

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Merlo (Federlogistica): “Occorre un piano nazionale sulla resilienza portuale”

Nicola Capuzzo · Sunday, April 18th, 2021

*Contributo a cura di Luigi Merlo \**

*\* presidente Federlogistica*

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

Il 2020 ha rappresentato un anno straordinario anche per i porti italiani, portando tra l'altro l'opinione pubblica alla piena consapevolezza del ruolo essenziale svolto dal sistema portuale, e dallo shipping in generale, sia per l'economia del nostro Paese sia per molti aspetti, anche pratici, della nostra vita quotidiana. Grazie al buon funzionamento dei nostri scali sono stati infatti garantiti l'approvvigionamento di tutti i prodotti e la circolazione delle merci fino all'arrivo nelle nostre case. I traffici sono sensibilmente diminuiti nella prima parte dell'anno, ma a partire da giugno abbiamo assistito a una graduale ripresa dei volumi. L'impatto più negativo è stato registrato nel trasporto passeggeri, nei collegamenti con le isole finalizzati ai trasporti turistici e, naturalmente, nel settore delle crociere.

Nell'anno che avrebbe dovuto registrare un ulteriore record di presenze, il turismo crocieristico ha registrato invece un crollo superiore al 90%. Il settore ha dimostrato comunque notevole resilienza e una spiccata capacità di reazione, essendo stato l'unico capace di ideare e di mettere in pratica un “Protocollo sanitario” realmente in grado di garantire la sicurezza sulle navi. Anche le commesse non sono state revocate, mentre i terminal crociere hanno retto un impatto durissimo. Il 2020 è stato anche l'anno che ha visto esplodere in Italia l'e-commerce, facendo registrare importanti segnali di crescita nel traffico merci per ferrovia.

Il 2021, che ha già dovuto affrontare una situazione di particolare tensione dovuta alla temporanea chiusura del canale di Suez, segnerà sicuramente una fase di recupero dei volumi in numerosi comparti, ma in quest'ottica appare sempre più necessaria un'accelerazione delle iniziative da parte del Governo. Molte decisioni, alcune delle quali sospese o rinviate da tempo, non possono più attendere. Mi riferisco, in particolare, alla nomina dei presidenti delle AdSP, alle nuove procedure

per i dragaggi, al regolamento delle concessioni ex art. 18, alla necessaria accelerazione dei piani regolatori portuali e all'urgenza di introdurre norme di semplificazione burocratica e amministrativa.

Non è purtroppo sufficiente modificare il nome di un ministero per imprimere una reale svolta sull'importantissimo tema della sostenibilità. Occorre un piano nazionale sulla resilienza portuale che affronti gli effetti del cambiamento climatico. Il 2021 sarà inoltre l'anno in cui sapremo se l'Europa vorrà insistere sulla tassazione a carico delle AdSP, valutando adeguatamente gli effetti che la decisione potrebbe generare sul nostro sistema portuale. L'anno in corso dovrebbe far registrare anche un incremento del trasporto ferroviario e un potenziamento dell'intermodalità.

Rimangono aperte, poi, numerose questioni: dall'attivazione dello sportello unico doganale all'effettivo processo di digitalizzazione, la cui armonizzazione è ben lungi dall'essere realizzata. Vi sono situazioni per certi aspetti "clamorose" che attendono una soluzione da anni, la più rilevante delle quali riguarda il porto di Venezia. L'entrata in funzione del Mose ha contribuito a rendere ancora più palesi sia gli errori sia la mancata assunzione di decisioni: dall'erronea progettazione della conca di navigazione al continuo spreco di risorse pubbliche per inutili concorsi di idee, volti solo ad allontanare le necessarie assunzioni di responsabilità. L'assenza di una strategia nazionale per individuare una nuova missione per il porto di Cagliari, il ciclico ripetersi di proposte assurde per la realizzazione di nuovi terminal container, a fronte di una sovraccapacità e di un mercato che, al netto di quanto accaduto nel 2020, è sostanzialmente fermo da anni.

Il 2021 porterà anche un ricambio al vertice del Comando Generale delle Capitanerie, ma è auspicabile che esso avvenga in una continuità d'impostazione e nel rispetto dello stile che ha contraddistinto l'operato dell'ammiraglio Giovanni Pettorino. Nella gestione di moltissime emergenze, affrontate in maniera efficace e risolutiva, l'Ammiraglio Pettorino ha sempre rappresentato un punto di riferimento fondamentale per l'intero settore marittimo.

La crisi post-pandemia ridisegnerà nuovi equilibri economici e geopolitici, soprattutto in un settore globalizzato come il nostro. Per questo l'auspicio è di non perseverare in dibattiti spesso autoreferenziali e provinciali, determinati anche dall'atavica frammentazione d'interessi e dalle limitate dimensioni aziendali che sovente gestiscono piccole rendite di posizione, bensì di lavorare tutti insieme per far crescere le aziende e metterle in condizioni di competere in un mercato sempre più competitivo.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Sunday, April 18th, 2021 at 6:43 pm and is filed under [Interviste, Politica&Associazioni, Porti](#)

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