

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Non intervenire sulla semplificazione significa vanificare miliardi di euro in infrastrutture”

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 2nd, 2024

[Questo contenuto rientra fra quelli pubblicati all'interno dell'inserto speciale “Un anno di SHIPPING in ITALY – Edizione 2023]

*Contributo a firma di Alessandro Pitto **

** presidente di Fedespedi*

In questo spazio dedicato ai colleghi e ai lettori del cluster marittimo-portuale, che ho il piacere di avere a disposizione, mi preme condividere alcune riflessioni sull'acceso tema della Riforma Portuale.

Si tratta, in effetti, di un tema che riguarda da vicino le imprese di spedizioni internazionali – che ho l'onore di rappresentare – nel loro ruolo di coordinamento dell'ecosistema logistico, un ruolo che si traduce nel lavoro quotidiano volto a garantire un servizio efficiente, di qualità e competitivo al cliente. Un servizio efficiente non può prescindere, tuttavia, dal buon funzionamento del sistema logistico che è composto da operatori, soggetti e da una rete infrastrutturale e immateriale di cui il sistema-porti è un asset strategico.

Dunque, innanzitutto credo occorra tenere sempre a fuoco l'obiettivo: il dibattito sulla governance e sull'evoluzione del nostro sistema portuale deve continuare a essere animato dalla finalità di incentivare la competitività dei nostri scali portuali e attrarre traffici, valorizzando la nostra centralità nel Mediterraneo, rinnovata anche in ragione delle politiche di regionalizzazione e di near-shoring. Queste tendenze sono bene evidenziate anche nel Piano del Mare, licenziato la scorsa estate dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare – CIPOM e pubblicato in Gazzetta Ufficiale lo scorso ottobre, con l'obiettivo di fare una programmazione organica di valorizzazione del ruolo dell'economia del mare per il Paese. Il Piano tiene conto delle istanze veicolate dalle rappresentanze associative nelle audizioni convocate dalla Camera dei deputati.

In queste occasioni anche Fedespedi ha rimarcato l'importanza di poter contare su una governance

a livello centrale unica, forte e politica. Una governance che abbia una regia nazionale e un respiro internazionale in grado di attrarre traffici e favorire i collegamenti con i mercati di riferimento, che favorisca un approccio di sistema per la definizione delle priorità, la pianificazione degli investimenti, il sostegno alla spinta competitiva del sistema Paese e la valorizzazione delle specificità del territorio contrastando una visione individualista e frammentata, la concorrenza tra scali portuali, la dispersione di risorse e l'incapacità di ottimizzare le sinergie che tuteli il sistema portuale come risorsa pubblica nella piena disponibilità dello Stato evitando il rischio di disperdere un patrimonio infrastrutturale ed economico al servizio del tessuto imprenditoriale del Paese.

Per fare questo crediamo sia necessario intervenire in primo luogo a livello di regole per rafforzare la governance in materia del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti quale istituzione in grado di coordinare lo sviluppo del sistema portuale secondo una visione organica di crescita del sistema logistico nazionale nel suo complesso, confermare la natura pubblicistica delle Autorità di Sistema Portuale, l'autonomia finanziaria e amministrativa delle stesse e il coordinamento a livello centrale che persegua l'obiettivo di potenziare la competitività del sistema portuale nazionale.

Allo stesso modo, mi preme sottolineare l'importanza di interventi in termini di investimenti sul sistema portuale in grado di incidere direttamente sulla qualità e l'efficienza garantita dai nostri scali. Mi riferisco al macro-progetto di digitalizzazione della logistica e in particolare della rete portuale previsto dal PNRR con l'obiettivo di costituire un ecosistema logistico nazionale per favorire l'interscambio veloce, sicuro e affidabile dei dati tra operatori e pubblica amministrazione e alle attese semplificazioni amministrative previste dalla concreta attuazione delle ZES e ZLS e dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli che in sperimentazione da oltre un anno rischia di cristallizzarsi in questa fase e trasformarsi in un'occasione mancata. A fianco di queste resta comunque l'esigenza di completare e realizzare gli investimenti infrastrutturali sui nodi portuali finalizzati anche all'incentivo delle soluzioni di intermodalità.

In questa sede, dobbiamo quindi ribadire con forza che il dibattito sul tema della governance portuale non deve distogliere i decisori pubblici dal dedicare attenzione agli aspetti puramente operativi che incidono sull'efficienza degli scali portuali e in ultima analisi sulla loro capacità di attrarre traffici.

Ancora oggi, troppi scali italiani sono afflitti in maniera ormai endemica da problemi burocratici, lentezza nelle procedure di controllo, carenza di personale preposto alle verifiche sulle merci, assenza nel coordinamento fra i vari enti di presidio.

Mi rendo conto che questi siano temi poco attraenti dal punto di vista mediatico e a fatica catturano l'attenzione dei nostri interlocutori istituzionali, ma non per questo sono meno cruciali nell'assicurare competitività ai nostri porti.

Anzi, non porre mano una volta per tutte al tema della semplificazione ed efficientamento della farraginosità burocratica portuale, significa vanificare almeno in parte i miliardi di euro che faticosamente il nostro paese sta investendo in infrastrutture.

L'ultima rilevazione del Port Liner Shipping Connectivity Index – PLSCI – indice calcolato, con periodicità trimestrale, da UNCTAD che misura il grado di integrazione di 900 porti nel Mondo nella rete dei trasporti marittimi globali, restituisce un quadro sulla portualità italiana che deve richiamare operatori e Istituzioni a costruire insieme una nuova strategia di crescita del Sistema Portuale nazionale per il 2024. Nel II° trimestre del 2023 il porto italiano con la migliore

connessione globale è Gioia Tauro (primo porto nazionale per il transhipment) – al 33° posto, seguito da Genova – primo porto nazionale container – al 48° e Spezia all’86°. Davanti a noi Rotterdam, Anversa, Amburgo, e Valencia, Tanger Med, Algeciras, Barcellona, Pireo e Port Said. A partire da queste evidenze siamo assolutamente fiduciosi che il MIT, come già più volte dichiarato dal Viceministro Rixi, prosegua il lavoro di dialogo e raccolta di istanze dagli operatori che animano il sistema portuale del Paese, delle rappresentanze e delle autorità competenti al fine di raggiungere prima della fine del prossimo anno l’obiettivo di una nuova riforma che possa segnare l’inizio di una nuova fase della portualità italiana.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



EDIZIONE 2023



This entry was posted on Tuesday, January 2nd, 2024 at 8:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

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

