

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mattioli (Confitarma): “Ai porti italiani servono alcuni interventi mirati per essere più competitivi”

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 21st, 2021

*Contributo a cura di Mario Mattioli **

** presidente Confitarma (Confederazione Italiana Armatori)*

Questo e altri contenuti sono pubblicati all'interno de [nuovo inserto speciale “I numeri dei porti italiani – Edizione 2021” in formato Pdf](#)

La pandemia di coronavirus ha creato situazioni stressanti e difficili in tutto il mondo che, purtroppo, ancora permangono in questi primi mesi del 2021 con gravi ripercussioni sull'economia in generale e sul comparto marittimo-portuale in particolare. Tutti i porti del mondo hanno registrato effetti negativi rilevanti e anche in Italia i numeri sui movimenti nei porti italiani confermano una sostanziale riduzione del traffico sia di merci che di passeggeri. Per le merci si registra una riduzione totale del 10% rispetto al 2019, più marcata per le rinfuse liquide (-14%) e solide (-17%) per via della riduzione delle attività produttive. Un po' meno marcato il calo delle merci in traghetto (-7%), mentre sono in controtendenza le merci in container che aumentano del 3%. Di sicuro, il comparto delle navi da crociera è stato quello più duramente colpito dal Covid-19, con il blocco totale dei viaggi che ha portato a una riduzione del 95% dei crocieristi movimentati nei nostri porti, per un totale di circa 640mila unità rispetto agli 11,8 milioni del 2019. Anche per i traghetti passeggeri e per le unità operanti sui traffici locali si registra una riduzione del 40%.

Posta al centro del Mediterraneo, ove transita circa il 30% dei traffici marittimi mondiali, l'Italia si trova in una posizione strategica ma, purtroppo, non è in grado di sfruttare pienamente questo vantaggio geografico. Il gigantismo navale, i tempi sempre più rapidi della logistica e le esigenze di tutela ambientale impongono porti capaci di accogliere navi sempre più grandi, sostenibili e connesse. Sono queste le caratteristiche richieste ai sistemi portuali e che definiscono la loro capacità competitiva. Certo, alla luce della recente crisi provocata dall'incaglio della grande portacontainer “Ever Given” nel Canale di Suez, dei ragionamenti a livello internazionale sulle regole per la navigazione delle mega navi in spazi ristretti, quali porti e stretti, saranno necessari.

L'indice della Banca Mondiale sui tempi e costi associati alla logistica (Logistic Performance Index) pone l'Italia al 19° posto nella graduatoria mondiale, mentre l'indice Unctad relativo alla

connessione di un porto alla rete logistica globale (Port liner shipping connectivity index) pone Genova, il principale porto italiano, al 31° posto: un punteggio pari al 40% in meno rispetto a Rotterdam, principale porto europeo, primo in classifica. Non stupisce tale classifica se si considera che sono 177 i procedimenti amministrativi per i controlli della merce in ambito portuale facenti capo a 17 amministrazioni pubbliche diverse. Tale inefficienza logistica comporta una perdita di 20mila ore di lavoro all'anno nei porti italiani e, secondo i dati di Cassa Depositi e Prestiti, un costo extra dell'11% per le imprese italiane della logistica rispetto alla media europea, nonché un gap logistico-infrastrutturale valutato in circa 70 miliardi di euro, di cui 30 imputabili a oneri burocratici e ritardi digitali.

Da tanto tempo Confitarma chiede una semplificazione e una de-burocratizzazione normativa e ha predisposto un pacchetto di semplificazioni normative a costo zero. Alcune di queste, purtroppo non è la prima volta, sono state recentemente inserite in un disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati. Ci auguriamo possa essere la volta buona affinché prosegua con successo il suo iter parlamentare. Basti pensare che per il settore marittimo sono ancora vigenti norme che risalgono alla fine dell'800 o al primo dopoguerra e anche la realtà portuale italiana è emblematica di un quadro complesso e variegato all'interno del quale si sovrappongono competenze e norme, spesso non efficaci perché in perenne attesa di regolamenti attuativi. Per esempio, strumenti che in tutto il mondo hanno creato sviluppo, come le Zes e le Zls, in Italia, dopo 4-5 anni dalla promulgazione delle leggi, non si riescono ancora ad attuare.

Coerentemente con gli obiettivi indicati dall'Unione Europea, innovazione tecnologica, transizione ecologica e sostenibilità delle infrastrutture sono i tre pilastri sui quali il Governo Draghi intende scrivere il Recovery Plan e sui quali il Ministro Giovannini si è espressamente impegnato a cominciare proprio dal sistema portuale nazionale. L'auspicio è che nella seconda metà del 2021, coerentemente alle previsioni fatte dal nostro Governo, si possa registrare una ripresa dell'economia e dei mercati marittimi: secondo le prime stime il commercio via mare potrebbe aumentare del 6,9% nel 2021 rispetto al 2020. Ciò naturalmente dovrebbe influire positivamente anche sui traffici portuali italiani.

Ma, per intercettare la ripresa del traffico marittimo, i nostri porti devono fare un balzo in avanti in termini di efficienza, rapidità delle procedure doganali e di controllo, porre rimedio alle diffuse criticità infrastrutturali (bassi fondali, accosti insufficienti per le nuove dimensioni delle navi, spazi insufficienti per la movimentazione e lo stoccaggio dei contenitori, inadeguata accessibilità marittima, ultimo miglio) e alla mancanza di un sistema logistico avanzato, imperniato sulla intermodalità, sulle connessioni tra porto e reti stradali e ferroviarie, tra porto e corridoi Ten-T. Senza dimenticare i porti minori, ad esempio quelli non ricompresi all'interno delle Autorità di sistema portuale, spesso a forte vocazione turistica oltre che indispensabili ad assicurare la continuità territoriale, che movimentano milioni di passeggeri ogni anno ma che scontano notevoli carenze sul piano della sicurezza e dell'accoglienza. Qui con poco si potrebbe ottenere molto.

C'è molto da fare per poter affrontare e vincere la sfida della ripresa post-Covid. Io continuo a essere fiducioso nella riuscita e confido nell'unità, nella resilienza e nella ripresa delle imprese e dei cittadini tutti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 21st, 2021 at 9:50 am and is filed under [Economia](#),

Interviste, Politica&Associazioni, Porti

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.