

Dalla Via della Seta ad Assoport i moli italiani divisi alla meta

Il dibattito sul destino dell'associazione sollevato da Monti arriva a pochi giorni di distanza dai quesiti posti da AssArmatori sul progetto asiatico

Opportunità o minaccia? Il dibattito sulla Via della Seta continua a tenere banco all'interno di una comunità portuale che mostra chiari segnali di difficoltà, quanto meno associativa, come dimostra la recente presa di posizione di Pasqualino Monti, al vertice dell'authority di Palermo, nei confronti di Assoport. «In passato rappresentava un valido interlocutore per le istituzioni e il mondo dello shipping – ha spiegato il leader dell'autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già alla guida dell'associazione e da tempo dimessosi – oggi costituisce un soggetto fantasma in un settore che avrebbe bisogno di ben altri strumenti e ben altri ruoli per rilanciarsi. O si cambia marcia o si chiude. L'aver inserito la riforma portuale all'interno della riforma della pubblica amministrazione non solo ha dimostrato e sta dimostrando tutta la sua inefficacia, ma ha anche messo a nudo drammaticamente l'inutilità di un soggetto associativo, quale è Assoport».

Difficoltà associative e di relazioni all'interno di un mondo, quello delle nuove autorità disegnate dalla riforma Delrio, ancora alla ricerca di un proprio destino, divise fra la missione di soggetti pubblici e i desideri (di alcuni) di diventare società per azioni.

Monti continua con la sua ricetta: «Rafforzare la direzione generale dei porti al Mit, liberare i presidenti da quel "cappio"

costituito da inutili norme che ne frenano l'azione, rallentando lo sviluppo economico e finanziario delle aree portuali e rafforzare il ruolo dell'autorità marittima nella gestione della sicurezza nell'ambito della navigazione». Il punto della riflessione, però, non cambia. Sui temi globali dello shipping bisognerebbe dialogare con una sola voce, o meglio per obiettivi condivisi. Come ad esempio sul tema della Via della Seta, che invece divide e suscita discussioni.

Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli ne ha parlato in termini molto positivi, ricordando i memorandum of understanding già sottoscritti e che coinvolgono anche i porti liguri di Genova e Savona, potenziali terminali delle rotte asiatiche. Eppure, da più parti, si levano posizioni che invitano a riflettere sugli scenari possibili, alcuni dei quali non ancora del tutto chiari. Perché se è vero che il progetto rappresenta una indubbia opportunità di business, è altrettanto vero che bisogna creare le condizioni per ospitare al meglio il carico suppletivo di merce destinata ad arrivare nel Mediterraneo. Da qui l'esigenza di infrastrutture adeguate a supportare questa trasformazione che garantirà ricchezza e lavoro solo a chi sarà in grado di operare al meglio.

«L'Italia ha il dovere di imporre una 'Via italiana' alla Via della Seta, un'opportunità unica per spostare verso sud l'asse de-

gli scambi in Europa, rilanciando i porti italiani. Ciò significa che i porti vanno dragati, connessi a una rete ferroviaria moderna che trasporti contenitori di ultima generazione, e gli investimenti in infrastrutture vanno sbloccati subito» ha chiesto di recente Stefano Messina, presidente Assarmatori, in occasione del meeting annuale.

«La Cina è un'opportunità, ma vorrei ricordare ai nostri amici cinesi – dice Messina – che qui in Europa vigono le regole dell'economia di mercato. Sia il Governo nazionale che le istituzioni europee esercitino dunque le loro prerogative per proteggere gli operatori già attivi in questo mercato da quelle iniziative che non rispettano le regole che ben conosciamo, a partire da quelle che vietano gli aiuti di Stato ovvero pregiudicano gli interessi del Paese nell'esercizio delle proprie infrastrutture strategiche. Per questo, Assarmatori si candida a promuovere da subito un tavolo permanente politica-industria-shipping che indichi le regole del gioco nel quadrante dei trasporti e delle infrastrutture. C'è bisogno che il governo tracci un'efficiente e armonizzata Via italiana alla Via della Seta. Da quel tavolo, in tempi strettissimi, dovranno uscire indicazioni di priorità sulle infrastrutture funzionali, sui tempi della loro realizzazione, ma anche sulle politiche commerciali e fiscali che l'Italia intende adottare».

– (massimo minella)

© RIPRODUZIONE RISERVATA