

FEDERAGENTI: SI PARLA POCO DEI PORTI,MA I PROBLEMI RESTANO IRRISOLTI

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”.

Del 27 Giugno 2022

No news, good news. Non proprio. “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”.

Secondo il Presidente di Federagenti c’è invece da rimboccarsi le maniche soprattutto nel momento attuale in cui i porti possono far fare il salto di qualità e fornire al sistema economico nazionale le armi per un rilancio. “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.

“Ma sui porti – conclude Santi – no news...good news. Forse”.