

HUFFPOST

Marcello Minenna: "Il Mes va bene, ma attenti ai dettagli"

Intervista al direttore dell'Agenzia delle Dogane, possibilista sull'uso del Salva-Stati. Ci illustra il suo progetto d'ammmodernamento dei porti italiani. E sulla Brexit evidenzia il rapporto privilegiato fra Gran Bretagna e Cina

12/06/2020

By Maria Elena Capitanio

“Il Mes va bene, ma attenzione ai dettagli”. L’economista e direttore dell’Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, apre con HuffPost alla possibilità di utilizzo da parte dell’Italia del Fondo salva-Stati, ora che lo scenario è fortemente cambiato a causa degli effetti negativi del Covid-19, con la sospensione del Fiscal compact che alcuni vorrebbero persino cancellare. Per tanto tempo vicino ai 5 stelle e molto critico proprio sul tema del Meccanismo europeo di stabilità, spiega la sua ricetta per la crisi, puntando a una soluzione di buonsenso, vista la “situazione terribile” del Vecchio Continente. Al centro del colloquio anche il rapporto tra Ue e Gran Bretagna, con quest’ultima che “va verso la hard Brexit”, eleggendosi a catalizzatore “per le sacche di risparmio cinesi”, quindi puntando a un rapporto privilegiato con l’ex Celeste Impero e facendo valere la forza della sterlina, che circola anche nelle sue ex colonie. E a proposito di porti, il nostro Paese “deve modernizzare”, partendo dal grande progetto digitale dell’Agenzia e mettere in campo un “nuovo modello” infrastrutturale e logistico.

Partiamo dall’economia. Lei si è sempre detto contrario al Mes, o comunque molto critico, ora, con la pandemia, cosa è cambiato?

Gli ammortizzatori sociali stanno tenendo in piedi i vari Paesi dell’Ue, ma di condivisione del rischio, che è la base fondante di un’area valutaria, ancora non si parla. Gli Stati membri sono come un gruppo di condomini litigiosi, in cui

alcuni vogliono avere il ruolo di condomino furbo. Se condividi la valuta, devi condividere non i debiti ma i rischi e ancora non se ne parla. Ancora nell'ultima versione del Mes c'era una frasetta sulle condizionalità.

Anche se sono solo condizionalità legate all'utilizzo del fondo per la Sanità, non va bene?

Non dico che non va bene, ma che è solo il 10 per cento del totale che serve alla ripartenza.

Però dobbiamo prenderlo?

Il Mes va bene, ma stando attenti ai dettagli. Intendo che bisogna fare attenzione a non far rientrare dalla finestra ciò che è abbiamo fatto uscire dalla porta e cioè il problema degli aiuti di Stato e il Patto di stabilità. Se un Paese può intervenire al di là dei limiti di Maastricht e al di là degli aiuti di Stato, si creano le condizioni per una maggiore fiducia reciproca tra gli Stati membri che è la base per la condivisione dei rischi che come ho detto più volte è alla base del funzionamento di un'area valutaria.

Brexit. La Gran Bretagna dove sta andando?

Difficile dirlo perché, come sa, la questione Brexit è oggi ulteriormente complicata dalle conseguenze della pandemia. Entro l'anno si dovrebbe concludere il negoziato con l'Europa, ma intanto la Gran Bretagna lavora anche al rafforzamento di partenariati sia commerciali che finanziari extra-UE, ad esempio con la Cina, la cui valuta (il renminbi) ha proprio a Londra il più grande mercato di scambio offshore dell'intero pianeta. Una cosa è certa: rimane l'impostazione inglese di essere un'economia fondata su finanza, assicurazioni e *real estate* (c.d. *fire economy*) che vuole dire che è un'economia che conta molto sul fatto che i soldi girino nel paese. Nel momento in cui tu ti crei una connessione con un hub manifatturiero importante come la Cina, stai mettendo in campo importanti anticorpi.

E l'Ue cosa dice in proposito?

Da quanto mi risulta per ora la UE sembra disposta a fare ben poche concessioni nel negoziato col Regno Unito. Non è da escludersi neppure la possibilità di una hard Brexit, anche se – ripeto – la situazione è molto fluida.

L'Ue cosa dovrà fare detto in una parola?

Dovrà evitare che si verifichino strani effetti di spiazzamento, che magari all'interno dell'Europa cambino le quote di mercato nei rapporti con la Gran Bretagna a seconda di chi sarà più veloce a gestire lo scenario post Brexit. E poi va detto anche che la stessa Cina ha comodità ad andare in Inghilterra passando dall'Europa e non fare tutto il giro.

Passiamo alla sua materia, Direttore: i porti. Paradosso italiano, l'eccesso di controllori rende più conveniente scaricare merce nel Nord Europa, come Amburgo e Rotterdam e farla arrivare su gomma o rotaia...

Noi abbiamo un modello di sviluppo portuale differente, abbiamo 8.000 chilometri di costa, una distribuzione portuale più articolata, perché abbiamo più porti. Se facciamo una somma del traffico di buona parte dei nostri porti arriviamo al volume di Rotterdam.

Come mai?

