

«Avanti con la riforma portuale ma non penalizzi le imprese»

Raoul de Forcade

La riforma portuale che il Governo sta mettendo a punto, «va nella giusta direzione, che è quella di dare un approccio strategico ai porti di un Paese, qual è l'Italia, che ha un grande sistema portuale. Questo, però, deve tradursi in una maggiore efficienza operativa, in tempi più rapidi e in una rete di scali marittimi più competitiva; tutelando il ruolo che un singolo porto ha, per il territorio su cui è ubicato». A sottolinearlo è Mario Zanetti, delegato di Confindustria all'economia del mare nonché presidente di Confitarma, illustrando i punti salienti del *position paper* degli imprenditori italiani sul ddl relativo al riordino della legislazione portuale del Paese.

Un documento in cui Confindustria analizza il provvedimento dell'esecutivo e ne individua i punti più rilevanti. Viene giudicata «condivisibile» «la volontà di attribuire allo Stato una visione strategica unitaria e coerente dello sviluppo portuale» e si riconosce, afferma il paper, l'intento «di creare un coordinamento centrale più forte e più efficace attraverso l'istituzione di Porti d'Italia, una società pubblica dotata di competenze tecniche, capacità progettuale e operativa, e funzione di riferimento per la realizzazione delle infrastrutture strategiche».

Confindustria valuta positivamente anche «l'intento di semplificare le procedure relative alla pianificazione e alla programmazione delle opere, nonché di aggiornare gli investimenti infrastrutturali». Tuttavia, il documento mette in risalto anche «alcuni punti di attenzione emersi dall'analisi approfondita del testo».

In più parti del ddl, sottolinea Confindustria, emergono potenziali sovrapposizioni di competenze tra Porti d'Italia, ministeri e autorità di regolazione, in particolare in ambito concesionario e regolatorio.

Questo assetto, rilevano gli industriali, potrebbe indebolire progressivamente il ruolo delle Autorità di sistema portuale, allungare i processi decisionali e moltiplicare i livelli di interlocuzione per le imprese. Si rischierebbe così di ridurre la capacità di risposta alle specificità infrastrutturali, operative e produttive dei singoli scali, soprattutto nei porti fortemente integrati con le filiere industriali regionali.

Altro punto di attenzione, la distinzione, prevista nel ddl, tra porti “internazionali”, “nazionali” e “regionali”, sulla base dell’appartenenza o meno alla rete centrale Ten-t.

Quella della portualità, afferma Zanetti, «è una delle grandi sfide che l’economia del mare si trova ad affrontare. In questa prima stesura del ddl, Porti d’Italia è concepita con l’obiettivo di rafforzare il coordinamento tra centro e periferia, ma si dovrebbe evitare un depauperamento a favore del centro e un aumento dei costi dei servizi per nutrire, di fatto, due soggetti anziché uno».

È chiaro, poi, prosegue, «che la rete Ten-t ha una rilevanza sullo scenario internazionale; ma se il sistema portuale gioca un ruolo fondamentale per il Paese, appunto a livello internazionale, il singolo porto continua a giocare un ruolo fondamentale per il proprio retroterra. Va posta attenzione, quindi, anche ai porti che non rientrano nella rete Ten-t».

Porti d’Italia, inoltre, sostiene Zanetti, «non deve creare una sovrastruttura di costi che, alla fine, si traduca in un aumento delle tariffe dei servizi. E questo per due motivi: il primo è che le imprese contano sui porti per migliorare l’efficienza del sistema Paese; l’altro è che scali più costosi, alla fine, minano la competitività, non solo delle aziende che vi operano, ma del Paese stesso».

Per Confindustria, infine, dice Zanetti, è essenziale «che la riforma non indebolisca il coinvolgimento delle Regioni» e che sia garantita una «governance che permetta alle rappresentanze locali delle imprese di avere una voce e un peso proporzionali a quello che, poi, è il loro contributo al successo dell’attività di un porto».

Zanetti, peraltro, vede positivamente il fatto che, in merito al ddl, si stia aprendo l’interlocuzione con la politica, ma sottolinea che «è necessario un tempo congruo per portare a maturazione una riforma affinchè sia pienamente condivisa».

In vista, poi, dell'evento *L'economia del mare: il motore blu della crescita economica e occupazionale*, che si terrà a Genova il 16 e 17 aprile prossimi, Zanetti ricorda che «saranno due giornate di confronto concreto su semplificazione, competitività, innovazione e transizione energetica, affrontate con un filo conduttore chiaro: l'impatto sull'occupazione. Perché l'obiettivo finale non è solo crescere, ma trasformare numeri e potenzialità dell'economia del mare in scelte operative e investimenti capaci di generare lavoro stabile e di qualità per il Paese. Un percorso che parte dalla consapevolezza che il mare non può più essere affrontato per singoli compatti o con interventi frammentati, ma richiede una visione integrata, stabile e condivisa tra imprese, istituzioni e territori».

Insomma, conclude Zanetti, «dopo un 2025 importante, in cui si è fatta molta analisi e progettazione delle politiche sull'economia del mare, il 2026 deve essere l'anno in cui si vede la concretizzazione di tutto questo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA