

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Santi (Federagenti): “Chiediamo un ‘gabinetto di guerra’ in tempo di pace”

Nicola Capuzzo · Friday, December 31st, 2021

*(Questo articolo è stato pubblicato nell'inserto “**Un anno di SHIPPING in Italy – Edizione 2021?** – Clicca qui per leggerlo)*

*Contributo a cura di Alessandro Santi **

** presidente Federagenti*

Blocco prolungato, talora superiore ai vent’anni, nella realizzazione delle nuove infrastrutture con al palo grandi opere che erano contenute nella Legge obiettivo del 2002; dimostrata e generalizzata incapacità della macchina burocratica di mettere a terra i grandi progetti e (salvo rare eccezioni) di passare dalla fase di assegnazione dei finanziamenti a quella di apertura dei cantieri e di realizzazione delle opere, riforma della portualità, della pubblica amministrazione e della giustizia che difficilmente potranno essere realizzate nei tempi richiesti dall’Europa.

Sono solo tre fra i motivi principali che ogni giorno in modo sempre più oppressivo tendono a trasformare i sogni connessi con l’erogazione dei Fondi del Pnrr (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), in un **incubo per un Paese** che è stato incapace di agire a fondo sulla sua struttura decisionale, deteriorando qualitativamente la struttura della burocrazia, a livello nazionale così come a quello regionale ed evidenziando oggi la necessità anche di agire sulla natura giuridica, nel caso dei porti, di Autorità di sistema che hanno le mani legate e che solo con **uomini in grado di assumersi responsabilità e rischi superiori al loro mandato**, riescono a realizzare qualcosa di positivo per il mercato e per il Paese.

Purtroppo ogni anno ci ritroviamo a parlare, e la vigilia del Pnrr non fa eccezione, di **strozzature e ostacoli insormontabili per il flusso delle merci**. Ostacoli a mare, dove la soluzione del problema dei dragaggi, è affidata spesso a improvvisazione su base locale con tutti i rischi che ciò comporta. Ostacoli a terra, dove il collegamento fra i porti e il mercato di riferimento (nazionale e ancora di più internazionale) risente in modo sempre più cogente della mancata realizzazione di infrastrutture strategiche, ferroviarie così come stradali, senza le quali la competitività e l’efficienza dei porti, resteranno una chimera e un’utopia.

La cronicizzazione di questi problemi richiede oggi un **approccio di assoluta emergenza** proprio

per non sprecare l'opportunità fornita dal Pnrr tenendo bene a mente la parallela necessità (che suona come un monito) di sbloccare i miliardi di risorse stanziate e mai spese, nel settore portuale ma più in generale in quello delle infrastrutture vitali per la competitività del sistema Paese.

Quella che precede il Pnrr è per l'Italia è quindi una **sfida a tutto campo**: lo Stato ha cronicizzato problemi e strutture decisionali inefficienti e ora che tutti si attendono un flusso di denaro (in gran parte a debito) i riflettori su queste carenze si accendono come non mai accaduto in passato: la lentezza nella realizzazione delle opere infrastrutturali si somma, in un mix letale, alla carenza dimostrata nella fase attuativa dei progetti. Sulle regole il lavoro è stato fatto ma in pratica gli ostacoli restano e va percorsa ancora molta strada. Per questo motivo Federagenti ha chiesto la creazione di un vero e proprio **“gabinetto di guerra” in tempo di pace**, che consenta di bypassare tutte quelle strozzature di sistema che hanno sino a oggi impedito lo sviluppo.

E gli appuntamenti non si fermano al Pnrr. Nei prossimi mesi la Corte di giustizia europea sarà chiamata a esprimersi sullo **status giuridico delle Autorità di sistema portuale** e da più parti si sollecita una analisi e un intervento preventivo, che consenta il pensionamento dei vecchi Enti pubblici che governano i porti e la definizione di uno status che consenta di adempiere alle funzioni prioritarie di realizzazione delle nuove opere, di regolazione e di promozione, in linea con i dettami comunitari.

Tutto ciò accade in un momento delicatissimo sia per gli equilibri all'interno dell'Europa, costretta dai suoi fallimenti, a guardare verso sud sia per quelli geopolitici che stanno imponendo nuovamente una centralità del Mediterraneo all'interno di uno scenario complessivo dell'interscambio mondiale e dei traffici marittimi profondamente e traumaticamente impattato anche dalle conseguenze della pandemia.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, December 31st, 2021 at 10:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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