ASSOPORTI

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

ASSOPORTI
www.assoporti.it

ASSEMBLEA GENERALE 2015

PORTI: LE FORMULE DELLA COMPETITIVITÀ

Alla ricerca delle soluzioni europee per autonomia, governance e logistica

Roma, 22 luglio 2015

Supplemento al N. 8/31-08-2015 de «Il Messaggero Marittimo» - Sped. abb. post. 45% - C. 20/Art. 2 - L. 662/96

PORTI: LE FORMULE DELLA COMPETITIVITÁ, QUALI SOLIZIONI?

Competitività è una parola oggi costantemente presente, spesso abusata, in tantissimi diversi contesti quando si parla di economia, si disegnano strategie, si modificano o approvano nuove norme e regolamenti. Non sfugge alla regola il mondo della portualità.

In un mercato in cui gli operatori sono alla costante ricerca di un risparmio sui costi e di una maggiore efficienza la "guerra" per accaparrarsi traffici e navi si fa sempre più cruenta.

I porti italiani hanno un cronico gap di competitività da cui faticosamente cercano di uscire. Il punto sull' attuale situazione, sulle tendenze in atto, sulla ricerca di soluzioni per una vera autonomia, una migliore governance e un rilancio della logistica italiana è stato il tema centrale dell'Assemblea generale di Assoporti tornata ancora una volta quest'anno a svolgersi nella tradizionale cornice della sala convegni di "Roma Eventi" a due passi da Trinità dei Monti.

Presenti prestigiosi personaggi di valenza europea come Dimitrios Theologitis, e i rappresentanti dei porti di Barcellona, Rotterdam e Marsiglia.

A moderare gli interventi il vice direttore di "Radio 24" de "Il Sole 24Ore", Sebastiano Barisoni e il collega Bruno Dardani.

La presenza del ministro Graziano Delrio è servita a testimoniare l'importanza di questa occasione di confronto che arriva, lo ha ricordato nella presentazione Sebastiano Barisoni, «in un momento rilevante» in concomitanza con il passaggio «in terza lettura alla Camera, del provvedimento Madia» di riforma della Pubblica Amministrazione, una legge delega in cui «ci sono delle novità che riguardano anche il sistema portuale, in particolare modo il ruolo e le procedure di governance delle Autorità Portuali».

Da più parti c'è la sensazione che questa sia la volta buona. La conferma è arrivata anche dalle parole del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio.

Un processo in cui Assoporti è ben presente e che in tutti questi anni ha invocato a gran voce facendosi interprete delle richieste dell'intero cluster marittimo che in un porto trovano il momento massimo di correlazione, di condivisione di problematiche di varia natura e di comune ricerca di soluzioni. Una riforma che non deve dimenticare quanto di buono è stato introdotto con la legge di riforma 84/94, ma che deve mettere la portualità italiana al passo dei tempi. Ecco quindi la necessità di trarre utili spunti di riflessione, di conoscenza, dalle esperienze maturate in altri porti europei di primaria importanza come Rotterdam o i "latini" Barcellona e Marsiglia.

Forte è emersa la necessità di un nuovo modello di sviluppo in cui un porto deve essere sempre più legato al suo bacino economico ed industriale di riferimento adeguando le sue strutture alle nuove tendenze dello shipping senza però dimenticare l' esigenza di investire in modo mirato, in maniera economicamente sostenibile e rapportato alle reali potenzialità del mercato, in un quadro di più ampia programmazione nazionale, senza condizionamenti campanilistici. La tanto auspicata autonomia dovrà proprio servire a far prevalere la ricerca di efficienza e competitività senza la zavorra di condizionamenti di vario genere.

Un incontro che è stato occasione per il presidente Pasqualino Monti di lanciare un appello per una ritrovata unità dei porti italiani, che anche in questa occasione hanno confermato la loro volontà di essere protagonisti del cambiamento.

SOMMARIO

Marco DORIA
Sindaco di Genova
pagina 4

Dimitrios THEOLOGITIS
Head of Unit EU Commission,
Directorate-General for Mobility and Transport
B.3 Ports and Inland Navigation
pagina 5

amm. Felicio ANGRISANO
Comandante Generale
Capitanerie di Porto
pagina 8

"I porti in Europa"
Tavola rotonda con Santiago Garcia Milà,
VIctor Schoenmakers, Pilippe Guillaumet
pagina 9

Pasqualino MONTI
Presidente Assoporti
pagina 14

Graziano DELRIO
Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti
pagina 17

Enrico MUSSO
Professore ordinario
di Economia dei Trasporti
Università di Genova
pagina 21

Ignazio MESSINA
Amministratore Delegato
Ignazio Messina & C. S.p.A.
pagina 25

Cristoforo CANAVESE
Vicepresidente CIM Novara
(Gruppo Gavio)
pagina 28

Favorire la convivenza tra la città e il porto

In evidenza la questione dell'ultimo miglio, i temi del green port, l'elettrificazione delle banchine, una nuova governance portuale

Marco DORIA

«Grazie per questa opportunità, per la possibilità che mi date di dichiararmi - ma questo è scontato, pienamente convinto della crucialità dei temi che verranno affrontati nella giornata di oggi. L'efficienza e la competitività del sistema Paese si misurano sull' efficienza e la competitività del sistema portuale, che poi è collegato, ovviamente, a un più vasto sistema di infrastrutture. Forte dell' esperienza genovese - ha affermato il sindaco del capoluogo ligure Marco Doria - posso dire che la capacità di pianificazione del Governo centrale e la regolarità dei flussi di finanziamento per la realizzazione di opere infrastrutturali ritenute fondamentali è una delle questioni nodali alle quali dobbiamo rispondere.

Introduco un'altra questione, che magari non sarà al centro degli interventi successivi, ma che ritengo molto importante. E' quella del rapporto tra porti e comunità. Le comunità di cittadini e di persone che in parte vivono e lavorano nel porto e che soprattutto vivono accanto ai porti, ai grandi porti. Questa esperienza di amministratore di Genova, uno dei principali porti del Mediterraneo, che sto facendo, mi porta a rappresentarvi una realtà complicata. Il rapporto tra porti e sistema infrastrutturale e comunità è un rapporto tutt'altro che facile. Noi dobbiamo evitare il rischio, che è presente e spesso evidente, che si crei una frattura tra la comunità e il proprio scalo.

È un tema fondamentale che ci deve portare ad alcune conclusioni operative: Intanto all'attenzione verso i temi dell'ultimo miglio, ai collegamenti che permettano un facile flusso e deflusso delle merci da e verso i porti . Transiti che non devono gravare su dei corpi urbani intrisi di contraddizioni e problemi. Poi i temi del "green port", l' elettrificazione delle banchine, un' operatività il più possibile compatibile con l'ambiente, senza inseguire miti, ma con grande realismo e anche consapevoli delle opportunità che la tecnologia ci offre, che ci sono e sono evidenti.

In ultimo il tema della governance, che è anche uno degli snodi che fa sì che questa frattura tra porto e comunità possa essere evitata. Una riforma in tal senso è necessaria. Io partecipo regolarmente ai lavori del Comitato portuale e come sindaco di Genova mi trovo a discutere di concessioni su concessioni riguardanti le banchine. Non dovrebbe essere questo il mio compito. Compito di un sindaco di una grande città dovrebbe invece essere quello di discutere dei problemi relativi all' urbanistica, al territorio. Dovrebbe discutere del Piano regolatore portuale. È necessario che nella costruzione di una nuova governance le comunità locali siano adeguatamente rappresentate. Il legislatore dovrà trovare il modo di farlo. Le città devono essere adeguatamente rappresentate negli organismi di governance dei porti e avere un ruolo importante su materie come la pianificazione territoriale. E' inimmaginabile pensare che un Piano regolatore portuale sia separato o sovraordinato rispetto a un piano territoriale di un grande comune portuale o di una città metropolitana. Sono tutte questioni importanti. Sarà per questi motivi per me molto interessante ascoltare i prossimi interventi. C' è un lavoro comune da portare avanti sapendo che dobbiamo arrivare nel porto giusto».

