



AUTORITA' PORTUALE DI MESSINA

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITA' E DELLA LOGISTICA Nota per gli Stati generali ricevuta dal MIT

Osservazioni e suggerimenti dell'Autorità Portuale di Messina

Le presenti note seguono e si ricollegano ai contributi in merito già offerti da altre Autorità Portuali nei giorni scorsi, sicchè qui si propone un documento volutamente snello che evita il ricorso a ripetizioni sui temi già trattati nelle predette relazioni, e peraltro di dominio comune tra gli addetti ai lavori, se non nella misura in cui si reputi necessario l'approfondimento.

_

Questa Autorità Portuale è convinta, in via preliminare e in forza della propria esperienza pluriennale sul tema, che parlare di portualità in Italia riferendosi esclusivamente o prioritariamente al traffico containerizzato costituisca una visione limitata se non addirittura rischiosa per il futuro dell'intero settore.

In questo senso si condivide in assoluto quanto affermato nel documento pubblicato dalla Autorità Portuale di Ravenna, e segnatamente alle pagg. 1-5, dove in conclusione si sottolinea la assoluta necessità di prevedere una riforma che, differentemente da quanto pare proporsi oggi in alcune sedi, traguardi ad obiettivi di crescita globale ed orientata alle diverse modalità di trasporto e movimentazione delle merci (*roro, liquid and dry bulks...*), perché è di tutta evidenza che disegnare una riforma attorno alle sole esigenze del traffico containerizzato consegnerebbe inevitabilmente la portualità italiana ad un ulteriore periodo di arretramento sia sui mercati esterni che su quelli interni.

Inoltre, guardando al panorama dei porti italiani, è di tutta evidenza che un simile approccio finirebbe per risultare utile solo ad una ristretta area geografica della nazione, finendo per diventare non una riforma della portualità ma una legge speciale per alcuni e limitati contesti.

Una riforma, consta dirlo, che peraltro penalizzerebbe in modo generalizzato ancora una volta il meridione d'Italia, caratterizzato da un complessivo volume di scambi inferiore.

E' altrettanto evidente come il *piano strategico* debba servire a risolvere le criticità del sistema portuale del paese guardando alla esaltazione delle specifiche qualità intrinseche, anche ove ciò non dovesse perfettamente allinearsi con le manifestate intenzioni dell'Europa, eventualmente anche invocando nelle sedi opportune possibili aggiustamenti alle previsioni comunitarie. Come esempio, si

pensi alla elencazione dei nodi europei TEN-T, ove nella rete *core* figurano porti ancora in buona parte da costruire (!) mentre ne mancano altri (E' il caso proprio del sistema Messina-Milazzo, che diversamente dal "peso" ampiamente dimostrato dai dati che si allegano in calce alla presente, figura solo nell'elenco dei porti *comprehensive*) che per posizione geografica e ruolo strategico meriterebbero ben altre considerazioni.

Ma, in aggiunta si sottolinea come non basti limitare la propria visione al trasporto delle merci, perché molti porti italiani, ed è questa l'esperienza specifica di Messina, garantiscono spesso in modo attualmente insostituibile la mobilità delle persone tra territori, anche non vicini tra loro. La mobilità delle persone è un fattore di crescita della nazione, e non quindi un elemento secondario o addirittura trascurabile nelle dinamiche della riforma dei porti, perché ciò finirebbe per penalizzare fortemente quelle parti del territorio dove questi aspetti rivestono carattere di rilevanza, specie in presenza di veri e propri colli di bottiglia riconosciuti a livello europeo (lo stretto di Messina è 8^a collo secondo Eurostat 2012). Del resto, è proprio l'art. 29 del decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014 detto "Sblocca Italia", coordinato con la Legge di conversione ([Legge 11 novembre 2014, n. 164](#)) che queste cose sottolinea con adeguata enfasi.

Allo stesso modo, come trascurare la ricchezza data ai territori dall'offerta crocieristica che molti porti (ed i territori retrostanti, che beneficiano di un richiamo di immagine di livello mondiale per tutto il comparto turistico e dei beni culturali) riescono a garantire oggi sempre più, grazie peraltro ad investimenti pubblici sostenuti negli anni ed a una organizzazione portuale, in termini di spazi servizi e security, che solo specifiche organizzazioni di gestione del porto quali sono appunto le Autorità Portuali possono garantire in virtù della loro strutturazione e tipicità.

L'esperienza di molti porti italiani è quella di una offerta *multi-orientata* e non già specializzata su una sola modalità di trasporto delle merci, ed è per tale motivo che la auspicata riforma dovrebbe preferibilmente essere orientata alla soluzione di problemi comuni alle varie attività portuali, oggi irrisolti, piuttosto che immaginare percorsi che privilegino talune aree a discapito di altre.

