

La Port Community fa un patto per il rilancio

L'appello arriva dagli agenti marittimi: «La campagna contro Genova è ridicola, serve coesione»

■ «Uniamo le forze per una grande campagna di marketing che consenta ai porti liguri di presentarsi sui mercati come sistema e di generare un'offerta congiunta di efficienza e vantaggio che consenta di attirare crescenti quote di traffico oggi di esclusiva competenza dei porti del nord Europa». L'appello a ritrovare coesione arriva dalla Port Community della Spezia, che respinge al mittente «il vittimismo» che serpeggia sulle banchine spezzine nei confronti di Genova rilanciando con forza la necessità di un'integrazione di sistema. «È grottesco e ridicolo - dichiara Andrea Fontana, presidente degli agenti marittimi spezzini - condurre una campagna contro Genova come se le sorti dello scalo spezzino dipendessero solo ed esclusivamente dalla capacità competitiva di quello genovese. Come operatori sappiamo benissimo che non è così e che il confronto con altri sistemi portuali si gioca sull'efficienza, sulla rimozione di normative penalizzanti e sulla produttività».

«La Spezia - afferma Sergio Landolfi, presidente degli spedizionieri doganali - ha dimostrato di saper raggiungere livelli di efficienza in banchina e di qua-

lità anche nell'utilizzo della ferrovia che non hanno rivali. Il problema è oggi diverso. Con la concentrazione del traffico in non più di sei o sette gruppi, è indispensabile rimodulare l'offerta trasformandola in una proposta di sistema che comprenda tutti i porti liguri e che faccia di ferrovie e strade una componente integrata».

Secondo la Community l'interruzione della ferrovia a Ranstad, con il conseguente blocco logistico in nord Europa, e il congestionamento nei servizi di chiatte che in Olanda registra 20 giorni di attesa, stanno dimostrando che esiste la necessità a sud di un sistema portuale alternativo a quello nord europeo. E proprio per questo non è il momento di «perdersi in sterili contrapposizioni locali», ma di agire compatti su nodi e tematiche che determinano oggi la massiccia deviazione e concentrazione di traffico sul Nord Europa. «È sempre più chiaro - aggiunge Alessandro Laghezza, presidente dell'associazione degli spedizionieri della Spezia - che la riforma portuale abbia bisogno di maggior respiro e debba concentrare gli sforzi non tanto sulle strutture burocratiche di governance, quanto sulla capacità dei sistemi portuali di rispon-

dere alla domanda con un'offerta davvero competitiva, che non può avere i confini stretti delle attuali Autorità».

I nodi da sciogliere riguardano in particolare l'ultimo miglio e quindi la capacità di intervenire in modo razionale e rapido sulle infrastrutture di collegamento da e per i porti, puntando con forza su quel Terzo Valico che consentirà di realizzare treni container da 750 metri.

Vi sono, inoltre, problematiche di carattere normativo all'origine di asimmetrie assurde e anacronistiche a favore della concorrenza. La comunità portuale per tale ragione chiede l'adeguamento delle norme doganali, uguali in tutti i porti europei ad eccezione che in quelli italiani, che consentono in qualsiasi scalo lo sdoganamento di un container indipendentemente dalla nazionalità del proprietario della merce. In Italia si continua a richiedere invece, a importatori tedeschi, francesi o di qualsiasi altro paese comunitario, l'identificazione con una partita Iva e un codice fiscale o la nomina di un rappresentante fiscale sul suolo nazionale. Tutto questo si traduce in oneri burocratici, rischi fiscali e costi maggiorati che penalizzano i porti italiani.