

Rassegna Stampa
domenica 25 aprile 2021

CONFINDUSTRIA

«Economia del mare priorità del piano Ue, il settore è strategico»

Fotina, Picchio e Santilli — alle pag. 6 e 7

«Strategico». Il porto di Gioia Tauro, in Calabria



Piano di rilancio. Con il Pnrr può essere avviata quella politica organica nazionale per l'economia del mare che finora è mancata

«L'economia del mare nel Pnrr, progetto strategico per il Paese»

La proposta di Confindustria. Nel Recovery un primo intervento di politica industriale ma servono anche infrastrutture, riforme e fiscalità per attrarre investimenti. «Un coordinamento fra le Zes del Sud»

Giorgio Santilli

Il Pnrr è l'occasione per avviare il primo pezzo di una politica organica nazionale per l'economia del mare che finora è mancata, nonostante il peso economico del settore allargato (34,3 miliardi di valore aggiunto e 185 mila unità lavorative dirette nell'ultimo Rapporto del mare del 2019) e l'idea più volte riproposta dell'Italia «piattaforma logistica del Mediterraneo». A scommettere su un progetto strategico complessivo per valorizzare al meglio la «risorsa mare» in tutte le sue articolazioni economiche e tradurla in una occasione di sviluppo per il Paese e per il Sud è Confindustria che, con la

presidenza di Carlo Bonomi, ha affidato sul tema una delega specifica a un vicepresidente, Natale Mazzuca, e ha avviato dal giugno 2020 un lavoro che sta coinvolgendo le rappresentanze settoriali e territoriali. Il progetto — che ha prodotto una prima proposta in occasione del Pnrr e sarà completato entro il 2021 — vuole affermare l'importanza strategica dell'economia del mare e mettere in fila politiche e misure necessarie per dare concretezza al disegno.

Il Piano strategico nazionale di Confindustria affronterà, in una visione organica, le criticità che frenano lo sviluppo del mare e proverà a piantare i pilastri di una politica di settore:

la pianificazione infrastrutturale (scali marittimi, retroporti, aree logistiche collegate, Zone economiche speciali, collegamenti stradali e ferroviari, piattaforme digitali di funzionamento e gestione); le riforme istitu-



Peso: 1-16%, 7-44%

zionali (concessioni demaniali, revisione della riforma della legge quadro sui porti, regolazione economica, disciplina delle Zes a partire dal ruolo dei commissari e delle strutture); una politica industriale che dia prospettiva alla sostenibilità e all'innovazione tecnologica; una fiscalità capace di attrarre e stimolare investimenti.

Il Pnrr può essere l'anticipazione di un programma lungo, puntando proprio a fondare una politica industriale per la sostenibilità e l'innovazione della navigazione e della logistica portuale. Il pacchetto di misure proposte prevede, in particolare: incentivi a investimenti di adeguamento e rinnovo delle unità di navigazione esistenti e delle dotazioni logistiche portuali; sostegno finanziario, con la creazione di un Fondo Economia del Mare per il credito a medio-lungo termine e interventi di garanzia, nell'ambito del Fondo dei Fondi previsto dal Pnrr; integrazione delle misure di ricerca, sviluppo e innovazione già previste nel Recovery con altre dedicate alla navigazione e alla movimentazione logistica nei porti; utilizzo della domanda pubblica per favorire l'innovazione (procurement strategico) per le forniture pubbliche di tecnologie e mezzi di trasporto marittimo; integrazione delle tecnologie digitali, già presenti nel Progetto Transizione 4.0, con altre dedicate alla navigazione e alla movi-

mentazione logistica nei porti; coordinamento con gli interventi per la transizione energetica applicata alla sostenibilità della mobilità marittima e della movimentazione logistica come produzione di fonti alternative a più basse e a zero emissioni e infrastrutture di trasporto e distribuzione.

Il sostegno agli investimenti si dovrebbe concentrare sulle priorità coerenti con le strategie Ue: elettrificazione dei porti (Cold Ironing) e delle unità di navigazione esistenti più nuove dotazioni ad alimentazione elettrica per la movimentazione logistica; riduzione delle emissioni delle unità di navigazione esistenti, mediante adeguamenti tecnologici disponibili; acquisto di nuove unità di navigazione, in sostituzione di quelle esistenti, alimentate da fonti alternative come Gnl, biocarburanti, elettricità, idrogeno. Il Recovery Plan di Draghi mostra qualche attenzione in più del progetto Conte, ma ci sono margini per rafforzare le misure inserite e collegarle in un disegno unitario.

