

Commenti del Mattino

Segue dalla prima

Se riparte il motore del rilancio

Isaia Sales

Ma entrambe sono finalizzate a richiamare l'attenzione delle classi dirigenti dell'Italia per impedire che le difficoltà si trasformino in disastri e le potenzialità in occasioni per sempre perdute. Le criticità, in ogni caso, non debbono scoraggiare la ricerca di una via d'uscita dal più grave fallimento della storia unitaria, cioè il divario ad oggi incolmabile tra Centro-Nord e Sud.

Per la verità nessuno dei due modi di rappresentare il Sud ha scalfito in profondità la scorza di indifferenza che da alcuni decenni avvolge la politica italiana nei confronti di questa area, ma soprattutto non ha intaccato il convincimento che l'Italia possa continuare a prosperare anche facendo a meno di una sua parte. È proprio questo immotivato convincimento (l'Italia può crescere anche senza il suo Meridione) che viene del tutto smontato da un libro di Alberto Quadrio Curzio e Marco Fortis, «L'economia reale del Mezzogiorno», edito da Il Mulino per la Fondazione Edison. La tesi fondamentale è questa: se l'Italia scommettesse sullo sviluppo industriale del Sud, accompagnando alcune sue eccellenze produttive già presenti, nel giro di pochi anni la nostra nazione diventerebbe economicamente più forte della Francia e della Germania. Con il Sud sviluppato ai livelli di alcune aree del Nord, il Bel Paese sarebbe il primo in Europa. Al contrario, se si dovesse puntare solo sull'apparato produttivo del Settentrione,

la crescita non permetterebbe di competere con le altre due nazioni continentali più sviluppate. In parole ancora più semplici: far crescere il Sud è un affare per l'Italia intera.

Fortis nel suo saggio ricorda che se si guarda al patrimonio manifatturiero presente nel Sud d'Italia, esso esprime un valore superiore a quello di intere nazioni come la Finlandia e la Danimarca. Ad esempio, il valore aggiunto manifatturiero delle due regioni meridionali più industrializzate, cioè la Campania e la Puglia, è maggiore di singole nazioni come la Croazia e la Slovenia. Ed è bene ricordare che, nonostante tutte le difficoltà dell'ultimo ventennio, nel Sud si concentra il 31% dell'export italiano nel settore aeronautico, il 18% dell'export agroalimentare, il 17% dell'export automobilistico, il 13% dell'export nazionale del settore farmaceutico. Gli occupati nelle industrie meridionali, nonostante il crollo del periodo 2007/2013, sono ben 1.313.104, cioè il 20,6% del totale nazionale. E l'Ilva di Taranto è ancora oggi la più grande fabbrica d'Italia. Nel settore agro-alimentare il numero di addetti (124.000) è superiore a quello di intere nazioni come il Belgio e la Svezia. Nel campo dell'abbigliamento il Sud ha più addetti del Regno Unito, della Germania e della Repubblica Ceca. Nel settore degli autoveicoli gli addetti nel Sud (42.000) sono superiori a quelli del Belgio, dell'Austria e di una regione come la Sassonia. Nel settore aerospaziale (22.000 addetti) il Sud compete con

l'importante distretto di Tolosa in Francia.

Per restare nel nostro Paese, Catania è la seconda provincia italiana nel campo della produzione di componenti elettronici, Napoli è la seconda nel campo degli aeromobili, Chieti nel campo degli autoveicoli, Salerno è la prima provincia italiana nel campo della frutta e degli ortaggi conservati, Avellino è l'ottava nel campo del cuoio conciato e della pelletteria, Bari è settima nel campo dei mobili e quinta nel campo della produzione di medicinali. Senza dimenticare che oltre il 60% delle capacità nazionali di raffinazione è insediato nel Sud tra Sicilia e Sardegna. Così come i pozzi petroliferi della Basilicata sono i maggiori d'Europa. Il Sud, insomma, non è esattamente un deserto industriale, ma una grande area manifatturiera dell'Europa. Nel Sud c'è una forte imprenditorialità, in alcuni settori a livelli non diversi da quelli del Nord Italia. Ci sono imprese, piccole, medie e grandi che esportano e che innovano; l'unica differenza rispetto al Nord è la quantità non tanto la qualità. Tuttavia, questi punti di forza e di eccellenza non sono sufficienti da soli a garantire lavoro e benessere ai suoi 26 milioni di abitanti.