Trasparenza, libertà certezza delle norme

La maggior sfida affrontata dalla Commissione europea è stata il coordinamento della rete Ten-T con la sovranità degli Stati membri

DIMITRIOS THEOLOGITIS. E' la seconda volta che partecipo ad un'assemblea di Assoporti. Si rinnova per me il piacere di incontrare la comunità portuale italiana - ha detto Dimitrios Theologitis. La Commissione europea che tipo di competenza, di influenza, ha sui porti e sulle politiche portuali? Intanto è bene chiarire che non ha la competenza per intervenire nell'organizzazione dei sistemi portuali o sulle strutture di un porto. Sono gli Stati membri che hanno titolo per indirizzare scelte, programmare e pianificare. Sono competenze che spettano allo Stato, alle municipalità, ai privati. Non è la Commissione europea che deve decidere se devono essere strutture pubbliche o private o quanto di pubblico o privato ci deve essere. L'unica cosa che facciamo è applicare i principi inseriti nei trattati dall'Unione Europea. Questi principi nella maggior parte dei casi riguardano la trasparenza, la certezza delle norme, la libertà di movimento, la libertà dei servizi. Guardando al sistema dei porti, siamo arrivati a stabilire alcuni principi che vorremmo presentarvi oggi.

Due anni fa è stato avviato un percorso riguardante la revisione della politica portuale europea . Il documento approntato prevede una serie di iniziative concordate anche con il Governo italiano. La Ue considera la portualità un motore di crescita dell'economia europea. I porti sono al servizio dell'industria e dell'economia europea. Come dicevo sono state proposte una serie di misure, di strumenti con l'obiettivo di implementare la capacità competitiva dei sistemi portuali. Misure che sono un mix di interventi legislativi e non legislativi.

Il documento prevede così un impegno nel settore infrastrutturale, promuove trasparenza e uguali opportunità nel settore dei servizi e della gestione finanziaria. Inoltre rilancia il concetto di maggiore autonomia e si pone l'obiettivo di creare certezze legali allo scopo di attrarre per la maggior parte degli investimenti privati. Nel documento ci occupiamo anche degli aspetti sociali ed è un piacere vedere tra il pubblico che vi sono dei rappresentanti delle varie categorie. Ci occupiamo anche di innovazione, di aspetti ambientali che sono estremamente legati ad una nuova idea di sviluppo economico. In ultimo, ma non meno importante, si promuove la logistica che vedo è uno dei punti principali della nuova riforma del sistema portuale italiano.

La prima cosa che abbiamo fatto è quella di inserire i porti, in maniera integrata, all'interno del network della rete di trasporto Ten-T (Trans European Network). Questo secondo me è stato il risultato più importante raggiunto durante il periodo della "Commissione Barroso 2". Ci sono delle cartine che negli anni avete avuto modo di conoscere che riportano tante linee colorate. Sono proprio tutti i collegamenti previsti in questo scenario che richiedono l'assunzione a livello europeo di una politica di trasporto integrato. Non è concepibile che da un lato le persone e le merci si possano spostare da un punto all'altro mentre poi i principi, le regole e anche i requisiti di sicurezza e quelli ambientali possano cambiare da Paese a Paese. Questo non è concepibile. Non è possibile che tutto ciò possa proseguire così come è stato nei passati cinquanta anni di politica dei trasporti europea. Oggi siamo arrivati a questo nuovo scenario a questa nuova politica. Come?

Vorrei dire che è sicuramente un caso di studio di successo. La sfida maggiore che la Commissione ha dovuto affrontare è come coordinare al meglio la questione inerente la sovranità degli Stati membri quando si tratta di pianificare le infrastrutture e le spese da sostenere. Quello del coordinamento è un aspetto fondamentale. Se per esempio faccio un palazzo, costruisco un palazzo di sette piani e poi lascio un piano non finito, il risultato è

Dimitrios THEOLOGITIS

che poi crollerà tutto. Quindi devo assicurarmi in qualche modo che si possa creare una rete trans-europea in maniera tale che sia rispettosa della sovranità degli Stati membri.

Quindi cosa abbiamo fatto? È molto semplice. Abbiamo preso in considerazione le principali aree di produzione e consumo, quelle in cui esistono centri industriali e centri cittadini e poi abbiamo preso i principali punti di entrata e di uscita, che sono i porti. Abbiamo quindi analizzato i flussi e tra questi vari punti abbiamo tracciato delle linee di connessione creando la rete trans-europea. Il meccanismo con il quale abbiamo operato è stato quello della consultazione, del coordinamento tra gli Stati membri. Innanzitutto abbiamo chiesto loro quali erano le esigenze infrastrutturali, quali le lacune, quali le difficoltà e quale tipo di aiuto era richiesto all'Europa. Gli Stati membri ci hanno assistito con un'analisi fattuale e poi in seguito abbiamo creato diversi team di lavoro per ognuno dei corridoi impegnandoci nel-

la loro realizzazione.

Il motivo per cui abbiamo dedicato del tempo a tutto ciò è spiegato dalle problematiche affrontate anche in alcuni Paesi europei. Non soltanto in Italia ma anche in altri Stati che hanno delle strutture regionali molto forti. Ci sono investimenti che possono non essere coordinati. Sto parlando di investimenti pubblici. Si tratta di un capitolo completamente differente, ovviamente, rispetto agli investimenti privati.

La parola chiave è quindi "coordinamento". Come si fa ad assicurare questo coordinamento? Cosa fare perchè non manchi, per impedire che sussistano ostacoli allo sviluppo? Il coordinamento deve diventare uno strumento in grado di promuovere la competitività e la crescita. Occorre così partire dagli investimenti pubblici. Gli investimenti privati restano invece ovviamente legati all'iniziativa privata. Entrambi devono coesistere perchè i porti hanno delle funzioni sia pubbliche che private, a livello commerciale, che sono estremamente importanti.

Riflettiamo un attimo sulle infrastrutture legate agli investimenti pubblici. E' un tema, sono delle considerazioni, che trovate anche all'interno del documento della Commissione. Noi abbiamo promosso l' autonomia dei porti, che devono essere soggetti autonomi. Sanno cosa è meglio per loro, sanno quali sono le strategie per creare investimenti. Questa è l'unica maniera in cui può crescere la loro competitività senza distorsioni dovute ad influenze esterne, siano esse provenienti da un ente centrale o da una o più amministrazioni locali. Quindi questo è uno dei principi importanti che abbiamo sempre sottolineato nei nostri strumenti legislativi e nel regolamento sulla trasparenza dei servizi portuali.

