

L'ANTICIPAZIONE DEL PIANO DELLA LOGISTICA CHE SARÀ PRESENTATO A GIUGNO

Delrio riduce a otto le Autorità portuali

Ente unico da Savona a Marina di Carrara, presidenti nominati direttamente dal ministro

IL RETROSCENA

FRANCESCO FERRARI
SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Debole, sovraffollato, quasi totalmente dissociato dalle logiche (e dalle direttive) indicate dall'Unione europea. Il giudizio, secco e impietoso, fa da lunga premessa alle centonovantacinque pagine dedicate al sistema portuale italiano nel "Piano strategico della

sia dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam». L'attuale capacità italiana di movimentazione di container, sulla base dei dati comunicati dalle Autorità portuali, è pari a 15,3 milioni di teu, corrispondente ad un livello di utilizzo del 66% (con traffici complessivi pari a 10,2 milioni di teu). «In considerazione degli interventi in corso ed in fase avanzata di progettazione, la capacità complessiva andrà aumentando, sebbene

OBIETTIVI FALLITI
«L'idea dell'Italia "pontile d'Europa" non è mai stata realizzata»

la capacità sia in grado di servire tutta la domanda. Possibili economie di scala potrebbero essere, invece, ingenerate attraverso l'aggregazione della gestione di porti diversi, anche nel caso di aumento dei traffici superiori alle previsioni». «Valutazioni ulteriori - sottolinea il ministero - riguardano la corrispondenza tra domanda e offerta per singolo scalo: si osserva un livello di utilizzo prossimo alla capacità complessiva nel porto di La Spezia ed un livello di saturazione elevato a Genova (80%), Trieste (76%), Ancona (85%), Ravenna (76%)».

Il crollo del Sud

«Ad una dinamica dei flussi fisici delle merci in transito nei nostri porti che rispecchia un trend di lungo periodo sostanzialmente positivo - sostengono al ministero - fanno riscontro alcuni preoccupanti sintomi di debolezza che caratterizzano il sistema portuale italiano e che la lunga crisi di questi ultimi anni ha contribuito ad aggravare». Il primo riguarda i porti di transhipment, che hanno «perso competitività rispetto a quello di altri Paesi del Mediterraneo, dal Marocco a Malta e più recentemente alla Grecia, con conseguente calo del traffico dei porti di riferimento del settore, a vantaggio di altri scali concorrenti». Una perdita tanto più "bruciante" in quanto si manifesta a danno di porti, come quelli di Gioia Tauro e di Taranto, che hanno toccato, negli anni precedenti la crisi, punte di traffico molto significative. Dopo un lungo periodo di crescita costante, tra il 2007 ed il 2014 Gioia Tauro ha registrato una fase altalenante, con una perdita di traffico di oltre il 13%, mentre per Taranto si è assistito ad un autentico crollo, di oltre l'80%».

Dispersione di risorse

Ma i problemi della portualità non sono solo quelli del transhipment: in Italia è mancata una «sufficiente determinazione orientata a portare a termine in tempi e costi ragionevoli il potenziamento di un selezionato numero di sistemi portuali, necessità che i noti fenomeni in atto del gigantismo navale e conseguente concentrazione dei traffici da tempo segnalavano». Non solo: un'altra «debolezza strutturale» dei porti italiani è relativa alle «dimensioni compressive delle aree portuali, vincolo che ne limita fortemente le possibilità di ampliamento. In particolare nel confronto con i principali porti europei, emerge come la superficie complessiva dei

Il nuovo sistema portuale italiano



«Per fare questo, è necessario ampliare le funzioni della Direzione Centrale del Ministero dedicata, che diverrà la Direzione Generale della Portualità e della Logistica, e che si occuperà, da un lato, di pianificare gli investimenti, ma anche di coinvolgere gli stakeholder del cluster marittimo e logistico in modo strutturato e continuo, dall'altro, consentendo il giusto grado di coinvolgimento di coloro che oggi operano in uno scenario frammentato».

Nuova governance

Secondo il modello ipotizzato dal ministero, dovranno essere istituite otto Autorità di Sistema Portuale (AD-SP): Nord Tirrenica: Genova, La Spezia, Savona e Marina di Carrara; Nord Adriatica: Venezia, Trieste, Ravenna e Ancona; Tirrenica Centrale: Livorno, Piombino e Civitavecchia; Sarda: Cagliari-Sarroch e Olbia-Golfo Aranci; Campania: Napoli e Salerno; Pugliese: Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia; Calabria e dello Stretto: Gioia Tauro e Messina; Siciliana: Palermo, Catania ed Augusta. «In tali soggetti potranno essere con-

centrate tutte le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità Portuali. Il presidente sarà nominato direttamente dal ministro, di concerto con il presidente della/delle Regione/i interessate, mentre il relativo Comitato di Gestione sarà composto, oltre che dal presidente, da ulteriori membri nominati da ciascuno delle Regioni interessate e, ove presenti, dalle città Metropolitane ed in ogni caso non potrà essere composto da più

ACCORPAMENTI
Salerno sarà affiancata a Napoli, Palermo si unirà a Catania e Augusta

di cinque membri, con l'eccezione dell'Autorità Nord Adriatica. I direttori delle Direzioni Portuali parteciperanno al Comitato, ma senza diritto di voto. Si prevede, poi, la creazione in ciascuna Autorità di un Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare, ed in ciascuna Direzione Portuale di un Comitato di Cluster Marittimo con funzioni consultive di partenariato economico-sociale, in cui siano presenti i rappresentanti delle categorie di settore interessate e delle associazioni datoriali».

press@themeditelgraph.com
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuovi obiettivi

«Un coordinamento nazionale forte ed efficace e la condivisione sono due esigenze imprescindibili per garantire la realizzazione di una vision in-

tegrata per il settore della logistica e della portualità», si legge nel documento del ministero, disponibile integralmente da oggi sul nostro sito www.themeditelgraph.it.

