
Shipping Italy

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mattioli (Confitarma): “Le nuove sfide della portualità italiana”

Nicola Capuzzo · Saturday, May 7th, 2022

(Questo contributo è stato pubblicato all'interno dell'inserto “I numeri dei porti italiani – Ediz. 2022” appena realizzato da SHIPPING ITALY) – [CLICCA E LEGGI QUI](#)

*Contributo a cura di Mario Mattioli **

** presidente Confitarma*

L'Italia è un Paese Marittimo: crescita, benessere e sviluppo sono legati al mare in modo indissolubile.

La tutela dei nostri interessi strategici passa attraverso il Mediterraneo allargato, area di innegabile valenza per il nostro Paese e snodo strategico per la regione euroatlantica. Nostro interesse primario è sfruttare le opportunità offerte dai crescenti interessi internazionali a vantaggio dei porti e del sistema economico italiano. Da qui l'esigenza che il nostro Paese punti concretamente a riacquistare la propria influenza e il proprio ruolo di leadership nel Mediterraneo, definito anche medio-oceano proprio per la sua fondamentale importanza economica e geopolitica.

La riscoperta dell'importanza del Mare Nostrum era già cominciata prima della pandemia ma dopo il coronavirus e il conflitto russo-ucraino, i fenomeni del *reshoring* e *near shoring* e la necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento energetico guardando soprattutto al continente africano, l'hanno ulteriormente rafforzata. In particolare, la visione del nostro Mezzogiorno con i suoi porti, da periferia sud dell'Europa può diventare traino e nord di un'area che comprende il Mediterraneo e l'Africa.

I porti, parte integrante della logistica moderna, hanno manifestato la loro resilienza durante il periodo pandemico. Con i segnali di ripresa recentemente registrati si devono necessariamente attivare quegli investimenti finalizzati a rafforzarne la competitività. PNRR e Fondo complementare pongono obiettivi ambiziosi e stimolanti anche per la transizione ecologica e digitale della portualità italiana.

La diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico renderà ancora più stretto il legame tra nave e porto e si dovranno prevedere soluzioni atte a soddisfare una domanda molto più variegata. Per il cold ironing è indispensabile il coinvolgimento di tutti gli utenti del porto per evitare interventi a pioggia, concentrandosi dove l'investimento è possibile e utile, in considerazione della tipologia delle navi e del carico trasportato, considerando anche più unità ormeggiate contemporaneamente.

La sfida non è soltanto tecnologica e può essere vinta a livello di sistema Paese soltanto se si riesce ad avere una visione d'insieme: un sistema marittimo-portuale e logistico è vincente se, oltre al porto, anche tutti gli altri elementi della catena sono competitivi a cominciare dalle nostre navi, le nostre imprese di navigazione e i nostri equipaggi.

Sul fronte della governance, occorre una visione unitaria della portualità sia sotto il profilo dello sviluppo infrastrutturale che delle regole. Se non lo facciamo, non potremo mai confrontarci con porti quali quelli del nord Europa, che singolarmente movimentano più merci di tutti i porti italiani messi insieme. La presenza degli armatori genuinamente nazionali dovrebbe essere sempre assicurata in seno alle Commissioni consultive e agli Organismi di partenariato della risorsa mare, istituite presso le Autorità di sistema portuale, affinché, sulle questioni marittimo-portuali affrontate in tali sedi, la loro voce sia ascoltata. Il Mims dovrebbe anche pianificare la partecipazione dell'armamento, insieme alle altre categorie imprenditoriali, ai lavori della Conferenza dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale.

Per quanto riguarda i servizi portuali, non è stata ancora compreso a pieno la portata del Regolamento 352 del 2017. Se sul fronte del rimorchio l'Italia con lo svolgimento delle gare europee per l'affidamento del servizio ha avviato un processo importante e per certi versi unico nel panorama europeo, lo stesso non può dirsi per alcuni altri servizi portuali. Ad esempio, in materia di impianti portuali per la raccolta dei rifiuti delle navi bisogna fare un salto di qualità per modernizzare il settore e favorire il più possibile il riciclo dei materiali.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia

INSERTO SPECIALE

PDF
interattivo

I NUMERI DEI PORTI ITALIANI

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE



EDIZIONE 2022

© RIPRODUZIONE RISERVATA

This entry was posted on Saturday, May 7th, 2022 at 4:00 pm and is filed under [Interviste](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

