

Banchine, la riforma tradita

“Il vero ostacolo è la burocrazia”

La prima giornata della tredicesima edizione di Port&Shipping Tech, momento centrale della kermesse. Il presidente di Confitarma Mattioli: “Poche risorse per le flotte”

di **Fabrizio Cerignale**

È stata la sessione dedicata alla “Riforma Delrio”, ad accendere il dibattito della prima giornata della XIII edizione di Port&Shipping-Tech, momento centrale della Genoa Shipping Week. Il tema, infatti, ha chiuso la prima giornata di dibattito, aperta dalla sessione “The Med”, dedicata a Mediterraneo e geopolitica, e seguita da Over&Under the Sea sulla corsa alle risorse marine, tra tradizione e nuove scoperte. «La riforma tradita» ha riportato al centro quella che era stata una speranza per il rilancio della portualità ma che non è esente da criticità. Il presidente di Assiterminal, Luca Becce, ha sottolineato quelli che considera punti deboli della riforma: il tavolo nazionale dei presidenti delle autorità di Sistema, gli organismi di partenariato, i comitati di gestione. Per il direttore di Confetra, Ivano Russo, è necessario togliere la materia portuale dal Titolo V della costituzione per ricentralizzare le decisioni: «Ma più che scardinare l'impianto costituzionale

credo che la portualità, per essere nazionale e unitaria, debba essere posta sotto l'impulso delle istituzioni centrali del paese». Per il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, invece, la riforma è stata “coraggiosa”, ma gli scali oggi devono fare sistema, soprattutto in vista della partita del Pnrr superando la logica del campanile. Serve però, una maggiore semplificazione: «Che non vuol dire tana liberi tutti ma adattare l'iter decisionale ai tempi di un'economia che chiede velocità». Ad aprire i lavori di Port&ShippingTech era stata una sessione dedicata all'Italia tra corridoi europei e competizione della sponda sud. «Le previsioni dicono che il Mediterraneo continuerà a essere centrale, la seconda area per crescita nei prossimi 5 anni dopo la Cina – ha detto Alessandro Panaro, di Maritime Economy – ma come sistema Italia abbiamo da sempre un problema di posizionamento, non solo a causa della pandemia, e lo rivela tutta una serie di indicatori sulla qualità e l'efficienza». Tra i nodi c'è anche il fatto che in un certo senso “importiamo la logistica”, come ha sottoli-

neato Enrico Pastori, direttore di TRT. «I terminal principali sono quasi tutti gestiti da società straniere – ha spiegato – così come le compagnie marittime. Poi abbiamo tante belle teste e quindi nel management ci sono molti italiani perché se non siamo bravi a fare grandi imprese sappiamo gestirle bene». Mario Mattioli, Presidente di Confitarma ha richiamato l'attenzione sul ruolo dell'Italia e le carenze del PNRR: «Le risorse sono molto indirizzate sul green e all'innovazione dei porti, ma poco sulle navi, aspetto fondamentale per una transizione efficace, per questo chiediamo che il Governo destini maggiori risorse al rinnovo delle flotte». Per Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'opportunità di crescita del cluster non è limitata solo alla bandiera italiana. «Operatori che usano bandiere aderenti all'UE portano business e merceologia in Italia. Dobbiamo cercare un orientamento con il valore aggiunto portato dal cluster nel lavoro dei porti e dell'occupazione». Oggi i lavori proseguono con le sessioni dedicate al Pnrr.





▲ Il concorso

Una delle foto premiate di Shootyourport il concorso fotografico che ha raccontato il porto di Genova con più di 600 scatti. La foto vincitrice è quella di Federico Stevanin. Qui quella del secondo posto firmata da Andrea Malaspina



▲ Il convegno Port&Shipping Tech (foto Andrea Leoni)