



Amministratore unico di Ram Logistica, Infrastrutture, trasporti Spa e ordinario della Federico II

Ennio Cascetta «Il Sud diventi la piattaforma logistica al centro del Mediterraneo»

— Servizio a pagina 2

INTERVISTA

Ennio Cascetta. L'amministratore unico di Ram: piani integrati per sviluppare funzioni manifatturiere nei porti

«Il Mezzogiorno diventi la piattaforma logistica del Mediterraneo»

Il Sud potrebbe diventare una piattaforma logistica del Mediterraneo, attivando piani integrati per sviluppare funzioni logistiche e manifatturiere nelle zone portuali, oltre a servire bene i traffici di import ed export del territorio. Non ha invece molto senso, per me, un ipotetico ruolo di polo del Mediterraneo, ossia scaricare al Sud le merci destinate in Europa e farle proseguire via terra.

Ne è convinto Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa e professore ordinario di pianificazione dei Sistemi di Trasporto della Federico II di Napoli. Per Cascetta la piattaforma logistica potrebbe trovare attuazione attraverso le Zes (Zone economiche speciali). «Le Zes - afferma - seppur ancora sulla carta, dovrebbero facilitare questo processo ma servono anche connessioni terrestri, sicurezza e manodopera qualificata».

Lei è uno degli autori del Piano Porti varato dall'ex ministro Delrio. Ha dato gli effetti previsti?

Il piano dei porti è stato l'inizio del rilancio di un settore strategico per il Paese. Una riforma migliorabile ma che ha definito la necessità di un coordinamento nazionale della governance dei singoli sistemi portuali e un quadro di opere necessarie delineate in "Connettere l'Italia" e in "Itallaveoce".

Si parla di nuovi progetti da far confluire nel Recovery plan.

Le risorse ci sono e il Recovery plan è un'opportunità. Piuttosto occorre riflettere sul perché il "tiraggio di spesa" delle autorità di sistema portuale italiane non riesca a superare il mezzo miliardo di euro all'anno.

Su quali nuove opere puntare? I collegamenti ferroviari dei porti del Sud sono inadeguati e il piano di adeguamento della rete di RFI al "treno merci europeo" (TME) procede molto più speditamente delle connessioni di ultimo miglio nei porti. Una riflessione doverosa: appiattirsi per molti anni sul terminal container, ha fatto perdere di vista settori più importanti, come innovazione, nuovi carburanti, RO-RO, ecc. In questo caso, sono spesso i progetti a mancare, non le risorse. In termini di sviluppo dei traffici, poi, sono due le direttrici fondamentali per le Autostrade del Mare: una tra l'area dei Balcani occidentali e i porti pugliesi; l'altra dal Nord Africa verso i mercati europei, attraverso i porti del Sud. Il Mezzogiorno potrebbe giocare un ruolo come deposito bunkeraggio per carburanti alternativi nel settore marittimo.

Professore, il Covid ha impattato sui traffici marittimi italiani, quali misure adottare?

Il Covid ha impattato in maniera devastante sul traffico passeggeri; mentre il comparto cargo ha tenuto (-13,5%). Giota Tauro oggi va meglio di tutti gli altri porti. Ma dal 2013 al 2019 aveva perso traffici container concentrandosi sul segmento del transshipment che vede i porti euro-

pei esposti alla concorrenza degli scali della sponda extra europea. Ritengo giunto il momento di dare una sterzata alla portualità italiana imperniata su digitalizzazione, ruolo centrale della Conferenza delle Adsp su pianificazione e programmazione di investimenti e un grande piano per l'ultimo e penultimo miglio.

L'Italia deve investire di più sulla intermodalità?

Dal 2015 l'intermodalità è al centro della politica della logistica, prima sotto l'impulso del ministro Delrio e poi dei successivi governi, con la proroga degli incentivi ("sconto traccia", "ferrobonus", "marebonus" per l'intermodalità gomma-mare ndr). Il Ministro De Michelis e il governo si sono spesi poi per garantire sostegno al settore anche nella pandemia. L'efficacia delle politiche degli ultimi anni è testimoniata dagli importanti risultati ma l'Italia può fare di più. In RAM abbiamo stimato che circa il 5% del traffico ferroviario 2019 sta riconducibile all'effetto ferrobonus. È necessario dare continuità a questa visione strategica basata su: un piano di upgrade della rete per allinearla agli standard del TME; interventi di ultimo e penultimo miglio per i porti alle reti che li servono; interventi come terzo valico e tunnel di base alpini; una tensione continua verso la semplificazione normativa e procedurale.

È tempo di investimenti stranieri che ne pensa?

Ben vengano gli operatori esteri che investono nel rispetto delle norme,

in condizioni di parità e di reciprocità con quelli nazionali. Non mi interessa la nazionalità dei concessionari quanto la capacità del decisore pubblico, di garantire continuità dei traffici e quindi occupazione e valore aggiunto per il cluster portuale. Situazioni di abbandono di infrastrutture portuali in cui il pubblico aveva investito, come è successo con Evergreen a Taranto, è ciò che non deve accadere.

— V.V.

© RIPRODUZIONE SUO PAESE