Se queste sono le linee orizzontali del progetto confindustriale, un'attenzione territoriale specifica è riservata al Mezzogiorno, nella convinzione che «qualsiasi prospettiva di ripartenza per l'Italia passa attraverso la risoluzione dello storico divario fra il Sud e il resto del Paese e, sempre più, tra le diverse aree del Sud». La

proposta è «un Southern Range logistico euromediterraneo competitivo, green, sostenibile e socialmente inclusivo». In sostanza è una messa in rete del Mezzogiorno partendo dall'integrazione delle Zone economiche speciali (Zes) e dei relativi porti che in questa chiave possono divenire «potenziali nodi territoriali di sviluppo anche per le aree interne». «Costruire il Mediterraneo» è il progetto proposto dalle Confindustrie meridionali: fare del Sud un sistema unitario di promozione dello sviluppo, in una prospettiva di integrazione con il sistema logistico-portuale del centro-nord e proprio usando come perno l'economia del mare. Un piano di nuovi investimenti e nuove tecnologie, per centrare gli obiettivi europei della transizione energetica, digitale e della resilienza: una proposta per orientare verso un progetto di sviluppo la programmazione delle tre leve finanziarie date da Pnrr, Fondo sviluppo coesione e fondi strutturali europei 2021-27.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROPOSTA

1

**LE AZIONI ORIZZONTALI
I quattro pilastri**

Serve un progetto strategico che abbia pianificazione infrastrutturale, riforme, politica industriale e fisco

2

**IL MEZZOGIORNO
Southern Range**

Un sistema unico che parta dal coordinamento delle Zes e dall'economia del mare e si integri con il centro-nord



34,3 mld

L'ECONOMIA DEL MARE

È il valore aggiunto del settore allargato che conta 185mila unità lavorative dirette secondo l'ultimo Rapporto del mare del 2019

LA CAMPANIA

«È carente nella manutenzione ed efficienza delle reti ferroviarie urbane e regionali. Va completata l'Alta velocità ferroviaria»



Peso:1-16%,7-44%

Zone speciali, con il Recovery più poteri ai commissari

Il piano Zes. Resta il nodo della integrazione tra i territori, ma nel Pnrr si annunciano misure di semplificazione e per favorire i collegamenti

Carmine Fotina

ROMA

Riformare la riforma. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza promette di riordinare (ancora una volta) la disciplina delle Zone economiche speciali, un'idea di sviluppo del Sud inserita nel decreto Mezzogiorno del 2017 ma finora rivelatasi un flop. Le indicazioni del Pnrr per un vero rafforzamento del potere dei commissari straordinari che dovrebbero sbloccare le Zone, in linea anche con le richieste giunte dal mondo confindustriale, potrebbero trovare spazio nel nuovo decreto semplificazioni. Di certo colpisce che si torni a modificare una normativa più volte corretta, in una sorta di gioco dell'oca, l'ultima volta con il Dl semplificazioni di un anno fa.

Ad oggi sono state istituite le Zes Campania; Calabria; Ionica Interregionale nelle regioni Puglia e Basilicata; Adriatica Interregionale nelle regioni Puglia e Molise; Sicilia occidentale; Sicilia orientale; Abruzzo. Ed è in fase finale l'istituzione della Zes Regione Sardegna. Le difficoltà amministrative di questo strumento hanno portato con la legge di bilancio 2020 alla scelta dei commissari straordinari a capo dei comitati di indirizzo delle singole Zone ma il processo di nomina, costellato di problemi e liti politiche, si è concluso solo per la Ionica e per la Calabria (per l'Abruzzo

procedura avviata). E a mancare all'appello negli altri casi sono gli stessi comitati di indirizzo.

