

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Rossi (Assoporti): “Nel 2020 nessuno dovrà rimanere indietro nei porti italiani”

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 28th, 2020

Contributo a cura di Daniele Rossi (presidente Assoporti) riportato all'interno dell'inserto speciale “I numeri dei porti italiani” appena pubblicato da SHIPPING ITALY

“Le statistiche dei traffici dell’anno passato mostrano ormai numeri consolidati nel lungo periodo. Sono i numeri che riflettono la capacità operativa del sistema portuale italiano, che è questa. L’aspetto importante e positivo di quei numeri è che non perdiamo quote di mercato, anzi c’è una leggerissima crescita e quindi questo va bene perché è quasi indifferente dall’andamento macroeconomico mondiale. Dunque c’è un aspetto positivo che conferma l’importanza della posizione logistica dell’Italia sulle rotte dei traffici internazionali e la capacità di mantenere le posizioni grazie a una sostanziale diversificazione della tipologia merceologica trattata nei porti. Questo è garanzia di stabilità.

Certamente c’è un problema di crescita che, a condizioni date, i numeri dicono fa fatica a manifestarsi, ma questo è un problema di aspetto infrastrutturale del sistema. Quello che voglio dire è che dobbiamo fare investimenti importanti soprattutto sulle opere infrastrutturali retroportuali, quindi strade, ferrovie, quelle opere che servono a valorizzare in particolare quei porti che hanno ancora capacità residua in termini di spazio da poter esprimere. Sto pensando soprattutto agli scali del Sud Italia. O facciamo questo o sennò, il dato dei traffici che ormai da anni si mostra, evidenzia una sostanziale stabilità del mercato dei volumi movimentati nel sistema portuale italiano. Poi Trieste cresce un po’ di più, Genova un po’ di meno, Venezia perde qualcosa ma è il gioco delle figurine. Stiamo parlando di volumi che si spostano da un porto a un altro. O più precisamente, e questo è il peggio, non siamo noi come sistema portuale che stiamo spostando volumi da un porto all’altro ma sono gli armatori, che in funzione delle convenienze del momento, spostano qualcosa da un porto all’altro. Il dato fondamentale che risulta dal 2019 è una sostanziale staticità del mercato in termini di volumi che si può trasformare in crescita solo alle condizioni menzionate prima.

Per quanto riguarda il 2020 non è un anno in cui si recupererà nulla, sarà un esercizio in cui bisognerà limitare i danni, per quanto possibile, e prepararsi invece a fare quelle scelte strategiche e quelle azioni preparatorie importanti per avere una ripresa, un vero rilancio negli anni successivi.

Ancora una volta le scelte da fare sono concentrare gli investimenti in quei sistemi portuali dove è necessario o dove c'è maggiore efficienza in termini di rendimento dell'investimento. Rendimento che non deve essere solo da un punto di vista monetario ma anche in termini sociali, quindi si va investire laddove c'è un interesse sociale superiore a farlo. Si concentrano investimenti e si creano le condizioni infrastrutturali per poter aumentare la capacità del sistema portuale italiano. Sistema portuale che dobbiamo metterci nell'ordine di idee di considerare come un unico grande porto. Cioè non è Genova o Ravenna che competono con Rotterdam, perché anche Genova al confronto con il porto olandese sparisce poiché rappresenta un decimo dei traffici movimentati. È il sistema portuale italiano che compete con Rotterdam e con Tanger Med. Quindi bisogna usare questo tempo nel 2020 per prendere quelle decisioni critiche, importanti e strategiche che serviranno negli anni prossimi a rilanciare il sistema portuale italiano e quindi a determinare una vera crescita.

Ovviamente nel 2020 dovremo operare con la logica che nessuno deve restare indietro e quindi intervenire in termini di assistenza ai lavoratori e ai terminalisti dei porti. Ma tutto questo ancora una volta deve avere una logica di prospettiva, quindi non abituiamoci e non abituiamo nessuno all'assistenza. Il mercato ha delle regole che non prevedono l'assistenza. È un anno speciale e dobbiamo affrontarlo con procedure e con iniziative speciali, ma dobbiamo archivarlo al più presto possibile e tornare a una sana normalità. Anzi, sfruttare questo tempo. Non perderlo.

Secondo me, infine, è indispensabile un ragionamento su come accelerare il processo di realizzazione delle opere pubbliche in ambito portuale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ci sta lavorando, sono stati istituiti due tavoli con i due Sottosegretari e la partecipazione di Assoport per affrontare in particolare questi temi e penso che i prossimi mesi porteranno un lavoro intenso. Si potrà fare un ragionamento complessivo su quali siano le opportunità, quali le possibilità e quali le difficoltà per poi intervenire nei modi e nelle forme in cui deciderà il Ministero.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, April 28th, 2020 at 11:46 pm and is filed under [Interviste, Politica&Associazioni, Porti](#), [Senza categoria](#)

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