

Trasporto marittimo, sistemi portuali, grandi opere e sostenibilità: **intervista all'On. Paolo Ficara** vicepresidente commissione trasporti della Camera dei Deputati.



La pandemia ha evidenziato l'importanza di un asset strategico quale è quello rappresentato dal trasporto marittimo. Si deve assicurare continuità territoriale con le isole maggiori e minori sia per quanto riguarda il trasporto di persone sia per quanto riguarda le merci. Eppure, molto resta ancora da fare. Qual è il futuro delle concessioni del settore?

La pandemia non ha risparmiato il settore della portualità, anche se è uno di quelli che non si è mai fermato, nemmeno durante il periodo del lockdown più duro, quello fra marzo e aprile. Il settore ha continuato a lavorare e garantire alla popolazione i generi di prima necessità, nonostante abbia avuto una contrazione dei volumi di traffico.

Le merci, ad esempio, hanno perso il 12% circa mentre per quanto riguarda i passeggeri quasi azzerati nel settore crociere. In generale, tutta la logistica e tutto l'autotrasporto hanno garantito al paese di restare in piedi e questa affermazione è quanto mai basilare per i collegamenti con le isole maggiori e minori, sia per quanto riguarda il trasporto di persone sia per quanto riguarda le merci. Ne va del rispetto di diritti costituzionali basilari.

Senza entrare nel merito della vicenda giudiziaria relativa alla compagnia Cin cui fa capo la Moby, per il MoVimento resta chiaro che tutto il settore necessita di regole chiare e precise. Con il Decreto Trasporti votato pochi giorni fa, il governo ha voluto concedere, l'ennesima, proroga alla Cin in attesa di concludere le gare bandite nei mesi scorsi.

Ma il settore ha bisogno di una legislazione che possa garantire, da un lato, la libera concorrenza del mercato superando la visione delle sovvenzioni di Stato, e dall'altro che si adottino regole più virtuose per l'intero comparto del trasporto a tutela dei territori e dei cittadini isolani. Le risorse pubbliche vanno gestite con attenzione e oculatezza, ne va della salvaguardia dei diritti e dell'efficienza dei servizi resi che la libera concorrenza può senza dubbio concorrere a migliorare. Allo Stato il compito di monitorare e intervenire dove non è possibile agire diversamente.

In commissione Trasporti è stata approvata una risoluzione che favorisce gli investimenti nei sistemi portuali italiani. Cosa significa?

Si, la commissione trasporti ha approvato all'unanimità un testo che è il frutto di un lungo lavoro trasversale tra le diverse forze politiche. La risoluzione, proposta da Italia Viva, si concentrava sul tema dei dragaggi, ma per il M5S era inaccettabile quanto era previsto nella formulazione iniziale, cioè la sospensione degli esami ecotossicologici in attesa di una revisione normativa.

Un rinvio sine die che non potevamo permettere. La stessa ISPRA, sentita in audizione, ha anche evidenziato essere controproducente perché la sospensione degli esami ecotossicologici avrebbe dovuto determinare un aumento smisurato di quelli chimici.

Abbiamo invece lavorato ad una mediazione sulla base proprio delle indicazioni di ISPRA, che nel mese di novembre 2019 ha fatto partire un Osservatorio che ha messo sotto la lente di ingrandimento le diverse criticità che sono emerse negli ultimi anni sull'applicazione delle norme sui dragaggi. Su tanti aspetti basterebbe emanare delle circolari esplicative per fugare i dubbi,

su altri serve intervenire sulla norma tecnica, per altri ancora modificare la norma primaria.

In conclusione al Ministero abbiamo chiesto, consapevoli dell'importanza strategica che i nostri Porti devono avere per l'economia italiana, di intervenire celermente coniugando sviluppo infrastrutturale e rispetto dell'ambiente, senza sospendere nulla.

Nel PNRR ci sono interventi che riguardano le grandi opere nei porti italiani. Come cambierà il volto dei nostri hub portuali?

Oltre ad alcune opere infrastrutturali, il Recovery plan prevede anche interventi a supporto dell'ammodernamento e della digitalizzazione del sistema della logistica, compresi i porti. A questi interventi vanno associate le annunciate riforme di semplificazione del settore. Sburocratizzazione e digitalizzazione sono infatti due elementi fondamentali per rendere i nostri porti e la catena logistica efficiente, in grado di competere con la concorrenza europea e dell'area del mediterraneo.

Oltre a investimenti infrastrutturali importanti, il PNRR finanzierà interventi legati allo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici; completamento delle opere di ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale e, nell'ottica della transizione ecologica, opere di efficientamento energetico ed elettrificazione delle banchine.

Quali sono le misure più urgenti e necessari per transitare i sistemi portuali in un futuro sostenibile e digitalizzato?

Oggi una compagnia di navigazione sceglie un porto non solo per la posizione geografica, dove l'Italia è ben posizionata per tutte le navi di passaggio dal canale di Suez, ma anche per la semplificazione e la sburocratizzazione, dove rispetto ad un porto come Rotterdam abbiamo molto da imparare. Dobbiamo investire sulla digitalizzazione che può far velocizzare tutti i processi di carico, scarico e smistamento.

Una compagnia di navigazione che deve tenere fermi centinaia, migliaia di container parcheggiati in un porto, sostiene un costo. Intervenire su digitalizzazione, semplificazione e sburocratizzazione si può veramente realizzare in breve tempo, dando un immediato riscontro.

Il futuro del trasporto merci via mare

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">14</div><div id = "month">Giugno</div></div>

Occorre dunque far diventare i porti 'ambienti digitalizzati e connessi', restando consapevoli che tutto ciò che è digitalizzato è esposto ad attacchi informatici. Serve quindi rafforzare i sistemi di cyber-security, ricordando che uno stop delle operazioni in un terminal container può infatti 'bruciare' milioni e milioni di euro nel giro di poche ore. Basti pensare a quello che ha provocato il blocco del Canale di Suez da parte della portacontainer Ever Given poche settimane fa.

Intervista all'On. Paolo Ficara tratta dal TN 3/2021 anno XXII

© TN Trasportnotizie - Riproduzione riservata