Si è dell'opinione che il territorio nazionale, con riguardo ai porti, sia caratterizzato da specificità diverse, presuntivamente di pari dignità, le quali vanno necessariamente tutte contemplate nella riforma redigenda. Rispettare le esigenze dei territori, che i vari porti esprimono oggi attraverso le organizzazioni e le infrastrutture esistenti, coniugandole in una visione di sviluppo e di ottimizzazione delle risorse è, a nostro giudizio, uno dei veri temi della riforma.

Quale porto del sud, ad esempio, si rivendica il diritto di comprendere le reali dinamiche di crescita che possano essere indotte dalla redigenda riforma a beneficio del mezzogiorno, e quale ruolo intenda assumere in tale contesto RFI, che proprio a Messina gestisce con alterni approcci l'ultimo terminale marittimo italiano della rete.

Francamente ci aspettiamo che la riforma, piuttosto che parlare di tagli a scapito di qualche Autorità Portuale in nome di francamente poco apparenti economie o ancor meno dimostrabili

plusvalenze in termini di efficienza sistemica, si concentri sui veri temi legati al rilancio della economia portuale, già in parte citati in altri contributi, quali lo snellimento delle procedure di escavo, la semplificazione delle procedure degli appalti e dell'iter di formazione/approvazione dei PRP (oggi disallineato totalmente dalla realtà di altri contesti anche vicini), la flessibilità delle tariffe dei servizi tecnico-nautici, la semplificazione ed attualizzazione del lavoro portuale. Argomenti che meriterebbero, diversamente da come pare oggi, il contributo fattivo e sinergico di più ministeri al tavolo di concertazione.

Come altrettanta attenzione meritano le questioni ambientali, tenuto conto che sempre più in Europa il ruolo integrato territorio – ambiente costituisce elemento imprescindibile per la attuabilità e sostenibilità delle infrastrutture programmate.

E' senz'altro condivisibile l'assunto, contenuto in alcuni altri contributi, secondo cui occorra una regia nazionale che stabilisca la pianificazione generale e la distribuzione coerente delle risorse pubbliche disponibili. E' infatti essenziale che, per la razionalizzazione degli sforzi economici ed amministrativi, per evitare duplicazioni inutili di infrastrutture o di servizi, per una migliore gestione delle sinergie tra porti e territori, le decisioni strategiche di ampio respiro vadano assunte a livello centrale, mediate opportune forme di concertazione presso le cui sedi i singoli porti abbiano in ogni caso la possibilità di esprimere le proprie valutazioni e concorrere alla formazione delle decisioni finali.

E' altrettanto evidente l'opportunità che tale pianificazione strategica non traguardi orizzonti temporali troppo ampi, onde evitare di andare fuori fase rispetto alle continue mutazioni che i mercati subiscono come conseguenza all'adattamento alle mutevoli condizioni delle realtà mondiali in genere, talvolta destinate a invertire improvvisamente rotta anche in occasione di eventi imprevedibili ed apparentemente ininfluenti.

Infine, risulta pacifica, a giudizio della scrivente, l'individuazione di una area di autonomia organizzativa e pianificatoria delle singole realtà portuali, che al contempo attui le strategie generali e copra a livello locale quelle parti di pianificazione/programmazione che necessariamente non possono rientrare nella prima.

Ma affinché questa capacità si espliciti in maniera efficiente occorre, e questo è uno dei veri temi che vanno trattati nella riforma, dotare le future Autorità Portuali di adeguata autonomia organizzativa, funzionale ed economica. Altri contributi forniti in questa occasione da Autorità Portuali italiane contengono una veloce ma efficace sequenza di modelli gestionali utilizzati in altri paesi, e si conviene sul fatto che il compito della riforma non possa che essere quello di individuare, finalmente, il miglior modello da attuare in Italia, tenuto conto dei reali obiettivi strategici individuati.

**MERCI MOVIMENTATE NEI PORTI SICILIANI SEDI DI AUTORITA' PORTUALE ANNO 2012 PER
TIPOLOGIA**

	SOLIDE ton	LIQUIDE ton	CONTAINERS TEU	PASSEGGERI	CROCIERISTI
MESSINA-MILAZZO	5.919.368 di cui lo/lo 76.112 ro/ro 5.524.696 altro (carri ferroviari) 318.560	17.121.000		8.005.164	438.379
CATANIA	4.823.000	0	22.087	437.493	290.670
PALERMO	6.970.000	0	22.784	1.723.854	354.499
AUGUSTA	1.214.000	28.723.000	0	1.136	

MERCI MOVIMENTATE NEI PORTI SICILIANI SEDI DI AUTORITA' PORTUALE ANNO 2013 PER TIPOLOGIA

	SOLIDE ton	LIQUIDE ton	CONTAINERS TEU	PASSEGGERI	CROCIERISTI
MESSINA-MILAZZO	6.001.413 di cui lo/lo 28.440 ro/ro 5.828.145 altro (carri ferroviari) 144.828	17.236.000	0	8.175.725	501.316
CATANIA	5.827.000	21.000	30.255	390.457	231.765
PALERMO	5.796.000	711.000	20.647	2.000.450	410.999
AUGUSTA	1.611.000	25.335.000	0	20.232	-