

RIFORME

PER FAVORIRE GLI INVESTIMENTI L'ITALIA PUÒ DIVENTARE UN VERO HUB LOGISTICO-MARITTIMO EUROPEO

Marco Percoco, oltre a possedere le moltissime qualificazioni e la titolarità di una messe di incarichi e funzioni scientifiche davvero sorprendente, ben difficili da citare senza rischiare omissioni, è apprezzato docente di economia delle infrastrutture, dell'energia e dell'ambiente all'Università Bocconi, dove, negli anni 2018-2024, è stato anche fondatore e direttore del GREEN – Center for research in geography, resources, environment, energy and networks.

Al momento, da esperto qual è, continuando a collaborare con diversi ministeri, si occupa di valutazione degli investimenti in infrastrutture per l'Unità di missione Pnrr del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di politica energetica e transizione ecologica per l'Unità di Missione Pnrr della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed è consulente economico per la regolazione e valutazione di progetti infrastrutturali e immobiliari per importanti aziende e multinazionali, investitori istituzionali e primari studi legali in ambito mondiale.



Marco Percoco professore di economia delle infrastrutture, dell'energia e dell'ambiente all'Università Bocconi

Ci sono sacche di crescita inespressa nel nostro Paese e la logistica, che già genera oltre 117 miliardi di euro di valore, è una delle leve più importanti per rilanciare competitività e proiezione internazionale. Tuttavia, la capacità di attrazione di capitale umano e finanziario resta limitata, e questo incide direttamente sugli investimenti. Nel 2024 il comparto logisti-

co-immobiliare ha assorbito 1,75 miliardi di euro, un dato positivo ma insufficiente rispetto al fabbisogno infrastrutturale del Paese. In particolare, nei porti la disponibilità di capitali è stata frenata per anni da un sistema concessorio eterogeneo, poco trasparente e caratterizzato da asimmetrie regolatorie tra Autorità.

La recente riforma delle concessioni portuali, attuata con le Linee Guida del MIT del 2022, rappresenta un salto di qualità atteso da quasi trent'anni poiché per la prima volta vengono standardizzati i criteri di assegnazione e gestione delle aree demaniali, precedentemente estremamente diversificate per dimensione (da 5.000 a oltre 1,5 milioni di mq) e durata (2-50 anni). L'introduzione del Piano Economico-Finanziario obbligatorio centrato su investimenti dichiarati, ricavi attesi, sostenibilità ambientale e contributo occupazionale permette alle Autorità di Sistema portuale di valutare le proposte sulla base di rendimenti credibili e comparabili. È un passaggio decisivo: chiarisce le aspettative, riduce l'incertezza dei privati, e lega la concessione alla capacità effettiva di generare valore industriale.

Alcune criticità restano, in particolare l'ampliamento dei poteri dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di struttura finanziaria e durata delle concessioni, che rischia sovrapposizioni con il ruolo delle Autorità portuali. Tuttavia, la riforma segna un punto di svolta: rende il meccanismo concessorio più trasparente, meno discrezionale e più leggibile per investitori internazionali, proprio mentre la concorrenza di Northern Range e porti iberici richiede un salto di scala negli investimenti.

In questo quadro si inserisce anche la nascita di **Porti d'Italia spa**, dotata di 500 milioni di euro, con il compito di rafforzare la regia nazionale sugli interventi strategici e accelerare la capacità progettuale degli scali. Una governance più coordinata, unita a processi

concessori omogenei, costituisce una condizione essenziale per attrarre capitali istituzionali e infrastrutturali, che richiedono orizzonti certi e stabilità regolatoria.

La riforma degli interporti si configura come un complemento utile grazie alla definizione univoca di interporto, criteri nazionali per nuovi insediamenti, diritto di superficie con possibilità di riscatto, semplificazione delle procedure e potenziamento dell'"ultimo miglio" ferroviario. E', questo, un quadro che riduce il rischio amministrativo e apre spazio a investimenti in nuovi hub intermodali, soprattutto nelle regioni meridionali.

In un settore logistico che contribuisce al PIL per quasi il 9% e soprattutto con una proiezione mediterranea della nostra penisola, la combinazione di regole standardizzate, governance integrata e apertura sistemica al capitale privato può finalmente liberare il potenziale inespresso della portualità italiana. Ora serve continuità e visione industriale perchè l'Italia può diventare un vero hub logistico-marittimo europeo, a patto di favorire gli investimenti privati e la nascita di nuove imprese nell'ecosistema del trasporto merci e di limitare l'intromissione della politica nella gestione degli asset e dei processi.