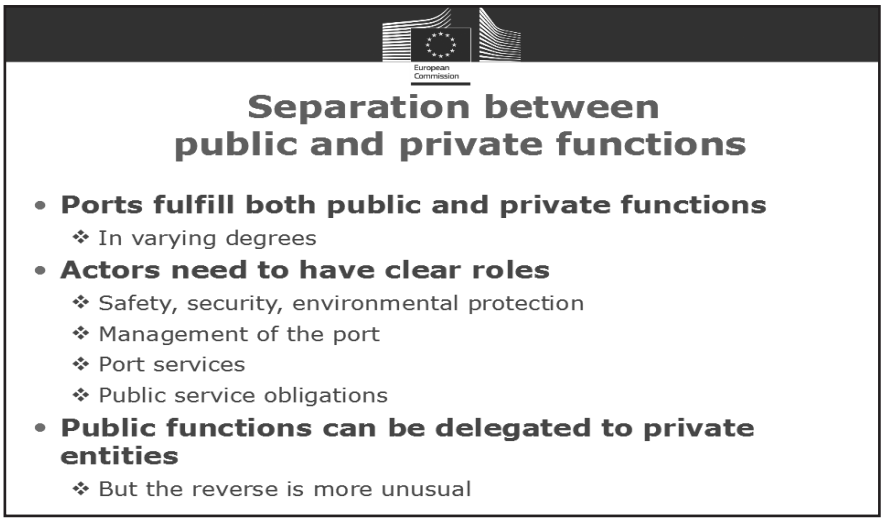
L'altro importante tema è quello delle concessioni. Le concessioni generalmente sono un trasferimento di competenze, di gestione, dal livello centrale al livello locale. Quindi pensiamo che le Autorità Portuali, noi le chiamiamo le managing authorities, dovrebbero avere la possibilità di decidere riguardo alle loro concessioni, soprattutto quando tutto ciò ha luogo tra due enti privati. Poi ovviamente c'è la questione degli introiti. Voi potreste dire: "cosa importa alla Commissione europea ?".

Molto spesso i porti sono delle aziende pubbliche che trasferiscono parte dei loro introiti allo Stato. Una percentuale di queste somme poi ritorna ai porti. Come sapete, secondo le regole europee il flusso di denaro pubblico verso i porti è ammesso soltanto a determinate condizioni, in modo estremamente trasparente. Sono somme che generalmente vengono indirizzate alla realizzazione di certi tipi di infrastrutture. Ci sono certi tipi di investimento che non sono permessi. I porti sono soggetti, come qualunque altro ente, a una tassazione.

La separazione tra la funzione pubblica e quella privata è un concetto spesso ripetuto dal mio collega della Direzione generale per la competitività. E' indispensabile che ci debba essere ovviamente una separazione tra le funzioni pubbliche e quelle private di un porto. E' vero che i porti svolgono delle funzioni commerciali sia pubbliche che private allo stesso tempo, ma al tempo stesso ci deve essere una separazione molto chiara tra i due ruoli, tra i due diversi attori in scena. Per esempio (come vediamo nella scheda qui sotto) chi si occupa degli aspetti ambientali non deve interferire nella gestione dei porti perché deve essere lasciata a coloro che sanno come meglio operare. Lo stesso vale per i servizi portuali e per le competenze, gli obblighi attinenti al servizio pubblico. Tutto questo deve essere estremamente ben specificato. Ci sono degli ottimi esempi in alcuni Stati membri dove le legislazioni prevedono questa separazione in maniera molto netta. Ciò non significa che le funzioni pubbliche non possano essere delegate a delle autorità private: è stato sempre fatto ed è sicuramente il trend, la tendenza. Osservando però quanto accade in Europa vediamo che il caso opposto è molto raro, cioè che le funzioni private siano trasferite a degli enti pubblici. Accade soltanto quando ci sono obblighi di servizio pubblico che l'iniziativa privata non ottempera, o comunque non ha un interesse commerciale nell'intraprendere e gestire.

Proseguendo nell'illustrazione del documento della Commissione troviamo il principio riguardante la trasparenza e l' organizzazione dei servizi portuali. Quello che diciamo a tal proposito è che ci deve essere trasparenza se viene ricevuto del denaro pubblico. Se viene ricevuto un finanziamento pubblico occorre che l'ente che lo ha erogato deve sapere dove va il suo denaro, affinché non vi sia una distorsione della competitività. Riguardo ai servizi portuali abbiamo osservato quanto accade in tutta Europa e abbiamo estrapolato cinque principi fondamentali che devono essere messi in atto. Sto parlando di quei servizi che si riferiscono alla movimentazione, agli attracchi, alla gestione del cargo, ai servizi ai passeggeri, eccetera. Questi servizi portuali devono rispondere a cinque principi: devono poter avere un accesso libero e per ogni prestazione si possa scegliere una combinazione, un mix, di questi servizi; devono essere forniti secondo criteri qualitativi; devono osservare obblighi di servizio pubblico; si possa restringere, limitare, il numero dei fornitori tramite delle procedure estremamente trasparenti per i soggetti che partecipano a gare d'appalto; infine la possibilità in caso di mancato funzionamento di provvedere in proprio. Questa è la regolamentazione portuale che abbiamo proposto.

A questo punto il passo successivo a sostegno dei porti è l'assistenza allo sviluppo delle iniziative logistiche: questa è l'attuale tendenza del settore. Assolutamente attuale. Quindi andiamo a considerare aree di gestione dei traffici molto più ampie. Lo abbiamo visto parlando della rete Ten-T. Siamo passati dalle aree nazionali, dai sistemi logistici nazionali, ad una area totalmente europea a livello logistico. Molti Stati membri che stanno percorrendo la strada delle riforme portuali, le stanno programmando in funzione di aree molto più ampie di quelle gestite fino ad oggi. La cosa importante è che vi sia una integrazione all'interno del sistema di



gestione logistico. Quindi le Autorità Portuali, insieme ai fornitori di servizi su rotaia, di servizi su gomma, hanno la necessità e l'obbligo di lavorare insieme per ottimizzare i servizi portuali. Questo ancora una volta dà luogo a delle problematiche di natura legislativa, di regolamentazioni riguardo alla competitività, alla necessità di evitare possibili distorsioni, così come abbiamo detto prima,.

Questo nuovo assetto, questa pianificazione, potrà portare dei grandi vantaggi nell'assegnazione dei fondi pubblici, quando questi sono necessari. Crea però anche delle nuove sfide. Se si ampliano le aree logistiche chi è poi che decide? L'Autorità Portuale, deve sottostare a un ente centrale per avere l'approvazione, oppure può decidere a livello locale?

Ancora una volta la regola che proponiamo è che quando si parla di investimenti pubblici tutto ciò deve essere coordinato, ma quando c'è un'iniziativa privata questa deve essere libera di svolgersi così come deciso dagli attori protagonisti. Poi c'è anche la questione dei finanziamenti, della destinazione e distribuzione degli introiti, del carico di lavoro. Proprio per questo siamo qui riuniti, per dibattere tutto ciò.