L'evoluzione storica è stata differente. Dobbiamo partire dal presupposto che il mare del Nord e l'oceano Atlantico dalla scoperta delle Americhe sono diventati centrali. La storia dice come si è spostata la logistica dal Mediterraneo – che dalla Magna Grecia all'inizio dell'Impero Ottomano è stato uno snodo nevralgico dei traffici tra Oriente e Occidente – all'Atlantico e al mare del Nord. Questo ha influito sullo sviluppo del nostro sistema portuale perché la logistica arrivava dal Nord e veniva irraggiata verso il resto dell'Europa, mentre diversi secoli fa Africa e Asia erano centrali per gli approvvigionamenti logistici dell'Europa e l'Italia era al centro e quindi era diversa anche la struttura portuale.

Ora però c'è il grande sviluppo produttivo a Est...

Sono cose note: la produzione della Cina compete ormai con quella degli Stati Uniti. Se si considerano Cina, India e Medio Oriente, e la loro rilevanza sul piano energetico e della produzione industriale, il Mediterraneo può tornare al centro della connessa logistica. Purtroppo però la struttura logistica dei nostri porti non è ancora in grado di intercettare questo grande traffico di merci e fonti energetiche che passano attraverso il Mediterraneo e alla fine si preferisce

uscire da Gibilterra e fare un giro incredibile per arrivare ai porti del Nord Europa e continuare questo irraggiamento di risorse, mezzi e servizi dal Nord verso il Sud.

Però i cinesi hanno comprato il porto del Pireo, ad Atene in Grecia, segno che c'è un'esigenza che l'Italia, che è un cuneo all'interno del mediterraneo, intercetti questa logistica. Come si fa?

Va cambiato il modello, ma per questo serve un grande investimento infrastrutturale. E voglio sottolineare che è proprio sui porti che si gioca il confronto tra le varie economie reali e il commercio internazionale. Oggi la logistica che passa dal Mediterraneo quasi ci scansa.

Che modello dobbiamo avere?

L'Italia ha un PIL di 1790 miliardi di euro e, come noto, il Pil è costituito da consumi, investimenti e bilancia commerciale, quindi vuol dire che una larga parte di questa logistica viene consumata o lavorata sul territorio nazionale. Noi quindi dobbiamo sia agevolare le esigenze interne del Paese, che consentire quelle attività di trasformazione industriale e manifatturiera che portino questa logistica nel resto dell'Europa, con creazione di valore all'interno del nostro Paese. Pensiamo appunto a tutte le attività dei porti.

Cosa abbiamo di già disponibile per rincorrere questo progetto?

Abbiamo le autostrade che dal Mar Mediterraneo portano al mare Adriatico ed al Tirreno. Quelle sono già pronte, si tratta di fare in modo che queste autostrade possano intercettare la nostra rete portuale venendo su dal Sud verso il Nord in maniera tale da lasciare durante il percorso la logistica utile a tutto il Paese, per poi indirizzare il resto al resto d'Europa.

Ci dica meglio.

Se io concentro tutti i miei sforzi su Gioia Tauro, poi però da lì devono partire strade e treni per far salire la logistica su tutta Italia. In altri termini, invece di passare per Gibilterra e fare tutto il giro dei mari del Nord per poi magari ritornare nel nostro Mezzogiorno, bisognerebbe creare una rete capillare di collegamenti che permetta a queste autostrade di fare tappa in Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Molise, Abruzzo, Marche, Friuli Venezia Giulia e da lì, che è l'ultimo punto chiave del paese, irraggiare la logistica verso il resto d'Europa.

Questo è sicuramente un modello vincente. In questo modo saremmo in grado di garantire una competitività sul servizio che offriamo e sul tipo di rete, una sorta di collegamento strutturale dei nostri porti lungo la dorsale che parte dal Mediterraneo e sale lungo l'Adriatico e l'altra che fa lo stesso ma lungo il Tirreno, andando a servire il Nord Europa secondo due dorsali strategiche.

Genova e Trieste manterrebbero un ruolo di primo piano?

Certo, ma non ha senso perdere questa opportunità di sviluppo per tutto il paese. Mi permetta di aggiungere un elemento su Trieste. L'incredibile sviluppo economico dell'area portuale triestina registrato in questi anni deve certamente molto alle grandi doti manageriali con le quali è stata guidata dal suo Presidente, Zeno D'Agostino, le cui qualità sono riconosciute in modo unanime da tutti gli addetti ai lavori. Aggiungo che anche grazie alla sinergia con il Presidente D'Agostino abbiamo costituito pochi giorni fa un gruppo di lavoro per la costituzione di un tavolo permanente con l'Autorità portuale di Trieste focalizzato su tre obiettivi di rilevanza strategica per l'intera area come il corridoio ferroviario, il porto franco e l'oleodotto. Mi auguro, per questi motivi, che la situazione del Presidente D'Agostino si risolva positivamente in tempi brevissimi.

Cosa richiede un piano così?

Nuova finanza e nuova progettualità, sia dall'Europa che a livello di risparmio nazionale in chiave volontaria e costruttiva.

Cioè?

Creare delle società-veicolo miste pubbliche-private dove tu offri delle opzioni d'investimento ai cittadini ed agli investitori istituzionali con diverse gradazioni di rischio, rendimento e durata, tipo una '*Porti S.p.A.*', con il sostegno di garanzie statali.