

LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO

Infrastrutture: le priorità per le imprese

GIUSEPPE TRIPOLI

Caro direttore, attraverso un lavoro capillare, condotto sentendo le imprese, **Unioncamere** e **Uniontrasporti** hanno raccolto in una mappa 247 priorità in materia di infrastrutture fondamentali per il sistema produttivo. Il valore complessivo di questi interventi supera i 200 miliardi di euro, il 52% dei quali, per complessivi 104,5 miliardi di euro, già finanziati con risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, dai fondi comunitari e da investimenti privati. Ecco le principali evidenze. La prima: il Pnrr, insieme con le altre risorse europee e nazionali, consente di riprendere un orientamento di investimento sulle infrastrutture del Paese, sanare criticità, ritardi e innescare un circolo virtuoso. Ma a quali bisogni delle imprese questi investimenti dovrebbero dar risposta, considerando che pandemia, guerra, inflazione, la virata verso un sistema di cui è perno la sostenibilità, nuove logiche della globalizzazione stanno determinando un ripensamento del modello di sviluppo italiano? Per l'Italia, che ha una economia fundamentalmente estroflessa, la presenza (o carenza) di infrastrutture è un tema essenziale per mantenere e incrementare i livelli di esportazioni record registrati quest'anno e i flussi turistici nazionali e soprattutto internazionali, "cucendo" insieme mercati esteri e mercato interno. I collegamenti e la qualità dei collegamenti ridisegnano lo sviluppo delle aree. Basti ricordare la collocazione degli insediamenti delle medie imprese lungo gli assi viari principali; la modalità con cui la Tav ha cambiato la percezione e la possibilità di collegamento tra grandi città; la presenza di aeroporti, che cambiano la fruizione turistica delle aree - il cui potenziamento peraltro è escluso dai finanziamenti del Pnrr. Le infrastrutture di collegamento devono rispondere alle vocazioni del Paese e alla sua realtà. L'Italia si trova all'incrocio di quattro delle nove reti transeuropee di trasporto. Si protende nel bacino del Mediterraneo che

oggi, con il ruolo nevralgico del canale di Suez e le nuove rotte degli approvvigionamenti energetici, concentra quasi un terzo dei servizi di linea mondiale via mare, a fronte di una superficie dell'1% del mare. Il commercio marittimo vale circa il 90% del commercio mondiale in termini di volume. Altro elemento di fondo della realtà italiana è la sua orografia, che richiede la necessità di una tessitura più fine dei collegamenti interni. Un ragionamento che vale soprattutto per il Sud, dove vi è una reale carenza infrastrutturale, e per le aree interne. Non è possibile oggi fare un ragionamento sullo sviluppo delle singole modalità di collegamento. Occorre un ragionamento sistemico e una programmazione integrata che tenga conto anche delle reti capillari. Qualche dato: le ferrovie italiane sono tra le più elettrificate in Europa e le più sicure, ma la rete ferroviaria nazionale raggiunge direttamente solo i 2/5 dei porti e 1/5 degli aeroporti del Paese. Infine, sulla competitività del sistema logistico, in particolare dei nodi logistici, si gioca una parte importante del posizionamento internazionale dell'economia italiana. La logistica offre ampi margini di miglioramento. Secondo la Banca Mondiale siamo al diciannovesimo posto. Le imprese pagano un extra costo per la logistica dell'11% superiore alla media europea.

Segretario generale di Unioncamere

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 118 - L.1601 - T.1601