Se passiamo poi all'agricoltura, il Meridione è secondo solo all'intera Spagna nella classifica europea relativa al valore della produzione di ortaggi, stessa cosa nella produzione di frutta fresca (cioè secondo posto dopo l'intera Spagna in tutta l'Europa occidentale). Anche nel turismo le cose vanno considerate alla luce di

questi dati: il Sud ha più turisti della macro-regione Provenza-Costa Azzurra + la Corsica, che è comunque una delle più attrattive al mondo. Senza dimenticare le potenzialità nel campo della logistica e della portualità: un terzo del nostro interscambio verso il resto del mondo si muove via mare: nel Mare Nostrum, nel Mediterraneo, ogni anno transita il 19% di tutto il traffico marittimo mondiale. La concorrenza nel settore è spietata: nel 2005 il porto di Tangeri in Marocco aveva una quota di mercato quasi nulla, nel 2012 grazie al nuovo terminal ha superato l'8% nel campo del transhipment, e Porto Said in Egitto è passato dal 10% del 2005 al 15% del 2012. La nostra Gioia Tauro ha invece ancora problemi seri di connessione alla rete ferroviaria.

Il rilancio del Mezzogiorno non è, dunque, una partita del tutto persa. Ma è evidente che ogni ritardo nel predisporre una strategia efficace per il Sud si trasforma in un danno per l'economia dell'Italia intera e in un indebolimento del suo ruolo competitivo nel mondo. Se in ognuno dei settori sopra citati (industria, in particolare in tutta la filiera agroalimentare, logistica e turismo) il concorso del Sud aumentasse di qualche punto percentuale, i tassi di crescita dell'Italia raddoppierebbero. Per tutti questi motivi è fondamentale avviare (o rafforzare) nel Sud un secondo motore della ripresa economica italiana; sarebbe questa una mossa strategica tra le più dense di prospettiva nelle mani dell'attuale governo. La pressante domanda di questi anni, «cosa può fare l'Italia per il Sud», andrebbe cambiata (anche alla luce del libro di Quadrio Curzio e Fortis) in una più realistica constatazione: cosa potrebbe fare il Sud per arricchire l'Italia!

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Segue dalla prima

Porti, perché la riforma è una svolta

Ennio Cascetta*

A sua volta approvato dal Consiglio dei Ministri appena cinque mesi fa. Prima ancora che dei contenuti specifici della riforma in atto, mi sembra importante sottolineare il cambio di visione che ha animato il Piano e sta animando ora la fase di attuazione.

Mi riferisco innanzitutto alla determinazione con cui si è avviata una nuova stagione di pianificazione dei trasporti e della logistica, in un Paese che per troppi anni si è assuefatto ad un tipo di programmazione per progetti (esempio Legge Obiettivo e l'insieme dei progetti delle Regioni) in cui la realizzazione delle infrastrutture e, più in generale, le scelte relative ai trasporti ed alla logistica, hanno seguito percorsi indipendenti e scollegati, spesso senza un disegno strategico coerente ed integrato. Ciò ha prodotto, ad esempio, piani di sviluppo dei singoli porti non coerenti fra loro e con lo sviluppo delle infrastrutture di connessione a terra, o progetti autostradali che non tenevano conto dell'effetto rete rispetto ad altre autostrade esistenti o in programmazione e così via. Non solo progetti incoerenti, ma anche aspettative eccessive rispetto alle risorse effettivamente disponibili, allungamenti dei tempi di realizzazione per la gestione non coordinata delle diverse fonti di finanziamento nazionali e comunitarie, incertezza sui Piani Economici e Finanziari che hanno bloccato o molto rallentato gli investimenti di capitali privati.

Rispetto a questo modo di operare si è deciso di cambiare registro, puntando a definire un disegno organico, volto ad integrare i diversi settori e modalità di trasporto, superando i localismi e mettendo a sistema le infrastrutture esistenti con le nuove infrastrutture prioritarie.

In questa ottica è stato concepito il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, con 10 Obiettivi prioritari a cui corrispondono altrettante Azioni e, per ognuna, diverse attività che vanno realizzate con tempi e modalità diverse, ma tutte coerenti con la visione complessiva del piano. Il decreto approvato è quindi una delle attività attuative del Piano altre, come ad esempio la semplificazione delle attività amministrative per gli escavi o gli investimenti dei collegamenti di ultimo miglio ferroviario, sono già state attivate nei mesi scorsi.

Gli elementi più importanti del Decreto appena approvato sono relativi alla riforma complessiva della governance portuale, l'istituzione dello Sportello Unico Amministrativo, l'istituzione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e la semplificazione delle formalità amministrative per le navi in arrivo.

