

Una riforma (se tale sarà) basterà ad aumentare la competitività dei porti?

Hanno discusso dell'argomento, nel corso della terza edizione dell'Osservatorio sulla Portualità, diversi protagonisti del cluster marittimo e portuale

di Marco Valentini

Roma – Che la legge 84/1994 abbia bisogno di un tagliando, per aiutare i porti italiani a tornare più competitivi, sembra idea condivisa da tutti i protagonisti del cluster portuale e marittimo e dal mondo della politica. Sull'esigenza di una vera e propria riforma, i consensi sono già molto meno maggioritari. E sul tipo di modello, eventualmente, da adottare si continua ad andare un po' in ordine sparso. Questo il quadro della situazione emerso anche nel corso del dibattito sul tema organizzato da *Shipmag* in occasione della terza edizione dell'Osservatorio sulla Portualità, evento dedicato al ricordo di Francesco Nerli. Ad animare la discussione c'erano il Segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi, il Presidente di Assiterminal Luca Becce, il numero uno di Fedespedi Alessandro Pitto, il vertice di Federlogistica e uomo MSC Luigi Merlo, la deputata di Fratelli d'Italia Maria Grazia Frijia, la parlamentare del Partito democratico, Valentina Ghio e l'onorevole Roberto Traversi del Movimento 5 Stelle.

Pur non sbilanciandosi sulle tempistiche entro le quali verrà presentata la riforma, Frijia ha sottolineato che "l'esigenza di riqualificare un sistema che ha bisogno di diventare più competitivo di quanto sia oggi, rispetto a un mondo che dal 1994 è enormemente cambiato, emerge chiaramente". La Vicesindaco della Spezia, poi, rimarcando il fatto che "bisogna tenere conto che il sistema portuale fa parte di un sistema logistico molto più ampio" ha spiegato che la "riforma dei porti va unita col tema delle modifiche sugli interporti e sull'intermodalità". Una considerazione che sembra accreditare ancora di più la possibilità che la riorganizzazione del sistema portuale possa avvenire nel contesto più ampio della riforma degli interporti. Ed è da qui che è partito il ragionamento di Merlo: "Introdurre il principio di una possibile riforma portuale, dentro una legge di riforma degli interporti secondo me è un errore, e lo è per diverse ragioni. Prima di tutto, così, si umilia la dignità della visione portuale. Poi, credo la legge degli interporti di cui si discute da diverse legislature sia una riforma già superata. Inoltre, il driver è il porto, non la terra". Entrando poi nel merito del contenuto che dovrebbe avere una eventuale riforma, Merlo ha sottolineato che "intanto bisogna capire se si vuole seguire un modello di governance pubblica, oppure quello che prevederebbe la figura dell'Autorità-imprenditore. Nel primo caso bisognerebbe avere chiaro un quadro su tutto quello che è cambiato - dall'attività alla natura - dall'Autorità Portuale originaria ad oggi. Perché all'inizio questi enti non avevano i problemi burocratici che hanno oggi. Bisogna conoscere esattamente quali sono gli interventi normativi e interpretativi, nazionali ed europei, che hanno complicato le attività dei presidenti e dei segretari generali delle AdSP".

Riferendosi, infine, alla questione Puertos del Estado, perno centrale del sistema portuale spagnolo - possibile modello di riferimento per la riforma - il presidente di Federlogistica è stato netto: "Senza una riforma del Titolo V non si può andare



Becce, Ghio, Frijia, Merlo, Traversi, Rossi, Pitto

in quella direzione, perché il conflitto di attribuzioni che si genererebbe sarebbe assurdo".

Un argomento ripreso anche da Becce nella sua analisi: "Finché su questa materia c'è una concorrenza di funzioni, mi pare difficile che si possa procedere con un accentramento di quelle stesse funzioni. Credo che l'Italia sia uno dei paesi più difficili in cui fare le riforme. Più se ne parla, meno se ne fanno. La 84/1994 è stata una felice eccezione da questo punto di vista ed ha totalmente innovato il sistema. Ora si tratta solamente di avere il buon senso di capire che oggi la dimensione dei porti è diventata un fattore strategico di competitività per l'economia, ma anche per le istituzioni in termini geopolitici, e conseguentemente di prendere le decisioni più coerenti". Ha invitato, invece, a "non guardare il dito - cioè la riforma - invece della luna", Rossi. "I nostri porti per essere competitivi, prima di tutto, devono cercare di resistere alle tensioni economiche e politiche a livello europeo, dove i paesi del Nord hanno cercato - e stanno cercando - di indebolire quelli del Sud. Questa situazione va gestita in maniera unitaria da un cluster che deve essere compatto nell'affermare un diritto, che è sostanzialmente quello alla sopravvivenza. Allo studio della Commissione europea c'è ora una proposta di modifica del Codice Doganale Unionale che, ad esempio, vedrebbe il free storage passare da 90 giorni a 3. Ecco, questo rappresenterebbe la morte di tutti i traffici per i nostri porti".

Un monito ad allargare l'orizzonte oltre il tema della riforma del sistema portuale, è arrivato anche da Pitto, il quale ha affermato: "L'obiettivo dovrebbe essere quello di aumentare i traffici e la competitività e in questo senso quello della riforma è soltanto uno dei cantieri aperti da tempo. Ce ne sono altri su cui si dovrebbe lavorare da tempo immemore, tra cui quello dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO), progetto nato nel 2003 e che speriamo veda la luce entro il 2026. C'è poi il grande tema della digitalizzazione e dell'interoperabilità e, infine, quello delle ZLS e delle ZES, a cui finora la politica non ha dato grande impulso".