Alle Zes, evidenziano gli stessi tecnici del governo impegnati sul dossier, continua a mancare una visione di insieme, una strategia di raccordo tra i vari territori anche per proporsi in modo più ordinato a potenziali investitori esteri. Un intervento in questo senso, per mettere in relazione le varie Zone, è delineato dal Pnrr. Il Piano, più in generale, parla di «meccanismi in grado di garantire la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi» e di correttivi per far sì che i commissari abbiano davvero «la titolarità del procedimento di autorizzazione unica e sarà l'interlocutore principale per gli attori economici interessati a investire sul territorio di riferimento». Con un decreto del direttore dell'Agenzia per la coesione del 1° febbraio era già stata costituita una Segreteria centrale di supporto ai commissari, operativa presso la stessa Agenzia. Ma ora il ministero punterebbe anche a dotare di strutture proprie ogni singolo Commissario, un altro punto debole messo in rilievo dalle imprese. Quanto alle agevolazioni fiscali, che insieme alle semplificazioni burocratiche rappresentano il vantaggio di investire nelle Zes, in un'intervista al Sole 24 Ore il ministro Mara Carfagna ha preannunciato l'innalzamento da 50 a 100 milioni del

tetto per il credito di imposta per gli investimenti ampliandolo alle operazioni immobiliari.

Un ulteriore elemento che ha fin qui frenato l'attrattività di queste Zone è la debolezza dei collegamenti infrastrutturali. Su questo fronte, il Pnrr prevede l'impiego di 600 milioni. Il finanziamento dovrà consentire di realizzare collegamenti efficaci tra le aree industriali con porti, aeroporti e soprattutto con la rete nazionale e con le reti trans europee dei trasporti, per consentire «ai distretti produttivi tempi e costi ridotti nella logistica». Un'altra esigenza è la realizzazione delle urbanizzazioni primarie visto che in alcune aree i gli operatori economici pongono come condizione la dotazione di infrastrutture delle aree individuate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 93%

600 milioni

LE RISORSE NEL PNRR

La dote per gli interventi infrastrutturali nelle Zes prevista dal Piano. E che punta al realizzare collegamenti efficaci tra aree industriali, porti, e aeroporti



MARA CARFAGNA

Il ministro per il Sud ha annunciato l'aumento a 100 milioni del tetto al credito di imposta per gli investimenti nelle Zes esteso alle operazioni immobiliari

Abruzzo

«Roma-Pescara nei corridoi europei, una rete tra regioni»

Interviste a cura di Nicoletta Picchio

Un primo risultato è stato ottenuto: l'inserimento della tratta ferroviaria Roma-Pescara tra le opere prioritarie, all'interno del Pnrr. Ma per Marco Fracassi, presidente di **Confindustria** Abruzzo, è un primo passo: «È necessario il riconoscimento della trasversalità, inserire l'opera nei corridoi europei, puntando al trasporto non solo dei passeggeri ma anche delle merci». La ferrovia, ma anche i porti, Ortona e Vasto,

protagonisti della Zes abruzzese, insieme alla zona franca. «Stiamo attendendo la nomina del commissario, dovrebbe essere imminente». Per Fracassi è fondamentale far partire le Zes del Mezzogiorno, creando una rete infrastrutturale integrata

tra Regioni, collegando le aree interne. Da realizzare al più presto. Nel Pnrr, dice Fracassi, dovrebbero esserci finanziamenti per i due porti. Ortona, in particolare, deve far parte del Corridoio europeo che arriva fino a Barcellona.

«Abbiamo l'aeroporto, ma bisogna rafforzare la dorsale adriatica. Se partisse la Zes, con le infrastrutture retrostanti, l'Abruzzo potrebbe potenziare le imprese esistenti e attrarre nuovi investimenti».



MARCO FRACASSI
Presidente
Confindustria
Abruzzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Molise

«Infrastrutture inesistenti, ora far decollare Termoli»

Non ci sono collegamenti con il Tirreno, non c'è l'Alta velocità ferroviaria e nemmeno l'Alta capacità. La dotazione infrastrutturale è di un paio di strade statali. «Siamo tagliati fuori e invece il Molise ha una buona vocazione all'export, ha alcune aziende medio-grandi, da Stellantis a la Molisana, Unilever, Lavazza, oltre ad imprese chimiche e farmaceutiche che potrebbero aumentare traffico e indotto», dice Vincenzo Longobardi, presidente di **Confindustria** Molise. La Zes

legata al porto di Termoli c'è sulla carta, ma deve ancora partire.