La architettura attuale della governance portuale risale ad oltre vent'anni fa ed è certamente stato uno degli elementi che hanno impedito uno sviluppo armonico del sistema portuale italiano: 24 Autorità Portuali, rette da Comitati portuali plebiscitari, con oltre 330 membri in tutta Italia, e meccanismi di nomina dei vertici molto complessi. Uno dei primi effetti di questo che potremmo chiamare «Municipalismo Portuale» in cui tutti vogliono fare tutto, è stato senz'altro una esasperata competizione in tutti i segmenti di mercato, terminal container, merci rinfuse, traghetti, cantieristica, crociere, nautica da diporto, terminali energetici, con duplicazione di progetti e spreco di risorse. Gli effetti possono risultare macroscopici: nel 2014 la capacità di movimentazione dei terminal container italiani, stimata in circa 16 milioni di contenitori standard (Teu), è stata utilizzata in media solo per il 65% e tuttavia, se

tutti gli interventi previsti dai singoli porti fossero realizzati, nel 2020 la capacità complessiva aumenterebbe di un ulteriore 40%, a fronte di un incremento di domanda che, anche negli scenari più ottimistici, non supera il 25%.

Con la riforma innanzitutto si snelliscono gli apparati di governo e si fa sistema fra i porti più vicini. Le 24 Autorità Portuali vengono sostituite da 15 Autorità di Sistema Portuale in cui in luogo dei «pesanti» Comitati Portuali, si prevedono dei Comitati di Gestione formati da un Presidente Manager in possesso di adeguati requisiti ed un board snello di 4-5 elementi in rappresentanza di Regioni e Comuni, che possa operare in modo rapido ed efficace. Viene istituito e valorizzato il partenariato con gli operatori e le forze sociali, distinguendo però chiaramente i ruoli e le responsabilità. Ancora viene istituzionalizzato il coordinamento di tutti i presidenti delle Autorità presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti allo scopo di coordinare le scelte ed evitare gli errori del passato.

I sistemi portuali dovrebbero essere particolarmente importanti nel Mezzogiorno perché proprio ad essi il Pon, Piano Operativo Nazionale, finanziato con i fondi europei assegna il ruolo di coordinamento delle Aree Logistiche Integrate, uno dei progetti più sfidanti del programma stesso. Il sistema del mar Tirreno centrale, che comprende i porti di Napoli, Castellammare e Salerno potrà giocare un ruolo da protagonista in questa nuova partita. Così come i sistemi previsti nelle altre regioni del Mezzogiorno.

Gli altri interventi (Sportello Unico Amministrativo; Sportello Unico Doganale e dei Controlli; semplificazioni delle formalità amministrative per le navi in arrivo) perseguono tutti l'obiettivo della sem-

plificazione e della velocizzazione delle procedure e, dunque, vanno ad impattare direttamente sulla vita degli operatori e degli utenti dei porti italiani. Interventi che magari attirano meno l'attenzione dei media e degli osservatori esterni, ma che possono dare un serio contributo alla ripresa della nostra portualità. La frammentazione della portualità non riguarda, infatti, solo il numero delle Autorità portuali, ma anche le competenze e le procedure che sono alla base delle attività di ogni giorno: 113 distinti provvedimenti amministrativi che regolano l'import/export; 23 soggetti pubblici differenti responsabili dei controlli in porto. Per comprendere quanto questi elementi possano incidere negativamente, basti pensare che rispetto al Logistics performance index della World Bank, l'Italia risultava al 13° posto in Europa, ben lontana, da Olanda, Germania, e tra gli elementi di maggiore criticità viene segnalata proprio la burocrazia.

Insomma, molto è stato fatto e moltissimo resta ancora da fare. La strada, la strategia, la direzione sono però delineate, si sa cosa fare ed in che tempi.

Una ultima riflessione la vorrei riservare al tema delle competenze e, più in generale alla qualità del management che sarà chiamato a rilanciare la portualità italiana. Questo è un tema delicato per l'Italia, ma per il Mezzogiorno è «la sfida» principale su cui misurare la capacità, la forza e la determinazione con cui si vuol voltare pagina. La riforma della governance portuale, infatti, restituisce una macchina più facile da guidare, con un motore più affidabile, che non rischia di grippare ad ogni giro. Sarà determinante, però, che il pilota sia all'altezza della sfida, in grado di misurarsi con un contesto internazionale sempre più competitivo e dinamico.

