

Porti, infrastrutture e Ansvisa, logistica e autotrasporto, **intervista all'On. Paolo Ficara** vicepresidente commissione trasporti della Camera dei Deputati.



In questo particolare periodo di pandemia i problemi del **settore trasporti, logistica e infrastrutture** sono esplosi in modo immediato; sul tema abbiamo intervistato l'Onorevole Paolo Ficara, neo vice presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati dal 29 luglio 2020, e di cui è componente dal giugno 2018 subito dopo la sua prima elezione come deputato.

Onorevole, abbiamo seguito l'impegno con cui ha affrontato i temi di competenza della commissione trasporti, le chiediamo di farci una panoramica iniziando dai porti.

In questi due anni di commissione ho seguito con attenzione il **tema dei porti**, soprattutto in quest'ultimo annus horribilis in generale per tutta l'economia, non solo italiana ma globale. Le conseguenze della pandemia non hanno risparmiato nemmeno il settore della portualità, anche se è uno dei settori 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.

La crisi che stiamo attraversando deve farci comprendere quali sono i **settori importanti dell'economia**, non solo per l'economia globale ma anche per l'economia nazionale. Credo che in generale i settori della logistica, del portuale, dell'autotrasporto, del trasporto su ferrovia, dovranno ricevere maggiore attenzione nella fase di ripresa post-pandemia, per cercare di **risolvere annose criticità**

. Nell'autotrasporto, le criticità le conosciamo bene da anni, ma la pandemia le ha fatte esplodere in maniera immediata. Se prima si poteva andare avanti con interventi tampone adesso su tanti temi si dovrà mettere intervenire in maniera importante.

Purtroppo, i decreti ristori non hanno previsto i codici dell'autotrasporto. E' vero che non bisogna dare contributi a pioggia, è anche vero però che l'autotrasporto garantisce un servizio, che in queste occasioni diventa un servizio sociale. Ritiene che il decreto ristori dovrebbe essere esteso anche alla categoria?

Credo che sia assolutamente giusto, l'autotrasporto è uno dei settori che hanno continuato a lavorare ma sicuramente vi sono aziende che hanno avuto perdite, magari ammortizzabili, ma che sicuramente meritano di essere aiutate. Sarà uno degli impegni dei prossimi mesi, purtroppo saranno necessari ulteriori decreti emergenziali e ci attiveremo per l'inserimento.

Qual è la situazione attuale sui porti?

Il sistema ha sofferto della pandemia ma bisogna comprendere, e far comprendere a tutta la classe politica, qual è l'importanza, il peso e la **potenzialità dell'economia del mare** per consentire all'Italia di svilupparsi e crescere nei prossimi anni e nei prossimi decenni. Basta vedere le percentuali di traffico: più del 30% avviene via mare, la maggior parte su strada e una piccola parte su ferro. Ci dovremo rendere conto dell'importanza anche guardando all'estero e al fatto che i

porti italiani

sono al centro dell'attenzione mondiale, penso all'interesse dei cinesi, turchi, americani ma

anche dei tedeschi. Basti pensare a come si sta sviluppando il porto di Trieste per capire quanto strategico sia il ruolo dei nostri porti nell'economia globale e nell'economia del mediterraneo, e dell'Europa in particolare.

Nell'ultimo periodo sta cambiando l'approccio e la visione anche se è ancora tantissimo quello che serve; penso ad esempio al **decreto ministeriale di agosto** che ha messo sul piatto 900 milioni di euro per finanziare opere infrastrutturali indispensabili e immediatamente cantierabili, con una ripartizione fra tutti i porti. Occorre dire che lo sviluppo e l'attrattività che può avere un porto dipende da tanti fattori che passano dagli

investimenti infrastrutturali

, in quanto le navi sono di sempre maggiori dimensioni ed hanno esigenze specifiche per poter scaricare i container. Su questo sono fiducioso, andiamo nella giusta direzione. Però i temi da affrontare del mondo portuale sono tantissimi, temi che la riforma Del Rio del 2016 che andava a riformare la 84/1994 aveva iniziato ad affrontare ma su molti aspetti è rimasta inattuata. Credo che sia fondamentale spingere su questo e su temi ancora irrisolti come quello del

lavoro portuale

, delle concessioni, delle semplificazioni e della sburocratizzazione.

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.

