaco Michele Foletti ha insistito sul valore strategico del think tank "Un mare di Svizzera" che ogni anno riunisce i player della logistica.

Adriano Sala, presidente del Lugano international logistic forum, ha aperto i lavori spiegando che «ci stiamo giocando una parte importante dell'equilibrio globale». Ci si aspetta entro breve un ammorbidimento dei conflitti e la speranza di una ripresa economica si scontra con la paura di perderne il treno. Giuseppe Croce, presidente di Assagenti, ha ammesso che «un cambiamento delle condizioni di

conflitto può rilanciare i traffici nel Mediterraneo», ma l'ex ministro Paolo Costa non è ottimista. La domanda mondiale di infrastrutture per trasporti e logistica ammonta a 36 trilioni di dollari al 2040 e «l'Unione Europea ha visione, ma poche risorse e l'Italia non ha né visione né risorse». Cioè non abbiamo un piano generale dei trasporti e della logistica e quando si esauriranno i fondi del Pnrr, quindi l'anno prossimo, scopriremo che non possiamo destinare risorse a questo settore a causa dei limiti all'indebitamento pubblico derivanti dal debito accumulato. «Per superare il vincolo della finanza pubblica attraverso finanziamenti in Partnership Pubblico-Privato, l'Italia ha urgente bisogno di dotarsi di un piano di sviluppo infrastrutturale che dia priorità agli investimenti in grado di aumentare produttività e competitività internazionale» ha commentato Costa, invitando a mobilitare il risparmio privato.

I fondi d'investimento si sono mostrati interessati ma guardinghi: «I terminal portuali sono un asset con profilo di rischio medio basso, a differenza di autostrade e aeroporti, il che ci rende interessati, soprattutto laddove si vede la possibilità di combinare pmi in operatori più grandi» (Enrico Loewenthal, Equiter SGR); «la logistica è un puzzle e quando investi in questo settore devi valutare anche il contesto, la macroeconomia, la tecnologia, l'inflazione, oltre che l'oggetto dell'investimento» (Gabriele Conte, Ceresio Investors);

«l'incertezza delle regole resta il tema: in questo settore ci sono circolari che valgono più delle norme costituzionali» (Fabrizio Vettosi, VSL club Spa). Aggiungiamoci pure lo svantaggio di navigare in Europa, sotto il giogo del sistema Ets, che il presidente di Assoarmatori Stefano Messina è tornato a definire «iniquo e ingiusto», chiedendo un intervento dello Stato per supportare la sostenibilità della flotta.

Ieri a Lugano la politica italiana si è spesa per rassicurare tutti sull'affidabilità del sistema portuale ligure. Persino la neosindaca Silvia Salis e il governatore Flavio Bucci che altrove non se le mandano a dire, davanti al mondo finanziario hanno sfoderato una concordia istituzionale che misura l'importanza della partita. «Ci sono 18 miliardi di infrastrutture da portare a termine - ha detto Bucci -. Con la diga foranea (1,4 miliardi; ndr), che non è in ritardo, consegniamo al porto 3 milioni di metri quadrati d'acqua, uno dei quali sarà interrato per dare un milione alle imprese per lavorare. A metà del 2027 il primo treno passeggeri passerà nel tunnel del terzo valico». Anche il nuovo presidente del porto genovese Matteo Paroli sparge ottimismo - «La diga è un investimento da 1,3 miliardi (sui 3,3 in atto nell'area portuale; ndr) che permetterà di accogliere navi con pescaggi importanti e lunghe più di 400 metri» - ma non nega che «se la rotta artica diventasse stabile sarebbe un vulnus per il Mediterraneo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il porto di Genova / *Epa*