



IL CLUSTER DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI SOSTIENE LA PIENA APPLICAZIONE DELLA RIFORMA PORTUALE

Completamento della cornice normativa, superamento delle procedure inefficaci e introduzione di nuove metodologie di pianificazione efficace per il sistema portuale italiano. Il webinar organizzato dall'AdSP veneta mette a confronto Confindustria, Confetra e Federlogistica Confrtrasporto.

Venezia, giovedì 15 ottobre 2020 - A quattro anni dall'avvio della riforma del sistema portuale italiano, realizzata con l'entrata in vigore del D.Lgs 169/2016 e successivi correttivi, l'Autorità di Sistema Portuale veneta ha deciso di fare il punto sullo stato dell'arte dell'evoluzione amministrativa dei porti italiani coinvolgendo in un webinar tecnico alcuni soggetti chiave della logistica e dei trasporti in ambito nazionale. L'incontro, svoltosi stamane a distanza, ha visto il coinvolgimento di Natale Mazzuca Vice Presidente di Confindustria con delega all'Economia del Mare, Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Confrtrasporto, Guido Nicolini Presidente di Confetra e di Pino Musolino Commissario straordinario dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale. La conversazione è stata coordinata e moderata da Alessandro Panaro Responsabile Maritime & Energy di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

Il caso veneto ha offerto un utile punto di partenza per la discussione, dato che dopo oltre due anni di duro lavoro si può dire completata l'armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata l'attività di negoziazione con le amministrazioni comunali di riferimento finalizzata alla redazione del DPSS, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema che ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale e che deve strutturare il Piano Regolatore di Sistema Portuale. I porti veneti, inoltre, hanno permesso di toccare il tema dell'entrata in esercizio del sistema MoSE. I relatori hanno riconosciuto la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l'anno, del tutto simile a quella in servizio nei porti regolati del nord. Tale sistema deve permettere di riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance portuali.

Il confronto ha presto allargato l'obiettivo a tutto il sistema portuale italiano. A questo proposito, i relatori hanno auspicato la tempestiva e piena applicazione della riforma della portualità sotto il profilo normativo, superando quei "bug" insiti nella legge

stessa, laddove sono tuttora previste complicate dinamiche nei processi decisionali e dove non si attribuisce una prerogativa nazionale alla funzione portuale, non riconoscendo di conseguenza alle AdSP la potestà di risolvere conflitti tra Stato ed Enti locali e i poteri necessari per sbloccare trattative sulla definizione delle aree di interazione porto-città, o per riavviare le opere di manutenzione del demanio portuale, spesso rallentate da procedure autorizzative troppo farraginose.

“Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l’Economia del Mare perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese”. Così **Natale Mazzuca, Vice Presidente di Confindustria per l’Economia del Mare**. “Quanto al sistema portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni, - prosegue Mazzuca - deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva. L’economia del mare genera numeri importanti. Le imprese dell’economia del mare nel 2018 sfiorano le 200 mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell’economia, ma in termini di produzione diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa mare, dunque, è fondamentale per la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto per l’Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un Ministero del Mare per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da volano ad un asset così strategico”.

Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Confrasperto ha dichiarato: “Bisogna dare piena attuazione alla riforma, in particolare al coordinamento nazionale. La nostra portualità per alcuni ambiti rischia di avere una sovracapacità di offerta. Occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull’adeguamento delle infrastrutture portuali al cambiamento climatico, proprio come il caso di Venezia ci insegna”.

Alla luce del nuovo picco del Coronavirus, il **Presidente di Confetra, Guido Nicolini**, ha ribadito la richiesta di un tavolo governativo per pianificare la distribuzione di milioni di dosi di vaccino anti influenzale (17 milioni di dosi) e, probabilmente entro l’anno, anche di quello anti Covid (altri 20-30 milioni di dosi). “Il nostro Paese - ha detto Nicolini - non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l’utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di ‘fare Sistema Paese’ e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida”.

Secondo il **Commissario Straordinario dell’AdSPMAS Pino Musolino**: “La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle reali esigenze dell’intero Paese, sempre in relazione con i mercati internazionali e nel

contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo motivo, occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti TEN-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZLS possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa migliorare anche il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation, e possa contribuire ad avviare una stagione di infrastrutturazione intelligente caratterizzata da una virtuosa corresponsione di 'quanto' serve solo 'dove' serve".

VIDEO