



## Cina addio, meglio l'India La nuova via del cotone

A pag.14

### Economia

Si è parlato delle nuove opportunità degli scali italiani ieri alla convention nazionale della Federazione degli agenti raccomandatari marittimi. Il presidente Santi: «Chiediamo al Governo investimenti infrastrutturali»



Superficie 57 %

# Via del Cotone con l'India: la portualità di Taranto ora ha nuove prospettive

La Via del Cotone con l'India, che soppianta la Via della Seta con la Cina, può aprire nuove prospettive per il porto di Taranto e quelli pugliesi in generale. «E Taranto - dichiara il sindaco Rinaldo Melucci - sta dando impulso alla diversificazione della sua economia puntando proprio sul mare».

È questo uno dei temi emerso ieri alla convention nazionale "Porto Italia nel mondo che cambia" indetta da Federagenti, la Federazione degli agenti raccomandatori marittimi.

«Le opportunità però - rileva Sergio Prete, presidente dell'Authority del Mar Ionio - non vanno intese solo come volumi e numeri. Veder crescere gli uni e gli altri è sì importante, ma abbiamo anche bisogno di ricadute concrete. È necessario che queste attività generino nuove imprese, lavorazioni, trasformazioni di merci e di prodotti, posti di lavoro».

«Dobbiamo guardare con attenzione alla Via del Cotone e all'India - aggiunge Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Authority del Mar Adriatico meridionale - perché da qui transiteranno le merci del futuro: i dati, l'energia, i nuovi carburanti. Ma dobbiamo unirli come Puglia, e noi lo facciamo già come Authority, perché 20 anni fa i porti pugliesi movimentavano insieme 55 milioni di tonnellate di merci. Ne abbiamo perso 20 milioni e hanno perso traffico soprattutto gli scali di Taranto e Brindisi».

Sulla Via del Cotone rilancia anche il vice ministro alle Infrastrutture e trasporti, Edoardo Rixi, che si collega con l'assemblea di Federagenti. Rixi premette che «molte linee logistiche si sono consoli-

date nel nostro Paese, ma l'instabilità degli ultimi giorni nel Mediterraneo orientale e nei Paesi arabi, rischia di compromettere gli importanti canali che abbiamo sempre utilizzato». Tuttavia, pur se ci sono molte sfide da affrontare (la digitalizzazione nella portualità e sono in arrivo bandi per 250 milioni per le Authority, i cambiamenti climatici, la decarbonizzazione dei traffici marittimi e la difesa dagli attentati informatici e fisici), «oggi il tema - sostiene Rixi - è quello di trovare nuovi mercati e creare una resilienza. Ci sono tantissime prospettive. La Puglia e Taranto possono rappresentare un hub per le nuove rotte e i nuovi itinerari che si possono creare anche col Sud Est asiatico». Sulla Via del Cotone, Rixi annuncia a Federagenti che nei giorni scorsi con i rappresentanti del Governo indiano si è «discusso di un nuovo corridoio, sostanzialmente parallelo al canale di Suez, e della creazione di investimenti e di scambi di know how tra operatori. Il sub continente indiano si appresta a diventare la quarta economia a livello globale ma è molto indietro da un punto di vista marittimo. Ha quindi molto bisogno di capacità di know how che un Paese come l'Italia potrebbe condividere». «Siamo 5 mila tra collaboratori e collaboratrici, 500 aziende che operano in tutti i porti italiani, grandi e piccoli, seguiamo oltre 60 mila approdi e la missione di Federagenti è quella di essere a vantaggio dei territori e di un'Italia che

deve crescere nella portualità» dichiara Alessandro Santi, presidente nazionale. «Lo stato della portualità è sicuramente migliorabile - prosegue

- e noi anche oggi chiediamo al Governo investimenti infrastrutturali sia immateriali che materiali. Dragaggi, nuovi moli, dighe, accanto a sburocratizzazione, velocizzazione delle pratiche e armonizzazione delle attività all'interno dei porti».

«La prima cosa che noi vediamo - afferma Santi - sono i dragaggi. Diventano naturali e necessari per consentire che le navi continuino a transitare e riguardano quasi tutti i porti. Allo stesso tempo, è molto importante anche la parte retroportuale, la connessione stradale e ferroviaria, visto che siamo ancora un Paese troppo debole». Mentre sulla

tassa sulle emissioni di gas effetto serra delle navi (direttiva europea Ets), Santi avverte che questa può essere «un'iniziativa che indebolisce la portualità italiana e soprattutto alcuni porti di transhipment. Saranno penalizzati alcuni porti italiani nella loro competizione col Nord Africa. Abbiamo chiesto un intervento risolutivo e i rapporti con la Ue dovrebbero forse essere seguiti

con maggiore attenzione da parte nostra per contare di più sui tavoli».

Sulla riforma della legge delle Authority, Santi dice che «non deve essere una rivoluzione, perché la legge 84/94 ha svolto bene il suo mestiere. Deve trovare una forma di regia che vada a coordinare i porti italiani ed essere un modello italiano. Non dobbiamo copiare da altri modelli. Noi siamo un unicum. Una cosa da correggere è il coordina-

mento dei presidenti. Bisogna fare qualcosa di più integrato e strutturale, riportare di più gli operatori nella governance portuale attraverso organismi di partenariato e comitati di gestione, nonché sburocratizzare e standardizzare le

procedure per avere un'armonizzazione tra i porti». Nella riforma delle Authority, osserva il vice ministro Rixi, «si dovrà tenere presenti le esigenze di tutti e di un sistema, facendo una sintesi e decidendo in tempi rapidi». «I nostri sono tutti porti città - sostiene Rixi - e se aumento la capacità di un porto dentro una grande città e non gestisco la parte ambientale, ho la reazione contraria degli abitanti della città che si trovano con un aumento del tasso di inquinamento senza un vantaggio». In sostanza, per Rixi va tenuta insieme «una pianificazione nazionale ed una gestione strategica nazionale di porti, interporti, valichi alpini e grandi catene logistiche, con un livello locale che consenta che un porto non diventi un elemento estraneo rispetto ad un territorio

anche per la pianificazione dei piani regolatori. Altrimenti, nel sistema normativo che abbiamo, rischieremmo di aprire contenziosi che non finirebbero mai. Dobbiamo rendere il nostro Paese capace di valorizzare la differenza dei vari scali ma con un indirizzo complessivo che valorizzi il Paese».

**D.Pa.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