A "MARE FORUM" LA COMPETITIVITÀ ACCENDE IL DIBATTITO

Bandiera italiana, troppi ostacoli gli armatori chiedono più flessibilità

Grimaldi: «Possibili interventi a costo zero». Bottiglieri: «Norme troppo rigide»

dal nostro inviato
ALBERTO QUARATI

ROMA. L'argomento bandiera italiana rimane sospeso nell'aria, anche se proprio a Roma, dove ieri è andata in scena l'edizione italiana di Mare Forum, in questi giorni si stanno discutendo le nuove regole richieste dalla Commissione europea per adeguare la bandiera nazionale alle regole di Bruxelles. Questo implicherà la possibilità, da parte di compagnie straniere comunitarie che decidono di avere base in Italia, di poter beneficiare della tonnage tax italiana pur battendo bandiera di un altro Paese comunitario.

Un passaggio accennato nell'introduzione di Manuel Grimaldi, presidente di Confitarma - tornato ancora una volta sulle imposizioni europee in materia di norme ambientali, condivisibili certo, ma con scadenze verso le quali l'industria ha difficoltà a ottemperare, non essendoci ancora le tecnologie a portata di tutti - e poi Stefano Messina, amministratore delegato della compagnia Ignazio Messina, che ha definito la bandiera italiana "buona", ma che un assist per approfondire l'argomento, confessa a margine, lo avrebbe gradito.



Mariella Bottiglieri

armatori del problema parlano abbastanza volentieri. «Gli interventi si possono fare, e per di più a costo zero», sottolinea Grimaldi al *Secolo XIX*. Cesare d'Amico, che ha difeso i suoi investimenti sulle eco-ships, è netto: «Come imprenditori, guardando ad altri settori, non possiamo dirci sfortunati. Ma in molti cantieri all'estero, per esempio in Giappone, le resistenze per costruire una nave da zero con bandiera italiana sono molte, proprio per timore dei passaggi burocratici. Per le ispezioni, la questione è nota: trasferire un ispettore del ministero per le ispezioni all'estero ha dei costi. Registrare la nave nella

tempi lunghi, così come portare navi di bandiera straniera sotto bandiera italiana», spiega il numero uno della maggiore compagnia di navigazione italiana nel settore rinfuse.

Mariella Bottiglieri, amministratore delegato della compagnia Giuseppe Bottiglieri, chiede «un po' di flessibilità» proprio sul fronte delle ispezioni: «Se abbiamo una nave in Mediterraneo, perché non effettuare l'ispezione lì, perché farla quando è più distante dall'Italia? Di fatto chiediamo quello che succede nel resto d'Europa. Non chiediamo certo di equiparare la nostra bandiera a quella panamense, ma perlomeno di poter operare come gli altri registri comunitari: maltese, francese, inglese e così via. Con maggiore velocità e meno rigidità». Il tema ispezioni è sentito: l'Italia è l'unico Paese che non delega le visite agli ispettori degli enti certificatori, dovendo questi essere accompagnati da un funzionario del ministero, o della Capitaneria, il cui viaggio è a spese dell'armatore. Ele 101 navi perse in due anni? «Dobbiamo tenere conto», spiega Gennaro Fiore, direttore generale di Confitarma - delle compagnie che hanno venduto unità per effetto della crisi, ma anche alla qualità

ni di unità che impiegavano 10/15 persone, ne sono state acquisite nuove, in misura minore, ma con l'impiego del triplo del personale. Dunque davvero non vediamo forti riflessi negativi sull'occupazione». Fiore esclude tuttavia interventi in tempi stretti sulla bandiera. Non ci sono norme organiche in merito all'orizzonte, e gli adeguamenti richiesti dall'Europa saranno inseriti sulle norme esistenti. Anche se il dg di Confitarma invita a osservare un fenomeno: «Già nel 1980 ci fu un progetto di bandiera comunitaria, ma allora il problema fu la chiusura alla proposta da parte dei Paesi del Nord, che di fatto avevano un registro internazionale molto avanzato, come noi siamo riusciti a ottenerlo nel 1998. Quindi, dal loro punto di vista, sarebbe stata un'ingiustizia ridistribuire gli indotti della loro tonnage tax a Paesi che loro vedevano indietro sul piano normativo. Ma a 35 anni di distanza, con i percorsi effettuati dai singoli Paesi per internazionalizzare i loro registri, la questione si ripropone. Cosa sta facendo l'Europa, con questi richiami ai singoli Paesi? Di fatto, un tentativo di parificare i registri comunitari».

quarati@ilsecoloxix.it