

**Shipping.** Ieri a Roma l'assemblea di Confitarma per fare il punto sulla riforma e affrontare i nodi burocratici del settore

# Regole più snelle per i porti

Grimaldi: in Italia costi troppo alti - Delrio: pronto il primo decreto del riassetto

**Raoul de Forcade**  
 ROMA

«Aiutare le aziende a fare meglio impresa, semplificare e metterle in condizione di competere sul mercato globale». È il principio da cui è partito il ministro delle **Infrastrutture** e Trasporti, Graziano Delrio, per spiegare all'assemblea di Confitarma su quali obiettivi si sta concentrando il Governo per lo shipping. Tra gli elementi che l'esecutivo pone come priorità ci sono il collegamento dell'ultimo miglio per i porti, escavi e dragaggi e la semplificazione burocratica, che si sposa con la digitalizzazione. Il tutto in vista del varo della riforma del comparto portuale. Subisce, invece, un rallentamento, dovuto all'Ue, il piano per elargire un bonus per gli armatori delle autostrade del mare.

Masulla burocratizzazione il ministro sembra andare nella direzione chiesta dal presidente di Confitarma, Manuel Grimaldi, il quale ha ricordato che "nel confronto con le altre bandiere europee, le navi italiane hanno un costo aggiuntivo derivante da procedure farraginose, che può superare i 100 mila dollari l'anno per nave. Il sistema delle regole deve es-

sere semplice e chiaro, per consentirne all'amministrazione una facile applicazione e alle imprese di competere efficacemente a livello internazionale". Delrio, da parte sua, ha sottolineato che il primo decreto attuativo della riforma portuale è pronto. «Ho già preparato - ha detto - il primo decreto sulla governance

## I PUNTI CHIAVE

L'Esecutivo pronto a varare i nuovi criteri per i dragaggi negli scali di interesse nazionale; in arrivo anche il provvedimento sui terminal

(dei porti, ndr). Ora è all'attenzione del ministro della pubblica amministrazione, **Marianna Madia**. Successivamente il testo approderà in Consiglio dei ministri, per l'approvazione. Poi Delrio ha illustrato quali sono i punti di inefficienza del sistema sui quali si sta lavorando. Riguardo ai dragaggi, il ministro ha affermato che "entro l'anno arriverà la normativa per gli escavi nei porti non Sin (sito di interesse nazionale,

ndr)", poi il ministero si occuperà anche dei porti Sin. In dirittura d'arrivo, inoltre, il regolamento sulle concessioni dei terminal portuali, atteso dai terminalisti da 22 anni. "Il regolamento - ha spiegato Delrio - sarà pronto nei prossimi giorni e portato alla valutazione del Mef".

Sul mare bonus, indirizzato alle compagnie che fanno autostrade di mare, "abbiamo avuto - ha detto il ministro - dei problemi con l'Ue; nati, in realtà, da un focus sul ferro bonus. La commissione europea vuole chiarimenti e il Mef mi ha chiesto di sospendere l'iter. In ogni caso, conto di andare avanti col mare bonus e speriamo di poter concludere nei prossimi mesi, entro la legge di Stabilità". Il problema da superare è che l'Ue teme che il bonus possa risultare, di fatto, un aiuto di Stato alle imprese armatoriali. L'idea del Governo era di modificare la vecchia impostazione dell'ecobonus (che veniva versato agli autotrasportatori per i viaggi effettuati in mare, anziché sulle strade) e di indirizzare, invece, il mare bonus agli armatori che trasportano i Tir. Delrio ha ricordato che "l'Italia è l'unico Paese che ha 4 grandi corridoi trans europei Ten-te

deve concentrare gli investimenti su queste priorità". Anche perché "le inefficienze logistiche costano oltre 40 miliardi di euro". Esu questo tema ha evidenziato che occorre intervenire anche sul controllo delle merci, concentrando gli attuali 122 provvedimenti amministrativi di verifica nello sportello unico doganale: "attualmente 53 sono inseriti nello sportello unico, per inserire anche gli altri abbiamo contattato i ministeri competenti e stiamo andando avanti".

Riguardo al mare bonus, Grimaldi non è pessimista. "Mi sembra - ha precisato - che il ministro confidi di riuscire a farlo passare. Questo strumento contribuirebbe a sviluppare ulteriormente le autostrade del mare, alleggerendo il trasporto su strada". E due studi, curati dalla Commissione navigazione a corto raggio di Confitarma, presieduta da Roberto Martinoli, fanno emergere, ha spiegato quest'ultimo, "che lo short sea nazionale impiega circa 20 mila addetti diretti, genera un giro d'affari di quasi 5 miliardi di euro e ha un costo diretto ed indiretto inferiore rispetto al trasporto stradale e ferroviario".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