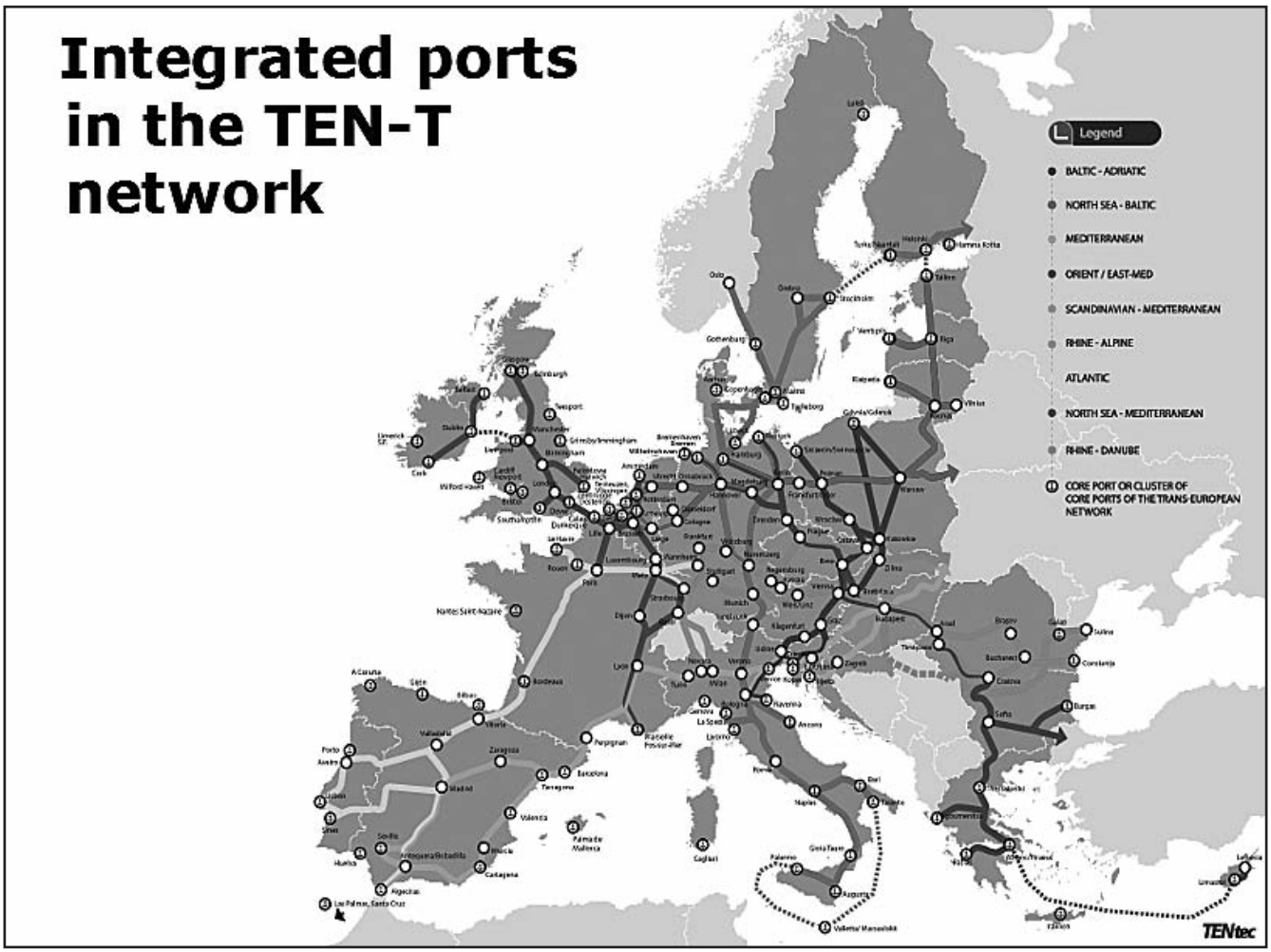
Per assistere gli Stati membri, i sistemi portuali, in tema di logistica, abbiamo approntato un bando di gara per la realizzazione di uno studio che riteniamo molto importante. Si tratta dell' analisi del potenziale sviluppo di queste aree logistiche. Si valutano i flussi di tratta applicati alla filosofia dei corridoi europei, della rete Ten-T. L' obiettivo è quello di ottenere delle linee guida per ottimizzare i sistemi logistici, il tutto ipotizzando differenti scenari.

Vorrei comunque sottolineare che non ci sarà un' azione legislativa come risultato dello studio, come sua conseguenza. Si tratta semplicemente di qualcosa fatto per assistere i porti nello sviluppare la loro vocazione logistica.

Poiché tutti questi aspetti fanno parte della nuova regolamentazione dei servizi portuali, abbiamo di conseguenza la necessità di licenziare questo lavoro. Se ne sta discutendo dal Maggio 2013 ed è quindi giunto il momento di arrivare a delle conclusioni.

La Presidenza italiana, durante il suo semestre, ha fatto un eccellente lavoro. Potete vedere che sto portando con grande orgoglio la cravatta donatami dalla Presidenza italiana. Gli italiani hanno fatto un eccellente lavoro in merito alle proposte riguardanti il settore portuale. Adesso sembra che si stia uscendo da un periodo di ibernazione e tutto ciò che riguarda la portualità è oggetto di attenzione. Quindi se avete dei commenti, delle osservazioni, vi invito a trasmetterle ai vostri rappresentanti parlamentari, in maniera tale che vengano proposti gli opportuni emendamenti.

Vorrei concludere parlando dei nostri prossimi obiettivi. Quello della regolazione dei servizi portuali e della loro trasparenza è un primo necessario passo. Riguardo all' infrastrutturazione portuale, essa tocca in particolare temi come gli aiuti di Stato e la competitività. Noi della Commissione stiamo cercando di modernizzare. Vogliamo includere i porti nella "block exemption" , vogliamo una esenzione dal blocco. Cosa significa? Significa che fino a un certo livello di finanziamento, riguardo ad un certo tipo di opere, non bisogna notificare nulla. Si possono svolgere i lavori indipendentemente dalla prevista regolamentazione. E poi, questo è un nuovo indirizzo portato avanti dalla Commissione, stiamo rivolgendo una particolare attenzione alle questioni sociali. La precedente Commissione europea si è concentrata sulla crescita. Quella oggi in carica si sta concentrando sul dialogo sociale, sulle relazioni tra la parte datoriale e i lavoratori. Ancora grazie per la vostra attenzione».



«Le Capitanerie garantiscono una sicurezza produttiva»

Il Corpo può offrire il meglio di sé per rendere i porti affidabili tali da poter attrarre gli operatori che intendono investire in Italia

Felicio ANGRISANO

«Grazie Pasqualino, grazie. Io sto bene qui con voi, lo dico molto sinceramente, oggi per me è l'ultima partecipazione all'assemblea di Assoporti, perché fra poco lascerò l'incarico, per cui ha un significato particolare - ha detto il Comandante Generale delle Capitanerie di Porto Amm. Felicio Angrisano.

Che contributo posso offrire oggi, molto modesto, all'assemblea? Io credo che il Corpo possa, o meglio debba continuare ad offrire alla portualità nazionale quel contributo che oggi è toccato con mano attraverso un'espressione importante: aumento dei traffici containerizzati in presenza di norme invariate e di spazi demaniali invariati.

Coordinamento delle attività portuali: sicuramente sono d'accordo sul ruolo primario delle Autorità Portuali su quello che attiene al ciclo delle merci, però volevo anche dire come attraverso i nostri sistemi, attraverso la single-window, attraverso quelli che sono i processi del PMIS, il Corpo può offrire il meglio di sé per rendere i porti affidabili, affinché un investitore possa ricercare in Italia e nella portualità nazionale un elemento di attrazione e allora il Corpo può dare una mano; può dare una mano anche attraverso quello che chiede l'investitore: una sicurezza produttiva; una sicurezza che è garanzia di far rendere il porto quel luogo dove si possono fare delle operazioni che in altre parti non sarebbe possibile fare.

Quindi Pasqualino grazie! Io ho sempre auspicato una governance o un'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali perché possano essere volano per la ricerca di soluzioni per mettere i porti e le strutture portuali al passo col gigantismo navale. Si può anche dire, lo dico perché l'ho sostenuto, che se oggi riusciamo a fare dei risultati in presenza di questi due fattori che sono contrapposti, quello che è lo sviluppo e quello che è la sicurezza, noi lo dobbiamo anche a chi vicino a noi quotidianamente opera per i porti e mi riferisco ai servizi tecnico-nautici, senza di loro, credetemi, un'indagine approssimativa molto modesta, il trentacinque per cento, il quaranta per cento di queste navi non potrebbero toccare i nostri porti.

Quindi auguri ai porti italiani, auguri cari a chi vuole che la portualità possa essere il centro di un'economia, perché l'Italia ha bisogno di crescere, ha bisogno di economia. Noi siamo pronti, la mano che vi possiamo dare è importante, permetteteci di poter essere al vostro fianco, Autorità Portuali, per trovare le soluzioni ai problemi, solo così, credo, possiamo far bene al Paese e poi (fuori microfono) credo meriti quell'attenzione, quella stima, quella fiducia e quell'affetto. Poi gli uomini fanno il resto, nel bene e nel male e noi dobbiamo cercare di poter convivere anche con questi uomini.