«Siamo una cerniera tra Abruzzo e Marche, lungo la dorsale adriatica. Abbiamo bisogno anche di un collegamento con il Tirreno. Le nostre imprese

per i trasporti utilizzano il porto di Ancona, con aumento di tempi e di costi». Il porto di Termoli oggi è soprattutto utilizzato dai pescherecci: vanno scavati i fondali, va attivata l'area franca doganale, realizzato l'Industrial Park e collegata l'area del retroporto, in connessione con le aree interne. «Le infrastrutture sono ferme agli anni '80, obsolete e con una manutenzione che scarseggia. Fare impresa così è difficilissimo».



VINCENZO LONGOBARDI
Presidente
Confindustria
Molise

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Puglia

«I nostri scali vantaggio competitivo che va sfruttato»

Il potenziale di crescita se decollasse l'economia del mare potrebbe essere di 3 punti di Pil. «Oggi non sfruttiamo il nostro vantaggio di logistica», dice Sergio Fontana, presidente **Confindustria** Puglia. Le merci che arrivano dal Far Est passano dai porti di Amburgo, Rotterdam, Gibilterra. «Non intercettiamo il traffico che dal Canale di Suez transita nel Mediterraneo». Taranto, Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia: i porti in Puglia sono un vantaggio competitivo che va utilizzato, da

mettere in sinergia con quelli del Nord, Trieste e Genova. Per Taranto, dice Fontana, ci sono già colloqui avanzati con una società turca. «Ma occorrono una serie di interventi di dragaggio. E poi è necessaria la ferrovia per

collegarlo all'aeroporto di Grottaglie». Fondali più profondi, la zona franca, le infrastrutture del retroporto e il collegamento con le aree industriali. Le Zes, dice Fontana, sono ancora sulla carta. Sarebbero un'opportunità enorme, come le zone franche doganali, che renderebbero molto più rapide le procedure di lavorazione delle merci di passaggio. E poi, sottolinea Fontana, manca l'Alta velocità, che dovrebbe arrivare a Lecce.



SERGIO FONTANA
Presidente
Confindustria
Puglia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Basilicata

«La zona Jonica strategica per le industrie lucane»

Far partire la Zes interregionale jonica, su cui ricadono le principali aree industriali lucane. «Dovrà essere funzionale a superare l'isolamento della Regione attraverso il rilancio e potenziamento delle attività industriali, che hanno varie specializzazioni produttive, e valorizzare la vocazione tecnologica e culturale di Matera», dice il presidente di **Confindustria** Basilicata, Francesco Somma. La Regione, continua il presidente, ha una

posizione baricentrica rispetto al quadrilatero delle Zes meridionali. «Ciò può portare ad una nuova stagione di investimenti», continua Somma, sottolineando il peso del settore energetico, che rappresenta il 12%

del Pil lucano. «La Regione ha il più grande giacimento onshore di risorse fossili in Europa e quasi il 90% della produzione di elettricità deriva da fonti rinnovabili, la Basilicata può essere protagonista nella rivoluzione dell'idrogeno e quindi nella transizione energetica. Strategica anche la riconversione produttiva dello stabilimento di Melfi, per rilanciarne la centralità all'interno del piano industriale di Stellantis».



FRANCESCO SOMMA
Presidente
Confindustria
Basilicata

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 93%

Calabria

«Gioia Tauro strategico, serve una connessione con l'alta velocità»

Ottocento chilometri di costa, un porto del peso di Gioia Tauro. Cita questi due elementi Aldo Ferrara, presidente di Unindustria Calabria, per far capire come sia importante il progetto dell'economia del mare per la sua regione, oltre che per il Mezzogiorno. Le aree Zes non sono ancora decollate, con le semplificazioni e le agevolazioni che comportano, dice Ferrara. C'è bisogno di interventi urgenti: il porto di Gioia Tauro è strategico per intercettare il traffico del

canale di Suez, ma anche di Gibilterra e dello Stretto dei Dardanelli. Occorre collegarlo con le aree retrostanti, con linee ferroviarie di alta velocità o alta capacità. Rendere più agevole il collegamento con l'aeroporto di

Lamezia Terme e, nella stessa dorsale, con l'area ex Siri, la più grande area industriale del Sud dopo Bagnoli. Sulla parte ionica ci sono Crotona e Corigliano. Ma la logistica difetta: «la linea ferroviaria è a un solo binario e non elettrificata». E i problemi si allungano: «In alcune aree industriali ci sono vincoli paesaggistici, che vanno rimossi», dice Ferrara. Bisogna agire con rapidità, insiste, per crescere e attrarre investimenti.



