



Roma: Assoportri, il presidente Monti “no alle critiche Eurostat”

<http://www.informatorenavale.it/news/olanda-prima-in-europa-per-il-trasporto-merci-vi-a-mare-litalia-terza/>

Sono bastate poche righe che abbiamo pubblicato questa mattina sull'Informatore Navale per fare chiarezza sul ruolo che ricopre l'Italia in Europa. E' scoppiato il putiferio: tutti hanno rivisto quello che qualche collega, in mala fede, aveva diffuso in proprio e che i pappagalli hanno poi scopiazzato. Che cosa devo raccomandare: di lavorare con umiltà, saggezza e competenza. E con onestà'.

Ecco, colgo l'occasione per esortare ancora, e questa volta pubblicamente, che l'Assoportri debba essere al di sopra delle parti e non gestire la rassegna stampa favorendo o danneggiando alcune testate. Come la nostra. Adesso vedremo se i servi sciocchi, continueranno a danneggiare il nostro giornale (perché alla fin fine di questo si tratta). Auguri e buon lavoro. Dimenticavo: ricordiamoci che dobbiamo morire.*

Roma, 19 marzo 2014 - “Diciamolo una volta per tutte. Non è vero che la portualità italiana è emarginata, una sorta di figlio di un dio minore della portualità europea. La portualità italiana presenta eccellenze continentali, nel traffico di transhipment dei container, nelle crociere, nelle autostrade del mare, nella produttività”. La pubblicazione del rapporto Eurostat e le interpretazioni che di questo rapporto sono state immediatamente date, non riflettono quindi la realtà.

Intanto una considerazione di base: i dati sono superati. Nel 2013 il traffico container è cresciuto del 5,7% nei porti italiani, quello dei passeggeri su navi da crociera del 5,1% avvicinandosi al record storico, i terminal di transhipment container sono in forte sviluppo (dal più 12% di Cagliari al più 14% di Gioia Tauro), e, dulcis in fundo, il porto di Trieste occupa la decima posizione nella top-ten europea.

Le carte geografiche prodotte da Eurostat non hanno un senso economico specie per un paese come l'Italia che complessivamente si colloca al terzo posto in Europa per traffico marittimo e che ha storicamente un'offerta portuale diversificata rispetto agli altri paesi europei. Forse sarebbe il caso, una volta per tutte anche in sede europea - sottolinea Monti - chiedersi i perché anche di questa parcellizzazione. Forse perché il nostro paese ha una struttura orografica ben diversa da Francia e Germania, forse perché al contrario di quanto accade in Francia, in Germania o in Spagna, la produzione industriale in Italia è sparsa su centinaia di siti talora difficilmente raggiungibili via terra.

“Quando si leggono i dati Eurostat - prosegue il presidente Assoportri - queste considerazioni vanno tenute a mente. Delle statistiche va fatto comunque tesoro per

ribadire che senza una regia di sistema è grottesco parlare di porti non competitivi. I porti oggi sono competitivi se alle spalle hanno reti viarie e ferroviarie efficienti. Se hanno infrastrutture adeguate ai trend dei nuovi traffici, se hanno fondali in grado di accogliere le navi giganti che ormai dominano l'interscambio mondiale, se sono in grado di investire tempestivamente, se non sono martoriati dagli adempimenti burocratici, se sono in grado di attirare investitori internazionali”.

“Assoporti -conclude Monti - su questa linea del fronte c'è. Da mesi chiede con forza che le cose cambino, che le norme siano adeguate al livello della sfida internazionale in atto. E di certo non alza oggi, meno che mai, bandiera bianca. La piattaforma logistica del Mediterraneo esiste, i tempi per cambiare passo sono estremamente stretti e finalmente il lavoro in stretta sinergia fra Governo e Parlamento sembra creare le condizioni per produrre in tempi brevi quelle linee guida di innovazione in grado di rendere i porti più efficienti e competitivi”.