* Capo della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La dea fortuna

Ore contate per l'87 su Venezia, ma c'è il rischio di record di centenari

Ancora una settimana senza ritardati e sarà record. Se per altre tre estrazioni infatti non uscirà nessuno dei principali ritardati, la lista dei numeri centenari potrebbe toccare quota 8. Mai nella storia del Lotto c'era stata una così alta concentrazione di estratti con il ritardo a tre cifre. Il record attuale infatti è di 7 centenari in contemporanea. In particolare bisogna tenere d'occhio quattro situazioni. La prima riguarda l'87 che, oltre ad essere il numero più atteso del momento su ruota secca visto che tarda da 133 turni su Venezia, è anche l'estratto più in ritardo su Tutte. Questo doppio

ritardo potrebbe interrompersi proprio con l'uscita dell'87 sul compartimento veneto. Per le sorti maggiori, all'87 possono essere uniti i numeri 28 e 71. Ci sono però anche altri due ritardati che hanno questa doppia caratteristica. Si tratta del 28 su Torino e dell'83 su Cagliari, vale a dire i due numeri giunti, rispettivamente, a due e tre lunghezze dal ritardo centenari. Ecco gli abbinamenti per i suddetti estratti: 28 su Torino con 58 ed 88, 83 su Cagliari con 69 e 82. Ma merita attenzione anche la coppia 30 e 41 su Milano, visto che presentano entrambi un ritardo interessante. Questi gli

accoppiamenti per ambo e terno: 30 con 40 e 70, 41 con 2 e 4.

Da inizio anno c'è una coppia di numeri che sta facendo faville. In ogni estrazione finora effettuata nel 2016, almeno uno dei suddetti estratti è sempre stato presente. I numeri in questione sono il 23 ed il 69. L'unica ruota dove non si sono ancora fatti vedere quest'anno è quella di Torino.

Sono diventati 5 i concorsi dai quali la cadenza 0 non dà almeno un ambo su una delle dieci ruote. Si tratta di un ritardo abbastanza importante, che potrebbe portare la suddetta serie a fornire ambi e terni pro-

prio nei prossimi concorsi. Per un gioco in ristretto si fanno preferire le ruote di Milano e Palermo. Rimane valida l'indicazione di seguire i numeri 10-30-90, che formano l'unico terno della suddetta serie mai uscito al Lotto.

IL 10eLOTTO ASPETTA I GEMELLI
 Per i prossimi concorsi occhio alle coppie di numeri consecutivi al 10eLotto. In particolare tengono banco le seguenti formazioni: 27-28, 70-71 e 77-78. L'uscita di una coppia pagherà un premio di 7 volte la posta. Non è da trascurare l'unione delle tre coppie in un'unica sestina.
Fabio Felici

NUMERI RITARDATI LOTTO

Ruota	Num.	Rit.
Venezia	87	133
Milano	41	126
Milano	30	117
Palermo	29	112
Napoli	70	107
Nazionale	53	100
Torino	28	98
Cagliari	83	97
Milano	80	94
Bari	22	93

NUMERI RITARDATI 10eLOTTO

Num.	Rit.	Num.	Rit.
48	16	70	15
77	14	9	12
52	10	45	9
62	9	64	9
4	8	27	8
75	8	81	8

IL MATTINO
 FONDATA NEL 1892

Direttore Responsabile
Alessandro Barbano

Vicedirettore
Federico Monga

Uff. Redattore capo centrale

Antonello Velardi (responsabile) **Francesco De Core** (vicario)
Vittorio Del Tufo, **Gino Giaculli**, **Antonella Laudisi**

Presidente e Amm. delegato
Albino Majore

Consiglieri
Gaetano Caltagirone
Azzurra Caltagirone
Alvise Zanardi

IL MATTINO S.p.A. Sede legale via Barberini, 28 - 00187 Roma. **Redazione, amministrazione, preparazione** via Chiatamone, 65 - 80121 Napoli - Tel. 081/7947.111. **Centro stampa Napoli** ASI Caivano, località Pascarella. © Copyright **IL MATTINO S.p.A.** - Tutti i diritti sono riservati. **Concessionaria di Pubblicità PIEMME S.p.A.** via Arcoleo n.58 (palazzo Il Mattino) - 80121 Napoli, Tel.081/2473111 - Fax 081/2473220. Copie arretrate versione digitale: Tel.081/7947240.
 Registrazione Tribunale di Napoli al numero 338 dell'aprile 1950

Certificato N. 7884
 del 09/02/2015

