

# Portualità. Giampieri (Assoporti): Se utilizzato bene, il PNRR ci spingerà nella modernità

scritto da Scenari Internazionali | 21 Ottobre 2021



Conclusasi appena due settimane fa, l'ultima edizione di Port&Shipping Tech, *main conference* della Genoa Shipping Week, si è focalizzata sui numerosi temi legati all'economia del mare nella fase di ripresa del nostro Paese, in seguito ad un terribile 2020 e in un 2021 positivo ma ancora incerto. Dopo aver seguito, come media partner, l'evento in diretta da Genova, in questi giorni abbiamo contattato il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri, tra i relatori della seconda giornata, per capire più nel dettaglio come il sistema portuale si inserirà nel quadro del PNRR.

*A cura della Redazione*

Presidente Giampieri, benvenuto su Scenari Internazionali. Durante l'ultima edizione di Port&Shipping Tech, in occasione della Genoa Shipping Week, Lei ha illustrato i progetti in ambito portuale e logistico previsti dal PNRR, presentato lo scorso giugno a Roma. Cosa cambia per il nostro sistema Paese?

Il PNRR è l'elemento che, se utilizzato bene, spinge la portualità nella modernità affrontando i temi oggi più importanti, sensibili e d'attualità. I grandi temi per gli investimenti sono tre: la transizione verde, intesa come sostenibilità ambientale, sociale ed economica; il rapporto porto-città, da riscoprire fortemente perché rientra nell'ambito della sostenibilità sociale e rappresenta una ricucitura fisica tra due dimensioni attualmente separate; e infine la digitalizzazione, un passaggio obbligato ma anche un elemento di modernità nel dialogo tra i vari soggetti, oltre che di riqualificazione occupazionale per i giovani e realizzazione sul campo del concetto di parità di genere. Su questi aspetti, di per sé molto sfidanti perché cambiano assetti, abitudini e consuetudini, c'è bisogno di un supplemento di responsabilità da parte di tutti, altrimenti rischiamo che queste cose rimangano a mezz'aria.

Il processo innescato dal PNRR si conclude nel momento in cui si fanno le cose. Abbiamo una scadenza molto precisa, fissata per il 2026, e flussi economici che arriveranno esclusivamente a stato d'avanzamento dei lavori. C'è dunque bisogno di creare le precondizioni per poter mettere in piedi i progetti. In questo senso, la semplificazione è uno dei temi fondamentali. Va sottolineato il buon lavoro portato avanti dal governo, attraverso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), ma questo lavoro deve essere rafforzato per avere una semplificazione robusta, intesa non come un'eliminazione di regole e controlli ma come razionalizzazione dell'iter autorizzativo, in modo da poter rispettare i tempi stabiliti.

**Come ribadito più volte dal governo e dagli esperti, quelli provenienti dallo strumento *Next Generation EU*, e nello specifico dal Fondo UE di Ripresa e Resilienza, non sono certo "gratis". Oltre al fatto che in maggioranza si tratta di prestiti, ci sono precise condizionalità da rispettare nei prossimi cinque anni per ottenerli. Quale sarà l'impatto degli investimenti in programma?**

La capacità di restituzione dei prestiti è direttamente proporzionale all'efficacia degli interventi, in termini sia di creazione di posti di lavoro che di maggior competitività. Mi piace sottolineare che i porti non sono più soltanto una banchina dove arriva una nave, accosta ed espleta la movimentazione di merci oppure di passeggeri. Sono perni fondamentali della filiera della logistica, diventata uno degli elementi più importanti, un grande valore economico e commerciale.

Rafforzando i porti si rafforza anche la competitività dei territori e, in maniera più larga, della strategia portuale italiana. L'Italia deve riconoscersi in una strategia di crescita perché si tratta di una concorrenza non tra porti dello stesso Paese, ma tra il nostro ed altri sistemi Paese. Questo comporta anche una rivoluzione culturale, necessaria dal nostro punto di vista.