Grazie e buon lavoro».

I porti in Europa: tendenze ed opportunità

Dopo la relazione di Dimitrios Theologitis e dei saluti dell'ammiraglio Angrisano si è svolto un importante momento di confronto, moderato dal giornalista Bruno Dardani, con la partecipazioni di tre importanti esponenti della portualità europea.

BRUNO DARDANI. Nel preparare questo incontro abbiamo pensato fosse importante la presenza di alcuni ospiti internazionali in grado di dare un loro contributo di "benchmarking", per confrontarsi ed apprendere dalle loro esperienze, in questo particolare momento.

Il nostro Paese si appresta infatti a fare delle scelte strategiche con il Piano della logistica, dei trasporti e della portualità. Era importante a nostro parere - e Pasqualino Monti ha accettato questa sorta di sfida - riuscire a capire effettivamente come porti, anche di grande successo, si stanno muovendo.

Oggi sono con noi un Presidente di Espo, un past-President di Espo e il Segretario Generale di Intermed. Non sono relatori casuali. Si tratta delle massime autorità della portualità europea, oltre che rappresentanti di porti di primo piano, come Barcellona, Rotterdam e Marsiglia.

A loro abbiamo proposto quattro domande: qual'è il grado di autonomia finanziaria dei loro porti; quale governance portuale esiste in quelle realtà, ovvero quanto si concentra nell'Autorità Portuale la governance del porto; quale governance sovraintende la catena logistica; quali sono i referenti istituzionali dell'Autorità Portuale, governo centrale o le autorità locali?

SANTIAGO GARCIA MILÀ, Deputy Managing Director Port de Barcelona e ESPO Chairman. E' un autentico piacere per me essere qui a Roma con tanti colleghi. Proverò a riassumere il più possibile quelle che sono le risposte alle diverse domande. Ad alcune è molto difficile dare una risposta in pochi minuti. Per farlo mi pare necessario incominciare a parlare della mission, del ruolo dei porti. Ci sono diversi elementi che bisogna considerare. Abbiamo gli strumenti per poter valutare questi elementi. Ci sono due cose importanti di cui tener conto: i porti sono degli enti pubblici, ma hanno un ruolo, hanno la capacità di costruire delle infrastrutture? Le concessioni sono sufficienti per avere la garanzia di riuscire a costruire delle infrastrutture?

Nel mio Paese ci sono porti turistici e pescherecci sotto il controllo degli enti locali, dei governi regionali, e porti di interesse generale sotto il controllo del Governo centrale, del Ministero dei Lavori Pubblici, divisi in 44 scali di interesse generale e 28 Autorità Portuali, con alcune di queste che gestiscono più porti. L' Autorità Portuale provvede alla costruzione delle infrastrutture e regola l'uso delle aree demaniali, del suolo pubblico. I servizi portuali sono appannaggio di operatori privati che li forniscono in regime di concessione ed affitto.

Santiago Garcia MILÀ

Il nostro ruolo è quindi quello di creare nuova economia. Come Autorità Portuali dobbiamo assolutamente essere capaci di far fronte a questa mission. Dobbiamo essere in grado di dare risposte ai bisogni del mercato sia per quanto riguarda il trasporto merci che il trasporto passeggeri. Dobbiamo assolutamente lavorare in modo da costruire le infrastrutture, di renderle efficienti.

Costruire le infrastrutture è una nostra mission. Per farlo dobbiamo sì superare ostacoli burocratici ma anche ovviamente reperire risorse finanziarie. In Spagna abbiamo la possibilità di investire attraverso lo strumento dell' autonomia finanziaria.

Tasse e tariffe portuali riescono a coprire la spesa ordinaria delle Autorità Portuali e assicurano un sufficiente margine per finanziare investimenti, rimborsare prestiti e mutui.

Gli investimenti delle Autorità Portuali spagnole sono finanziati utilizzando risorse proprie e prestiti bancari. Non abbiamo alcun sussidio statale.

Se investiamo dobbiamo recuperare i nostri investimenti attraverso i servizi che vengono offerti. Quindi come facciamo ad avere un'autonomia finanziaria? Come facciamo ad essere autosufficienti? Noi prendiamo soldi derivanti dalle attività portuali, abbiamo introiti su cui basiamo i futuri investimenti. Su queste entrate dobbiamo però pagare anche delle tasse. Se queste sono troppo alte limitano la capacità di investire. Ciò che è stato previsto dal nostro Ministero è molto molto lontano da quello che fondamentalmente è la realtà del mercato. Come faccio ad avere le stesse tasse di altri porti dove il traffico è maggiore? Ci sono dei miei colleghi che hanno delle mission completamente diverse. Dobbiamo adattarci a quello che è l'attuale mercato. Se riusciamo a limitare i costi, siamo ovviamente in grado di investire di più.

Noi applichiamo diverse tariffe, diverse tasse. Ci sono quelle che pagano i passeggeri, quelle sulle merci e altre ancora. Sono due le tasse principali: quella sullo stazionamento e quella di concessione. Si pagano dieci euro per metro quadrato all'anno come stazionamento per l'Autorità Portuale, e questa tassa è variabile poiché riguarda il tipo di attività che si svolge, e poi c'è la tassa sulla concessione. Ovviamente sono diverse quelle pagate per le navi passeggeri rispetto a quelle delle navi cargo. Però ci sono. Questa tematica è stata affrontata anche a livello parlamentare in Spagna. Noi abbiamo sempre la necessità di avere un'approvazione da parte del Parlamento spagnolo. La strategia da noi seguita è quella indicata dal Parlamento.

A Barcellona dobbiamo pagare gli investimenti con i nostri soldi. Lo abbiamo fatto anche in questi ultimi dieci anni. Abbiamo speso circa due miliardi di euro, due miliardi pagati dall'Autorità Portuale fino al 2014. Inoltre abbiamo gli investimenti effettuati dai privati.

Abbiamo sicuramente investito molto più di quello che abbiamo incassato. Abbiamo investito proprio in funzione di un potenziamento di quella che è l'attività portuale vera e propria. L'abbiamo fatto anche tramite mutui. Siamo arrivati a 494milioni di euro di debito nel 2010. Fortunatamente, adesso, questo debito si sta abbassando. Il nostro "cash flow" destinato agli investimenti è di circa 90/100 milioni di euro annui . Investimenti che sono l'elemento fondamentale di cui la nostra economia ha bisogno. Dobbiamo creare nuove opportunità di lavoro, dobbiamo creare nuovo business. Questo è il nostro compito. Questo è quello che dobbiamo fare. Siamo molto contenti di lavorare insieme alle aziende e di dare un valore aggiunto all'economia.

