

Federagenti: “Problemi dei porti ancora irrisolti”

Il presidente Santi: “Se ne parla poco. Sistema logistico con risultati mediocri”



Pubblicato
il giorno
27 Giugno 2022

Da
Redazione



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”.

Secondo il **Presidente di Federagenti Alessandro Santi** 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 – 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.