Oggi, spesso gli armatori preferiscono passare lo stretto di Gibilterra e arrivare a Rotterdam, percorrendo una distanza maggiore. Non possiamo perdere tempo, 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. Costi molto inferiori se questi processi di

scarico e carico

, vengono gestiti magari con l'intermodalità, e quindi su un treno piuttosto che su gomma o nuovamente su un'altra nave, con processi che avvengono in maniera molto più rapida. Intervenire su digitalizzazione, semplificazione e sburocratizzazione si può veramente realizzare in breve tempo, dando un immediato riscontro.

Secondo me serve che proprio tutte le forze politiche capiscano che peso abbia la portualità

nello **sviluppo futuro del nostro Paese**. Occorre riorganizzare bene le competenze che riguardano il settore del mare all'interno del ministero, perché oggi le competenze sono "sparpagliate" fra troppi ministeri, oppure rivedere proprio la governance del mare. La provocazione è ripensare che nel nostro Paese sia necessario un **ministero del mare**

che veramente possa fare da cabina di regia di tutto quello che il mare rappresenta e deve rappresentare nel futuro della nostra economia.

E rispetto al fenomeno di infiltrazioni di criminalità straniera?

Bisogna stare attentissimi, anche prevedendo misure rafforzate e migliorative dove servirà adottarle, perché i porti e le **autorità portuali** oggi sono le stazioni appaltanti che hanno una vera disponibilità economica e laddove penso si svilupperà l'economia del paese e quindi circoleranno ingenti risorse. Sappiamo che dove vi sono grandi risorse il malaffare prova a infiltrarsi. Quindi questo è un altro aspetto sul quale stare assolutamente con gli occhi ben aperti.

Sulla semplificazione delle procedure vi erano già diversi progetti, andranno a conclusione o si si riparte da zero?

Sulla piattaforma logistica nazionale noi, come forza politica, siamo stati molto critici negli scorsi anni perché sembrava il solito carrozzone o poltronificio che, al di là delle belle intenzioni e delle risorse stanziare, poi non dava i suoi frutti. Io mi auguro che la nuova governance e la nuova cabina di regia degli ultimi mesi porti un cambio di passo.

Ad esempio, il ruolo di un presidente di autorità portuale, come **Zeno D'Agostino** che come manager ha saputo dimostrare e sta dimostrando il suo valore, e ora con un ruolo nella piattaforma, può dare un'accelerazione importante e trasformare in realtà quelle belle intenzioni che erano alla base di quando è stato pensato tutto il sistema. Spero che quello che sta avvenendo in questi ultimi mesi sia un ulteriore segnale di voglia di cambiamento e di mettere in pratica queste migliorie.

Prima di chiudere vorrei chiederle a che punto siamo con l'Ansvisa, prevista nel decreto Genova come provvedimento di urgenza. Cosa accadrà ora?

Questo per noi è un tema molto importante. Abbiamo cercato di dare sempre priorità, nell'utilizzo delle risorse, alla messa in **sicurezza delle infrastrutture** esistenti, anziché dare il via alla costruzione di nuove grandi opere. Il punto è: opere utili o opere non utili?

Se parliamo di utilità mettere in sicurezza decine, centinaia, migliaia di infrastrutture esistenti, utilissime perché tutti i giorni vengono percorse dai lavoratori, dagli studenti, dai milioni di Italiani che si spostano, credo debba avere priorità investire in questo. Tantissimo ancora resta da fare però, per quella che è la mia esperienza diretta in Parlamento si è invertita la rotta e si sta nuovamente cominciando ad investire.

Quando parliamo di porti e di traffici internazionali quali sono le sinergie per evitare di essere superati dagli altri porti tipo Rotterdam?

Visto che ha toccato il tema dell'Europa colgo l'occasione per dirle che il tema caldo e fondamentale dei prossimi mesi è quello della **tassazione sui porti**. C'è una trattativa in corso con uno scambio di posizioni e di richieste. Come Commissione Trasporti lo scorso febbraio approvammo alcune risoluzioni che invitavano il ministro competente a tenere una posizione ferma, di fronte all'Europa, insistendo sulla natura pubblica e giuridica dei nostri porti.

Non sono delle società che fanno profitti, quello che incamerano sono risorse che rimangono all'interno delle autorità per essere investite in tutto quello che serve per l'efficientamento del sistema. Su questo vi è un collegamento forte, ma anche su tutti gli altri temi legati in generale alla logistica ed al trasporto.

Intervista all'On. Paolo Ficara tratta dal TN 6/2020 anno XXII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata



I porti come volano per il rilancio dell'economia

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">15</div><div id = "month">Dicembre</div></div>