**Al netto delle ultime manifestazioni contro l'introduzione del Green Pass per l'accesso ai luoghi di lavoro, che hanno interessato proprio i porti di Trieste e Genova, i due scali si confermano fondamentali per la**

**logistica merci italiana ed europea, a cui si aggiungono quelli più forti sul traffico passeggeri come Ancona. Nonostante gli inevitabili effetti della pandemia, tutti e tre hanno tenuto abbastanza bene. Quali prospettive per il futuro?**

I primi due sono porti fondamentali per una strategia di sistema perché trainanti per la crescita generale. Genova sta assumendo sempre più un ruolo da protagonista nello scacchiere internazionale, come anche Trieste che, in questo momento, è al centro di un'importantissima filiera logistica internazionale, tant'è che il 90% delle merci che vi transitano raggiungono la Mitteleuropa. Questo ci fa capire quanto i porti si siano trasformati. Chiaro che è necessario che tutto funzioni perché la logistica è diventata una scienza ed è indispensabile che i tempi vengano rispettati. C'è una forte ripresa economica in atto, seria e direi anche solida, che va accompagnata con tutta una serie di risposte adeguate anche dal punto di vista logistico-organizzativo. Visto che ha anche accennato ad una riflessione su Ancona, il porto si è affermato ancora di più come punto di riferimento nella catena logistica per il traffico passeggeri verso i Balcani, con 1,2 milioni di utenti nel 2019, al servizio del Centro Italia.

**Uno degli atavici problemi del nostro Paese è il divario infrastrutturale tra Centro-Nord e Sud. Esistono infatti ancora numerose criticità che impediscono a molti porti del Mezzogiorno di essere competitivi. Durante la pandemia, grazie alla loro vocazione verso i comparti agroalimentare ed energetico, oltre al copioso traffico Ro-Ro da e per le Isole, hanno retto meglio di quelli del resto d'Italia. Ora, tuttavia, il loro ritardo va colmato. In che modo?**

Anche in questo caso serve una velocizzazione su quanto si dice e si fa. Credo che al Sud ci siano enormi possibilità di sviluppo anche perché vi sono molte aziende di importanza strategica, specie nel settore agroalimentare. Se parlo del turismo bisogna sottolineare l'importanza che i porti assumono all'interno del segmento crocieristico nazionale, sul quale registriamo un forte impegno da parte dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e dove il Mezzogiorno può giocare un ruolo da protagonista.

In materia di portualità sussistono enormi occasioni di crescita perché ci sono settori in cui il Sud può veramente fare il salto di qualità, aiutato da infrastrutture adeguate e dal sistema delle zone economiche speciali (ZES), vero collettore/acceleratore di investimenti ed elemento qualificante che aiuti la ripartenza. Altra opportunità è rappresentata dalle cosiddette Autostrade del Mare, altra questione rimasta sempre in sospeso ma che risulta fondamentale sviluppare già solo per il fatto che toglie forte inquinamento dalle strade. Tutti questi temi, messi a sistema e razionalizzati, solidificano la ripresa al Sud.

**Assoporti riunisce le sedici Autorità di Sistema Portuale (AdSP) presenti sul nostro territorio nazionale ed offre al MIMS consultazioni e contributi sulla portualità. Qual è la Vostra mission in questa nuova fase?**

Noi siamo l'Associazione delle Autorità di Sistema, dunque trattiamo argomenti di interesse generale per la portualità, per altro argomenti abbastanza complessi. La strategia che ci siamo posti è quella di rappresentare un elemento di congiunzione, un filtro, ovviamente obiettivo, tra le esigenze del settore portuale vissute sulla base delle esperienze quotidiane di banchina ed il sistema decisionale. Sarebbe opportuno evitare, infatti, che vengano adottate norme – in totale buona fede – di difficile applicazione operativa e che addirittura potrebbero creare più disagio che opportunità.

Si tratta di un lavoro molto importante perché pone di fronte al potere decisionale i temi più importanti, scottanti e da affrontare velocemente, con l'obiettivo di migliorare il lavoro negli scali marittimi, affinché possano definitivamente affermarsi come luoghi di lavoro capaci di creare ricchezza diffusa e occupazione solida.

© **Riproduzione vietata**