ALDO FERRARA
Presidente Unindustria Calabria

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sicilia

«Fondamentale un collegamento stabile con la Calabria»

In treno da Trapani a Siracusa, 20 ore. È l'esempio che fa Alessandro Albanese, presidente di Confindustria Sicilia, per descrivere «l'arretratezza incredibile» delle infrastrutture regionali. Zes, autostrade del mare, zone franche: «Sono un perno della crescita economica». Fermo restando per Albanese che «occorre un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria». Questo renderebbe la Regione una piattaforma logistica in grado di esprimere tutta la sua potenzialità.

Intanto occorre far decollare alcune opere già appaltate, per esempio la tratta ferroviaria da Ragusa a Gela-Caltanissetta e da Catania a Ragusa. «Tropo spesso si avviano le opere senza una visione unitaria, i tempi si allungano a tal punto che quando

arriva a conclusione i lotti iniziali sono già obsoleti. Con il risultato che le strade sono un cantiere continuo». Augusta e Termini Imerese sono i due porti prioritari per il traffico commerciale, Catania e Palermo con una vocazione principalmente turistica. Se l'economia del mare, con tutto ciò che comporta anche in termini di infrastrutture interne, decollasse «per la Sicilia - conclude Albanese - potrebbe esserci un aumento del Pil addirittura del 7-8% all'anno».



ALESSANDRO ALBANESE
Presidente Confindustria Sicilia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sardegna

«Fondamentale collegare i porti alla ferrovia e agli aeroporti»

«Per una Regione che non ha il metano l'economia del mare e tutte le infrastrutture collegate sono fondamentali». Maurizio De Pascale, presidente di Confindustria Sardegna, descrive la situazione del territorio: solo 40 chilometri di rete ferroviaria a doppio binario, nemmeno un chilometro di autostrade. Cagliari, spiega De Pascale, è nel progetto europeo Ten-T. Ma non può rimanere isolato: «Bisogna connettere tutti i poli della Sardegna». E quindi i porti di

Cagliari, Alghero, Sassari, Porto Torres, considerandoli un unico grande progetto, da collegare con la ferrovia tra loro e con gli aeroporti. Altro grande tema la rete stradale tra Est e Ovest, Oristano con Nuoro, oltre al

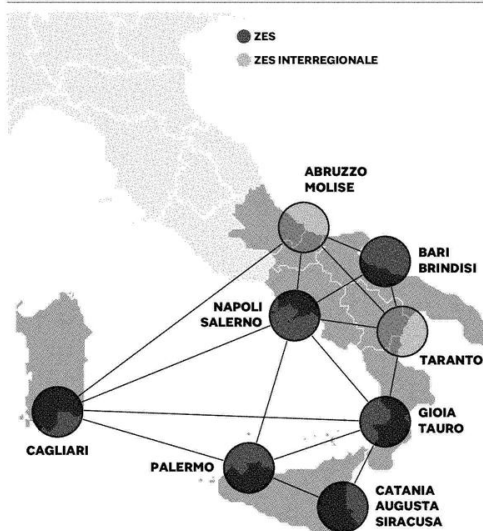
collegamento tra Olbia, Arzachena e Palau, oggi affidato ad una provinciale vecchissima. «Con la concorrenza dei porti del Nord Africa Cagliari ha perso moltissimo traffico, siamo scesi a qualche centinaio di migliaia di container, con molti lavoratori in cassa integrazione». L'occupazione è un problema pesante: «Occorre dare speranza ai giovani, nell'abbandono scolastico la Sardegna è la prima regione italiana».



MAURIZIO DE PASCALE
Presidente Confindustria Sardegna

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La rete delle zone economiche speciali



Peso: 93%

«Il Sud si metta in rete e punti a un ruolo chiave nel Mediterraneo»

Competitività

Mazzuca e Grassi: progetto unitario di tutti i territori, decisive le infrastrutture

Nicoletta Picchio

Economia e geopolitica: «Un progetto trasversale strategico che coinvolge tutto il paese. Le nostre coste e l'economia del mare sono una risorsa da cui partire per mettere in connessione i territori, rendendoli competitivi e attraendo investimenti», esordisce Natale Mazzuca, vice presidente di Confindustria per l'Economia del mare.

E il Mezzogiorno è protagonista: «se non cresce il Sud non cresce l'Italia. Investire nelle aree meridionali e nella risorsa mare è fondamentale per un progetto unitario di ripresa del paese. Le otto Confindustrie regionali del Sud si sono messe insieme per la prima volta, decise a integrare i sistemi portuali, tra di loro e con il Centro-Nord, e a ragionare in una visione di sistema paese e di coesione nazionale», continua Vito Grassi, presidente del Consiglio delle Rappresentanze regionali e per le Politiche di coesione territoriale e vice presidente confederale.

Si muovono all'unisono Mazzuca e Grassi in questa sfida che punta a far decollare il Sud e il paese, con le Zes e una rete di infrastrutture integrate. «L'economia del mare è un cluster che ha potenzialità enormi. La logistica e i trasporti sono vitali per l'economia e determinanti nei processi produttivi. Non a caso si parla di secolo della logistica, l'industria delle industrie, sottolineandone la valenza strategica in un mondo ormai globalizzato, che ha spostato i confini economici dei paesi ben oltre quelli geografici. L'Italia rispetto alla Germania, che a fine anno recupererà il pil perso a causa del Covid, è indietro di 20 punti. È paradossale essere come paese al

19° posto nella logistica», dice Mazzuca. Il Mezzogiorno è protagonista: «È un hub naturale, un'area proiettata nel Mediterraneo, capace di assumere, nuovamente, un ruolo di leadership economico-territoriale, trattenere le sue risorse umane ed economiche, attrarre quelle esterne, tutelare e valorizzare l'ambiente, generare conoscenza e innovazione», continua Grassi.

Il progetto «Costruire il Mediterraneo» proposto dalle Confindustrie meridionali è un pilastro fondamentale di questo piano. «È una grande armatura infrastrutturale che integra le aree interne, in cui ogni intervento è funzionale all'aumento della competitività. Inoltre ha un valore geopolitico: l'Europa grazie alla po-

sizione strategica dell'Italia può recuperare un ruolo decisivo nel Mediterraneo, dove oggi sono forti le influenze di Cina, Russia e Turchia. Il sistema portuale italiano ha potenzialità uniche ma manca ancora una politica unitaria. Resta ancorato a logiche localistiche che bisogna superare. La portualità deve essere l'asset per generare efficienza e forza competitiva», continua Mazzuca.

Quella del Sud è una realtà che conosce bene, come ex presidente degli industriali calabresi. Così come Grassi, attuale presidente degli industriali campani: «La Campania è carente nella manutenzione ed efficienza delle reti ferroviarie urbane e regionali. Sono scarse ed incomplete le connessioni ferroviarie e stradali di ultimo miglio con porti, retroporti e aeroporti, come ad esempio il collegamento della metropolitana di Napoli con Capodichino. Va completata l'Av ferroviaria Napoli-Bari, implementate le

fermate intermedie, l'Av fino a Reggio Calabria, la nuova pista dell'aeroporto di Salerno, il collegamento autostradale Salerno nord/A3, il progetto Waterfront del porto di Napoli e l'intermodalità ferroviaria per il trasporto merci verso Roma e Bari. Serve la visione espressa ne «Il coraggio del futuro» - continua Grassi - «occorrono più industrie e più infrastrutture per combattere disoccupazione, la fuga dei cervelli e malaffare».

Per Mazzuca «non bisogna andare in ordine sparso, ma avere un'idea integrata di sviluppo. Le potenzialità sono enormi, il commercio mondiale sta crescendo, le catene del valore si accorciano, le Zes possono diventare calamite per riportare le industrie in Italia. Dal Canale di Suez passa il 10% del traffico mondiale di merci che può essere intercettato dai nostri porti del Sud; nel mare Nostro si incrociano i 15mila miliardi del pil europeo che, con quello dei paesi del Medio Oriente, arriva a 18mila miliardi. Serve agire su questo tema con una regia unica per interloquire più incisivamente con le istituzioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 21%



NATALE MAZZUCA
Vice Presidente
Confindustria
per l'Economia
del Mare



VITO GRASSI
Vice presidente
Confindustria e
presidente
Consiglio delle
Rappresentanze
Regionali



Peso:21%