

L'appello di Federagenti: “Il sistema portuale italiano deve confrontarsi con otto ministeri diversi”

27 giugno 2022 - Redazione



Il presidente Alessandro Santi: “La parola semplificazione è la più invocata da tutti ma che nei fatti non trova applicazione”

Roma – “Si parla poco dei porti italiani perché funzionano. Ma gli stessi porti sono parte caratterizzante di un **sistema logistico italiano che ha prestazioni mediocri galleggiando al 19° posto mondiale del Logistic Performance Index (World Bank)** dietro a tanti paesi europei; e questo sistema logistico inefficiente costa alle imprese italiane l'11% in più rispetto a un competitor europeo (CDP). Il sistema portuale italiano si colloca fra i primi 25 al mondo per numero di toccate di navi container ma è al 18° posto per efficienza di sbarco con un tempo medio di 0,92 giorni contro la media di 0,71 indicata da UNCTAD”, **spiega Alessandro Santi, presidente di Federagenti**. “Ma il sistema portuale italiano – prosegue Santi – è sempre quello che per ottenere risposte deve confrontarsi con 8 ministeri diversi e dove la parola semplificazione è la più invocata da tutti ma che nei fatti non trova applicazione”.

Secondo Federagenti l'esempio più evidente che è stato richiamato anche durante l'assemblea di Assoporti è relativo ai dragaggi: in tutti i porti europei dragare i fondali rientra nell'ordinaria amministrazione gestionale dei porti, pur nel rispetto di sicurezza e ambiente. Nei porti italiani diventano, invece, incubi, attività straordinarie prive di ogni certezza in termini di tempi ma anche di fattibilità: ciò determina perdita di competitività e strategicità dei porti stessi, a vantaggio spesso di porti extranazionali.

“Ma dei porti non si parla neppure a livello governativo o parlamentare. Poco importa che oggi nel totale riassetto delle catene logistiche, si determina la necessità di maggiore efficienza e maggiori pescaggi visto che anche le navi che trasportano materie prime (grano, acciaio, argille) saranno più grandi perché impegnate su rotte alternative al Mar Nero come India, Brasile, Malesia, Canada e necessiteranno quindi di porti più “profondi” e competitivi. Venezia porto simbolo dell’”immobilismo ambientale” ha subito un ennesimo stop in questi giorni da parte della commissione VIA/VAS sul Piano Morfologico, evidenziando una volta di più i danni derivanti da competenze sparse su più ministeri”, si legge nella nota stampa.