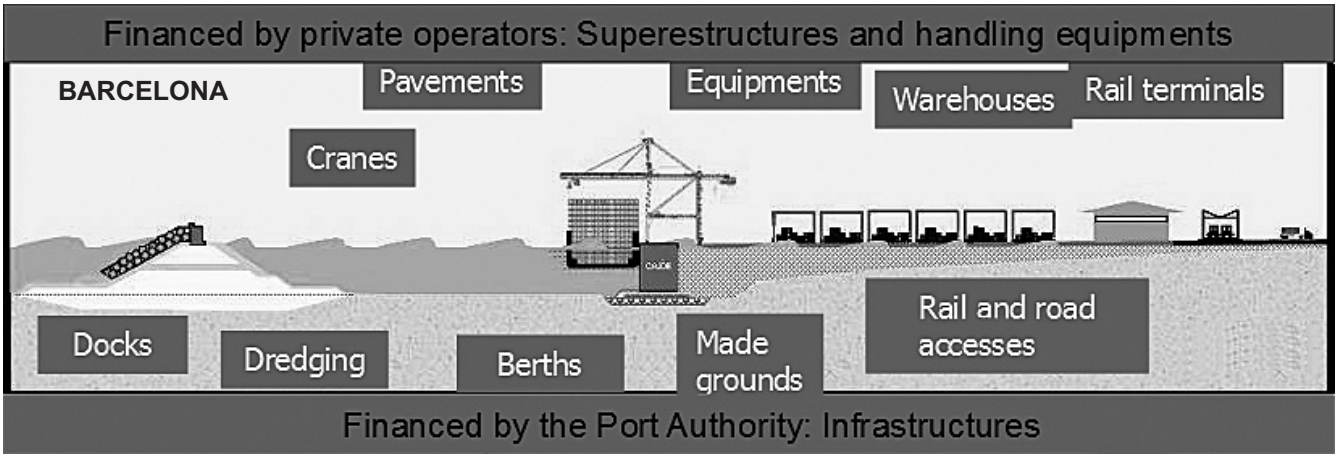
Riguardo alla struttura del Consiglio direttivo dell' Autorità Portuale di Barcellona di esso fanno parte il Presidente dell'Autorità Portuale, quattro membri nominati dal Governo regionale, tre di nomina del Governo centrale, 2 nominati dall' Amministrazione comunale, uno dalla Camera di commercio, due dai sindacati, uno dai terminalisti, dal Comandante del porto e dal direttore della Autorità Portuale.

Riguardo all'organizzazione del porto c'è una slide che vi mostra come sono ripartite le competenze: potete vedere le banchine, gli attracchi, le infrastrutture e potete vedere che l'Autorità Portuale si occupa di tutto ciò che riguarda il mare, mentre i privati finanziano quelle che sono le infrastrutture in superficie.

A conclusione di questo mio intervento vorrei però sottolineare l'importanza di avere a disposizione gli strumenti giusti per poter competere sul mercato internazionale come li ha, ad esempio, Rotterdam. Alcune volte nel Sud Europa è come se ci suicidassimo. Non riusciamo a raggiungere lo stesso livello di attività che si svolge in Nord Europa. Noi vorremmo che l'Unione Europea ci desse gli stessi strumenti di cui godono altri e che purtroppo non sono ammessi in tutti i porti. Vorremmo competere allo sviluppo dell'economia europea potendo contare su uno stesso livello di competitività che oggi hanno gli scali del Nord Europa. Ed è proprio in questa direzione, nel favorire un aumento della competitività, che proseguirà il nostro lavoro.

BRUNO DARDANI: Le tasse che devono pagare i porti sono oggetto di una ormai costante lamentela fatta anche dalle Autorità Portuali italiane. La capacità di competere non è solo condizionata dall' autonomia finanziaria. Loro hanno l'autonomia finanziaria. C'è una forte richiesta di diminuire il livello delle tasse pagate. Questo magari potrebbe essere il primo strumento per favorire una maggiore competitività all'interno del quadro dei porti europei.

Il prossimo a rispondere è Victor Schoenmakers.



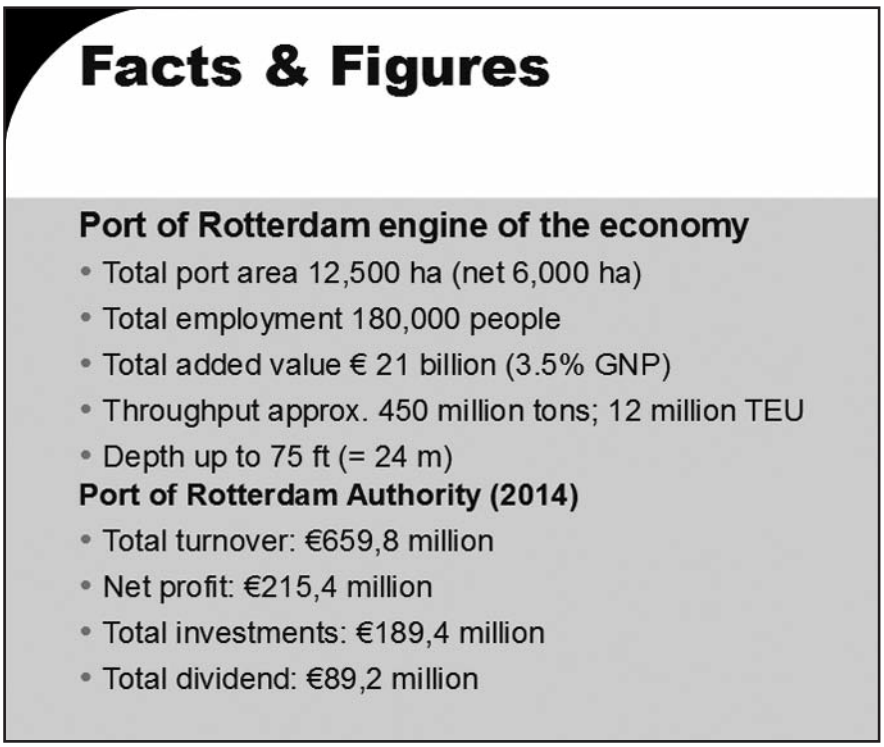
VICTOR SCHOENMAKERS, Director Corporate Strategy Port of Rotterdam. Grazie mille per aver invitato il porto di Rotterdam e per l'occasione che mi date di avere un benchmark, per capire come i porti italiani si stanno attualmente sviluppando. Innanzitutto, vorrei chiarire che il mio pensiero è assolutamente in linea con quello che ha detto poco fa Santiago-Milà. La gestione di un porto internazionale, globale, è sicuramente una sfida enorme. Deve operare e configurarsi in relazione al mercato, altrimenti perde il contatto con il mondo circostante. Il pericolo più grande è quello di dover aspettare i clienti senza far nulla. E' quello di avere un sistema portuale che non si sviluppa positivamente.

Dando uno sguardo al passato vediamo che circa cinquant'anni fa il porto di Rotterdam, l' Autorità del porto di Rotterdam, era parte della città. Era una

Victor SCHOENMAKERS

specie di dipartimento, un suo quartiere. Poi sono stati fatti dei cambiamenti soprattutto dovuti all'affermarsi del traffico container e agli sviluppi riguardanti l'industria energetica e quella chimica. C'era il rischio di trovarsi in un vicolo cieco mantenendo il porto di Rotterdam legato a un sistema politico e nello specifico al sistema amministrativo municipale. La municipalità locale aveva pieno potere su quanto accadeva in porto

Credo sia stato un momento veramente innovativo quello in cui siamo riusciti insieme alla città e con l'assistenza del Governo nazionale a far sì che il porto di Rotterdam, diventasse una autonoma entità. Una azienda indipendente in grado di decidere, di adottare una propria politica gestionale ed amministrativa, di avviare ad esempio una de-



fiscalizzazione. I clienti hanno quindi potuto contribuire all'affermazione del porto grazie a servizi e tariffe negoziate con l'Autorità Portuale che alla fine è l'unica organizzazione che ha la responsabilità dello sviluppo del porto.

Quindi già all'epoca, durante questo percorso, stava emergendo, e poi dopo è diventato ancora più chiaro, che noi volevamo essere un porto dinamico, che volevamo sviluppare e gestire il porto come un business, come un'azienda. E' chiaro che un porto riveste anche un interesse pubblico ma alla fine occorre trovare una propria strada e organizzare il proprio business per essere quanto più competitivi possibile- In un mondo "duro e cattivo" se non si hanno gli strumenti per farne parte si rimane ai margini, si diventa un'organizzazione marginalizzata che deve aspettare senza far nulla.

