

«La burocrazia rende poco appetibili i porti italiani»

■ I porti italiani funzionerebbero meglio con qualcosa di meno, non con qualcosa in più. Ci vorrebbe meno burocrazia. La denuncia arriva dal presidente di Federagenti, Alessandro Santi. «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 (organismo delle Nazioni Unite su commercio e sviluppo, ndr)». 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. Non così in Italia: 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 determini 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».

