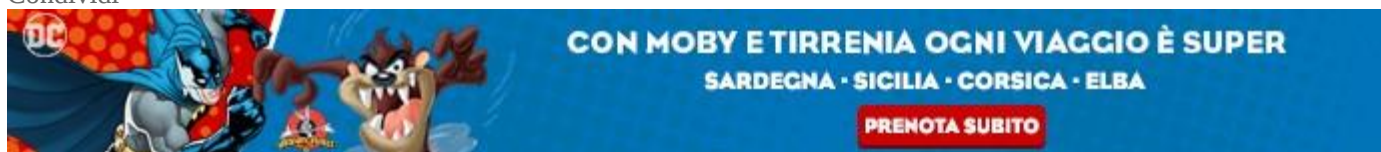


Assarmatori guarda al futuro in Europa: “Opere strategiche e mercato globale”

16 luglio 2019 Cronaca, In evidenza 11

Condividi



Arriva un messaggio chiaro dal meeting annuale di **Assarmatori** che si è tenuto a Roma: l'Europa deve guardare più al mercato globale che alla concorrenza interna. Un incontro al quale ha partecipato anche il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, **Danilo Toninelli**, e che ha avuto il merito di mettere a confronto idee, problematiche e proposte per migliorare la politica dei trasporti. Si è discusso di via della Seta, Cina, ma anche lavoro dei marittimi e opportunità di svolta nella politica dei trasporti. All'incontro hanno partecipato circa seicento persone, quasi tutti addetti ai lavori, ma non sono mancati economisti e politici. Temi come il ruolo dell'**Europa**, negli equilibri sempre più fragili dell'economia mondiale, nella prospettiva di una diarchia **Stati Uniti – Cina**, hanno tenuto banco anche e specialmente per i riflessi che inevitabilmente hanno e avranno con sempre maggiore intensità sui traffici marittimi. Il ministro Toninelli ha annunciato i lavori di un tavolo tecnico per snellire le norme sui dragaggi nei porti e lo sblocco della cabina di regia delle **Autorità di Sistema Portuale** al fine di rendere competitivo, anche con misure che riguardano i collegamenti ferroviari da e per gli scali marittimi, l'intero sistema trasportistico italiano.

Tanti però sono stati gli interventi che hanno consentito di focalizzare una situazione complessa alla quale bisogna apporre dei correttivi. L'ex presidente del Consiglio, **Enrico Letta**, nella veste di esperto internazionale di geopolitica, ha sottolineato "la necessità che il governo italiano punti con decisione, non tanto al ruolo di Commissario alla concorrenza, ma a quello di Commissario ai trasporti che risulterà strategico per il futuro dell'Unione e per la difesa degli interessi italiani".

Qualche accusa circostanziata nei confronti della politica è stata lanciata da **Giuseppe Bono**, Ceo di Fincantieri e dall'economista, **Giulio Sapelli**, che hanno parlato della "non politica" europea degli ultimi vent'anni. Una politica ossessionata dalle norme sulla concorrenza che oggi renderebbe impossibile un'operazione come quella che ha prodotto uno dei rari successi industriali europei, il consorzio Airbus, e che dietro a un'attenzione maniacale per la finanza, ha soffocato qualsiasi riferimento alla realtà.

"Perché non esiste un telefonino made in Europa?" ha sottolineato Bono (che fra l'altro ha annunciato un importante lavoro con Enel per l'elettrificazione low-cost delle banchine dei porti italiani), che ha invitato l'Europa a guardare alla competizione con il mondo e a temere le vere minacce egemoniche che sono rappresentate più dall'India che dalla Cina. Sapelli ha spostato con decisione il tiro sull'Africa, definendola la grande sfida degli anni a venire, connotando di contenuti strategico-militari e non commerciali la cosiddetta Via della Seta e definendo un'utopia la presunta spinta egemonica della Cina, da lui definita "una tigre di carta" sul commercio mondiale. **Carlo Secchi**, coordinatore di uno dei più importanti progetti di rete Ten-T ha individuato in multimodalità, digitalizzazione e sostenibilità, le tre chiavi sulla base delle quali l'Europa compierà scelte di priorità nell'erogazione di finanziamento alle reti di trasporto.

Per **Achille Onorato** esiste una necessità cogente di **sbloccare anche le opere strategiche del trasporto** oltre che di sostenere, attraverso piani specifici anche di finanziamento comunitario, (in quanto vere e proprie infrastrutture) il rinnovamento delle flotte di navi traghetto impegnate sulle autostrade del mare. Onorato ha anche ribadito il paradosso di approvvigionamenti all'industria italiana che continuano a dipendere dal sistema dei porti del Nord Europa.

Fabrizio Palenzona, presidente di quella Confrastporto che ha salutato con particolare entusiasmo l'integrazione attraverso Assarmatori di tutte le modalità di trasporto, questo settore sconta il fallimento di una politica e di una programmazione del trasporto, quando trasporto e logistica significano per il nostro Paese occupazione e competitività. Palenzona ha anche denunciato come né Genova né Trieste siano oggi in grado di svolgere il ruolo che dovrebbe essere naturale di porta sud dell'Europa.