

Santi (Federagenti): "I porti italiani sono lenti"

Controlli affastellati, dragaggi straordinari, sbarchi allungati. Gli agenti marittimi italiani tornano a sottolineare i limiti della portualità italiana



(Steven Pisano/Flickr)

Le navi in Italia ci mettono più tempo di altri Paesi vicini ad uscire dai porti. I dragaggi sono sempre straordinari, mai ordinari, quindi estremamente lunghi nel completarsi, mentre la competitività scende. Un affastellamento di controlli per gli operatori portuali fuori da ogni logica. «Si parla poco dei porti italiani perché funzionano, [ha detto il ministro delle Infrastrutture all'assemblea di Assoport](#). 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 della World Bank, dietro a tanti paesi europei», afferma il presidente di Federagenti, Alessandro Santi. «E questo sistema logistico inefficiente – continua – costa alle imprese italiane l'11 per cento in più rispetto a un competitor europeo (CDP). Il sistema portuale italiano si colloca fra i primi 25 al mondo per numero di tocche 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. Il sistema portuale italiano è sempre quello che per ottenere risposte deve confrontarsi con otto 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 Assoport 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.

I porti avranno sempre più bisogno di maggiore efficienza e 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. Venezia, conclude Santi, è il simbolo di un «immobilismo ambientale», subendo l'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.