

Federagenti presenta Confmare, la nuova “casa comune del mare e dei porti” in seno a Confcommercio

Esaminate le problematiche dei porti di Gioia Tauro, Venezia e Taranto

infosMARE - Oggi a Roma, presso la Residenza di Ripetta, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi (Federagenti), in occasione della propria assemblea annuale, ha presentato Confmare, la nuova “casa comune del mare e dei porti” in seno a Confcommercio che è chiamata a coordinare l'intera filiera di operatori e imprese che agiscono sul mare, nei porti e nella logistica connessa. Il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, è stato nominato coordinatore nazionale di Confmare e Cino Milani di Fedepiloti vice coordinatore.

Nel corso dell'assemblea è stato fatto il punto sulla riforma della legislazione portuale introdotta lo scorso anno e su alcune realtà ad alto rischio della portualità italiana: Gioia Tauro, Venezia e Taranto. Per quanto riguarda il porto calabrese è emersa con forza l'esigenza, sostenuta dal presidente degli Agenti Marittimi della Calabria, Michele Mumoli, di garantire al più importante hub italiano di transhipment dei container normative e regole del gioco che gli consentano di competere ad armi pari con la concorrenza mediterranea ed europea. È stato tra l'altro evidenziato come le navi che scalano nel porto di Gioia Tauro siano oggetto di 1.200 ispezioni al mese (per oltre 15mila all'anno) contro le sette ispezioni all'anno nel porto greco del Pireo, ispezioni - è stato rilevato - con effetti non tanto sulla capacità di intercettare traffici di stupefacenti, ma di limitare fortemente l'efficienza e rendere meno competitivo il porto italiano.

Relativamente al porto di Venezia, sia l'assessore allo Sviluppo economico del Comune di Venezia, Simone Venturini, sia il presidente degli Agenti Marittimi del Veneto, Alessandro Santi, e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, hanno respinto nettamente l'idea che Venezia possa rinunciare al suo porto e vivere un futuro di città-museo. Il porto di Venezia - è stato sottolineato - è strategico per un'area industriale come quella veneta, che ha un peso produttivo pari all'intera Baviera, occupa 14.000 addetti a Porto Marghera e 2.000 a Chioggia, e 4.500 nel solo settore crociere. Per quanto riguarda le crociere, dove Venezia ha perso 300.000 passeggeri in un anno, la rinuncia delle crociere provocherebbe la scomparsa delle navi passeggeri in tutto il “mare-lago” dell'Adriatico.

Per quanto riguarda Taranto, città anche culturalmente per decenni vincolata a un concetto di industria e funzione pubblica, dalla Marina Militare alla siderurgia, è chiamata oggi a una trasformazione epocale. Trasformazione di approccio che riguarda - come sottolineato dal presidente degli Agenti Marittimi di Taranto, Marco Caffio - gli imprenditori privati così come l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio presieduta da Sergio Prete. Il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, ha evidenziato l'importanza di una vera e propria rivoluzione che consenta di cogliere ogni opportunità anche schiusa dalla Zona Economica Speciale, che dovrebbe essere finalizzata a radicare a Taranto attività industriali private che possano approfittare anche delle opportunità poste in essere dal porto.

Le conclusioni sono state affidate a una tavola rotonda che ha ribadito la sottovalutazione del valore dei porti da parte del sistema Italia. Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Zeno D'Agostino, ha definito assurdo e incomprensibile il fatto che il tema della

portualità non rientri nella consapevolezza dei vertici politici e di una presidenza del Consiglio, quando in considerazione del valore strategico ed economico i porti dovrebbero almeno occupare il 10% del tempo del presidente del Consiglio di qualsiasi governo.

Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti, ha sottolineato come questo assurdo si perpetui nonostante i porti garantiscano allo Stato un gettito annuale di 15 miliardi di euro. Russo, che ha definito «ridicole» e «una boiata» le proposte di Spa portuali che vivono, in quanto pubbliche, gli stessi vincoli di una Autorità di Sistema, ha invitato il settore a concentrare gli sforzi sui provvedimenti. Fra questi le nuove norme “rivoluzionarie” sui dragaggi con la trasformazione del concetto dei “fanghi” in “detriti” con una semplificazione delle procedure di smaltimento. (2/19)