Quindi per me, e credo anche per voi, questo è un elemento molto importante nell'ottica dello sviluppo della portualità. Un elemento che sta oggi emergendo anche nei porti italiani e che è estremamente positivo. Non dimentichiamo quindi qual'è il principale inse-

gnamento da seguire per avere un porto di successo: dovete essere timonieri del vostro destino, altrimenti è molto difficile essere competitivi in questa arena mondiale.

Diamo qualche cifra relativa al porto di Rotterdam. Lo scalo, ripeto, viene gestito come un'azienda: noi abbiamo un fatturato di ben 659,8 milioni di euro, un profitto netto, dopo le tasse, di 215 milioni. Investiamo, in ogni tipo di infrastruttura, quasi 190 milioni di euro. La gestione è autonoma ma i suoi azionisti, sono due shareholders, così come fu deciso al momento della privatizzazione. Due shareholders, che detengono uno, la municipalità di Rotterdam, i due terzi delle partecipazioni, e l'altro, lo Stato olandese, che ne possiede un terzo. Poi, ovviamente, abbiamo uno stretto rapporto con il Ministero delle Finanze, con il Ministero delle Infrastrutture, con quello dell'Ambiente, perché sono loro ad avere la responsabilità delle infrastrutture di accesso ad un porto, quindi anche al porto di Rotterdam.

La struttura organizzativa è divisa in due principali blocchi che si prendono cura dell'organizzazione del porto: quello che si occupa della parte finanziaria e l'altro che si occupa dell'operatività. Il Comandante della Capitaneria collabora con quest'ultimo settore ed ha una relazione privilegiata, un canale privilegiato di comunicazione, con le istituzioni. Tutto questo viene regolamentato da un contratto e poi anche controllato a livello municipale.

Del board di supervisione, non fa parte alcun politico. Al di sopra del board di supervisione abbiamo gli shareholders, gli azionisti. Nel consiglio di amministrazione, sotto al board di supervisione, c'è naturalmente un amministratore delegato, un "Ceo", che ben rappresenta con le sue responsabilità la nuova filosofia di gestione aziendale, di business. E' lui che più di altri sviluppa questo concetto, che punta al miglioramento dell'organizzazione, ad una sempre maggior dinamicità delle operazioni portuali.

La struttura finanziaria della società, al cui vertice troviamo un vicepresidente, un "Cfo", Chief Financial Officer, gode di piena autonomia. Stabilisce le tariffe portuali che poi ogni anno sono soggette a verifica da parte di Deltalinks, e se ci sono delle problematiche o delle discussioni è possibile chiedere un processo di arbitrato presso l'Autorità garante della concorrenza e della competitività. Noi, nel nostro Paese, cerchiamo di evitare di rivolgerci a questa Autorità. Però è una possibilità che esiste.

Comunque, vorrei sottolineare ancora una volta, che c'è una posizione assolutamente autonoma nello stabilire le tariffe. In tal modo possiamo essere competitivi. Abbiamo anche un contratto di affitto il cui prezzo ogni due o tre anni viene aggiornato e che possiamo negoziare con i nostri utenti.

Per quanto riguarda gli investimenti, la strategia e il budget, il consiglio di amministrazione può decidere ogni operazione che costi una cifra inferiore ai dieci milioni di euro; il board di supervisione può decidere per una somma da dieci fino a cinquanta milioni e in più può stabilire il budget; invece gli shareholders, gli azionisti, possono decidere per cifre superiori a cinquanta milioni e, inoltre, approvare il piano strategico.

BRUNO DARDANI. Torniamo adesso dal "pianeta" Rotterdam al pianeta Terra. Le cifre del porto olandese non sono certo comparabili con quelle dei porti italiani e non vorrei tirare in ballo nemmeno altri porti europei. In ogni caso, Rotterdam è una risorsa olandese, dell'economia olandese, specificatamente olandese anche dal punto di vista culturale, punto di approccio e confronto politico per altri porti. Tornando al tema introduciamo l'ultimo realatore che è Philippe Guillaumet, il Segretario Generale di Intermed ed anche Direttore del settore Sviluppo commerciale del porto di Marsiglia.

PHILIPPE GUILLAUMET, Director Port Autonome de Marseille e Intermed Secretary General. Prima di ogni cosa vorrei ringraziare tutti per l'invito, per avermi dato la possibilità di parlare del modello di governance dei porti francesi. Proverò ad essere molto breve ma essendo un'occasione molto importante proverò anche ad essere abbastanza diretto.

Qual'è il modello di governance del porto di Marsiglia? È un modello di governance che è il risultato della riforma dei porti francesi. Un modello varato nel 2008 e che è stato aggiornato nel 2011. Non so dirvi se oggi esso rappresenti proprio il modello migliore oppure il peggiore, ma penso sia un buon esempio. E' sicuramente migliore rispetto a quello che abbiamo avuto in passato.

Quindi, se volete, passo a presentarvi qualche cifra che dà la dimensione del porto di Marsiglia, che possa descrivere questa realtà. Ci sono due porti: Marsiglia e Fos. La distanza tra i due è di circa cinquanta chilometri. I nostri sono scali multi-purpose. Non solo passeggeri ma anche commerciali. Abbiamo movimentato complessivamente durante lo scorso anno 78,5 milioni di tonnellate di merci. A Fos è concentrata la parte per così dire industriale visto che vi fa capo il 50% del traffico marittimo, arrivo e partenze di navi, ma anche il 90% delle tonnellate movimentate. Il porto di Marsiglia è invece inserito dentro la città e non dispone di grandi aree commerciali. Il nostro sistema portuale è l'unico in Mediterraneo a poter essere raggiunto per via fluviale, marittima, ferroviaria, stradale ed anche da oleodotto.

Philippe GUILLAUMET

Nel 2008 la riforma che è stata adottata ha seguito tre assi, tre principali criteri. Il primo riguardante una rifocalizzazione della mission dell'Autorità pubblica, i compiti di regolamentazione, pianificazione dei porti e lo sviluppo del trasporto interno; il secondo relativo alla razionalizzazione del modello lavorativo, delle tipologie di lavoro all'interno dei porti, all'utilizzo delle attrezzature e della manodopera. Ultimo punto quello riguardante la modernizzazione della governance.

Un nuovo modello di governance. Prima della riforma era infatti il Consiglio di amministrazione che gestiva le attività, dettava indirizzi politici. Ci sono stati alcuni problemi di interesse. Adesso, dopo la riforma, abbiamo tre organi di governance: il primo è il Consiglio di sorveglianza, dei revisori, di cui fanno parte cinque rappresentanti dello Stato francese, quattro rappresentanti del territorio, tre del "Grand port maritime de Marseille" (Gpmm) e cinque tecnici. Poi c'è il Consiglio dello sviluppo. Al suo interno troviamo alcuni degli stessi membri del Consiglio dei revisori. E' un organismo di tipo consultivo.

