

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Giovannini, il “reshipping” e un mandato che volge al termine senza grandi risultati

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 23rd, 2022

Alle prese con il “disbrigo degli affari correnti” in attesa del ritorno alle urne previsto per il prossimo 25 settembre e la formazione di un nuovo Governo, il ministro delle Infrastrutture e della mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, è intervenuto alle 43ma edizione del Meeting di Rimini dove ha partecipato al panel sul tema “Mare nostrum: il Mediterraneo, nuovo nodo di connessioni”.

La sintesi del suo intervento, [riassunta e postata dallo stesso dicastero romano](#) con il titolo ‘Italia piattaforma di connessioni per nuova economia del mare’, appare ancora una volta come un insieme di idee e ragionamenti fra loro non sempre coerenti e quantomai lontani dalla realtà. Un ‘libro dei sogni’ dove si fatica a comprendere quali siano in concreto i target da raggiungere, salvo poi risvegliarsi a fine legislatura con ben pochi obiettivi concreti raggiunti.

“Non possiamo pensare all’Italia semplicemente come a una piattaforma logistica di arrivo delle merci perché essere una piattaforma in cui le merci passano per andare altrove lascia un valore limitato sui territori. In quest’ultimo anno e mezzo abbiamo immaginato l’Italia come un luogo di trasformazione e di partenza, non solo di arrivo, delle merci, il che richiede un cambiamento di ottica molto importante, che spiega il forte investimento sui retroporti, dove potrebbero installarsi imprese che tornano a produrre in Europa, seguendo la tendenza al reshoring indotto dalla pandemia e dalle tensioni geopolitiche”. Questo il messaggio lanciato (non era la prima volta) da Enrico Giovannini, dove in pratica si evidenziano più le esternalità positive dei trasporti e della logistica delle merci in giro per la Penisola che la loro importanza per la competitività delle industrie nazionali e per i consumi. Quali sia il “forte investimento su retroporti” di cui si fa cenno non è chiaro.

Il ministro uscente parla di sfide fondamentali che guardano alla transizione ecologica, alla sostenibilità e alla resilienza delle infrastrutture e della mobilità, alla modernizzazione e all’innovazione dei porti, a una nuova economia del mare connessa con quella ‘di terra’ che potenzia e aggiunge valore ai semplici flussi di persone e di beni.

“Dobbiamo superare certi stereotipi” ha proseguito Giovannini. “Pensare che le merci arrivino in Sicilia o Gioia Tauro e poi continuino a viaggiare per tutta l’Italia in treno, per poi proseguire verso la Germania e i paesi del centro Europa, a fronte dell’ipotesi di arrivare direttamente a Genova e a Trieste, è un non-senso a causa dei costi”. Lo scenario appena descritto a proposito di Gioia tauro e

della Sicilia è un qualcosa che oggi in Italia non succede. Semmai è da molti anni un auspicio quello che il porto di Genova, così come già ha iniziato a fare Trieste, possa arrivare a servire Svizzera, Austria e Germania. Un'attività indispensabile, non eliminabile, e che oggi viene svolta quasi esclusivamente dalle banchine del Nord Europa.

“Ben diverso, ed è quello che stiamo facendo con gli investimenti senza precedenti sulla portualità, è potenziare le diverse specificità dei porti, dove l'Italia ha grandi opportunità, come mostra anche Gioia Tauro per il cosiddetto reshipping” ha affermato Giovannini. Anche qui non è chiaro se questo termine “reshipping” derivi da reshoring, o se si tratti di transshipment o cos'altro. In ogni caso oggi Gioia Tauro è tornato a essere un importante hub di trasbordo di container (per i traffici gestiti dal Gruppo Msc) e sta cercando di proporsi come scalo gateway per servire (via treno) il Sud e il Nord Italia. In alternativa a porti come Napoli, Spezia, Livorno, Ravenna e Venezia. È un'evoluzione di mercato dettata da investimenti e programmi economici portati avanti dal Gruppo Msc che poco hanno a che vedere con questo presunto reshipping. Il riferimento forse era alle autostrade del mare che serviranno sempre di più i crescenti traffici intra-mediterranei.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), ha precisato il Ministro, “offre un'opportunità unica e irripetibile per realizzare una nuova fase di sviluppo del Paese, compreso il Mezzogiorno, su nuove basi, come una vera intermodalità”. Quindi alla fine del ragionamento il trasporto intermodale (nave-treno, nave-gomma e gomma-treno) è già diventato un bene?!

“Grazie alle risorse del Pnrr i porti e i retroporti saranno valorizzati e saranno realizzate interconnessioni con ferrovie e aeroporti”.

“Oltre ai 61 miliardi di euro del Pnrr e del Piano Nazionale Complementare stanno per arrivare 50 miliardi dal Fondo sviluppo e coesione e altri 80 miliardi di fondi europei ordinari. Un totale di 130 miliardi che vanno programmati nel corso del prossimo anno e che costituiscono una grande opportunità per completare e integrare il Pnrr. Le Regioni – ha concluso il Ministro – avranno un ruolo importante per decidere la destinazione dei fondi: si può decidere di distribuire a pioggia, ma abbiamo visto negli anni passati che in questo modo non si ottengono risultati positivi. Oppure si può decidere di concentrarli, in coerenza con il Pnrr e gli altri fondi stanziati dal Governo, per creare un effetto volano”.

La storia italiana ci insegna quanto ‘bene’ sappiano concentrare gli investimenti le istituzioni locali e regionali, ‘in coordinamento’ con l'indirizzo e la politica dei trasporti dettata da Roma (o da Bruxelles).

Amen.

**Nicola Capuzzo**

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, August 23rd, 2022 at 10:50 am and is filed under [Economia, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

