

“Vero, i porti funzionano. Ma non abbastanza”

Santi (Federagenti) risponde a Giovannini sulla necessità di coordinamento da parte del decisore e di snellimento della burocrazia
DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

27 GIUGNO 2022

[STAMPA](#)



L'uscita non è esplicitamente figlia di [quanto asserito la settimana scorsa](#) dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili durante l'assemblea di Assoporti, ma l'allarma lanciato oggi da Alessandro Santi, presidente di Federagenti, è persino lessicalmente calibrato sulle asserzioni di Giovannini in materia di porti.

“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”.

Numeri che, secondo Santi, hanno un'origine precisa: “Il sistema portuale italiano 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. 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”.

Malgrado ciò la portualità, denuncia Santi, resta ai margini dell’agenda politica: “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”.