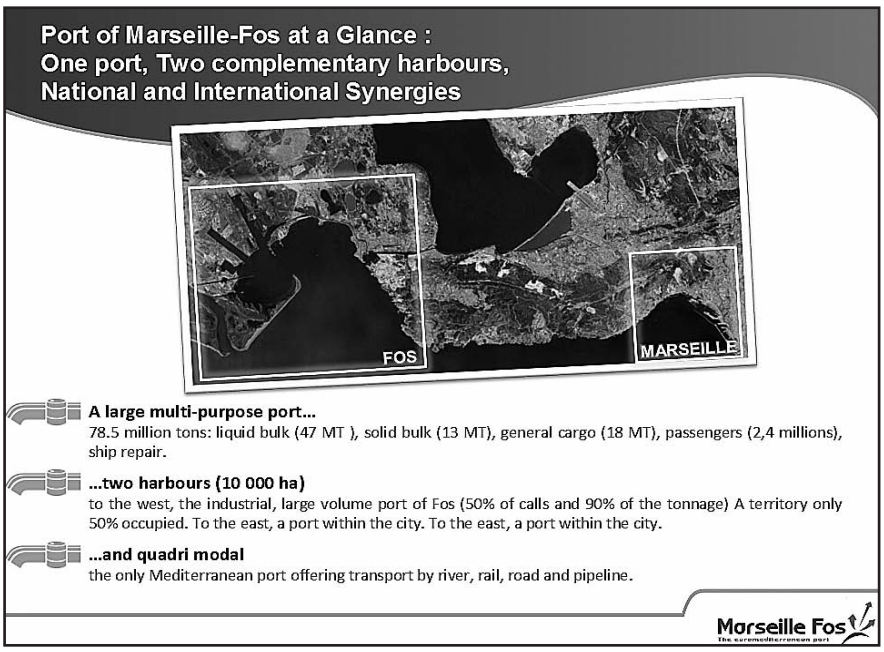
Infine troviamo il Consiglio direttivo di cui fanno parte quattro membri con a capo un Presidente e tre consiglieri nominati dal Consiglio dei revisori su proposta dello stesso presidente.

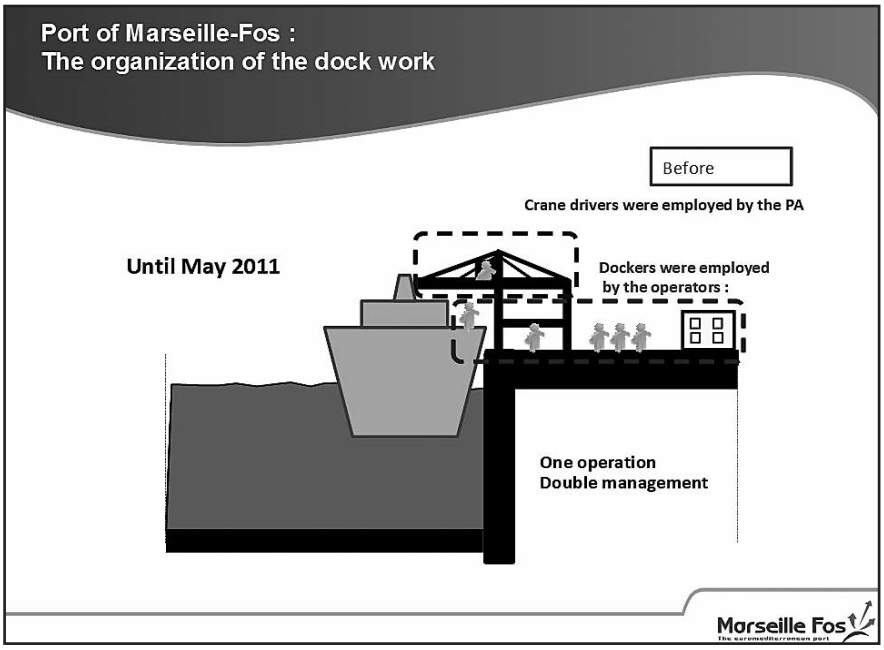
Prima della riforma com'era organizzato il lavoro a banchina? Avevamo due diversi soggetti che gestivano parte della stessa attività, della stessa operazione. Infatti c'era il gruista che lavorava per conto dell' Autorità Portuale e poi c'erano gli scaricatori, i portuali, che lavoravano invece per una compagnia privata. Dopo la riforma abbiamo trasferito la competenza tutta al settore privato. Quindi adesso il lavoro è diventato molto più snello, efficiente, migliore anche per le mutate esigenze del mercato.

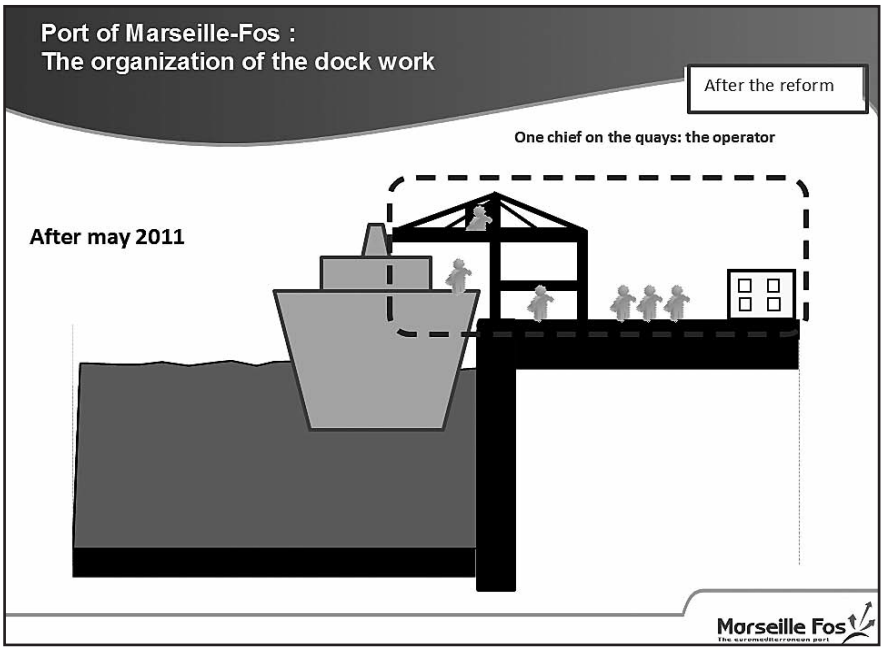
Grazie alla riforma portuale francese Marsiglia si pone il raggiungimento di tre importanti obiettivi. Il primo, mantenendo la sua caratteristica di autorità pubblica e di regolazione, di garantire la sicurezza, la qualità dell'accesso al porto e delle infrastrutture di trasporto all'interno dello stesso scalo; poi quello di pianificare il corretto utilizzo del demanio, delle aree pubbliche, così da garantire competitività sul mercato e una migliore gestione degli spazi. Il terzo obiettivo, la terza mission, lo sviluppo del business e anche lo sviluppo dei trasporti su terra grazie al contributo della comunità portuale. Abbiamo diversi attori che hanno un ruolo fondamentale in questa pianificazione, spinti ad avviare e a sviluppare attività commerciali. Stiamo anche cercando di coinvolgere alcune associazioni marittime. Ci sono ancora diversi progetti, come per esempio quelli relativi ad alcuni attracchi dedicati.

Qual'è il rapporto tra la parte pubblica e le autorità locali? Le autorità locali sono rappresentate dal Consiglio dei supervisori, che hanno voce in capitolo per quanto riguarda il decision-making, il percorso decisionale. La comunità portuale ha anch'essa una voce in capitolo e può dare dei suggerimenti per nuovi progetti . E' coinvolta anche per quanto riguarda la messa in opera di questi nuovi progetti. Il Consiglio di sviluppo (Conseil de developpement) crea dei gruppi di lavoro che si relazionano con la parte pubblica e con l'Autorità Portuale per migliorare i progetti e per renderli più accettabili alla comunità portuale.

Molto brevemente, per concludere, vorrei tornare alla tematica principale, che è l'autonomia finanziaria. I porti francesi sono totalmente autonomi. Siamo liberi di stabilire le nostre tariffe. Per esempio, dopo una consultazione con i clienti, con gli "utilizzatori", siamo liberi di fissare nostre tariffe che poi ci consentono di auto-finanziarci.







«Siamo in corsa verso il futuro»

I porti e il cluster marittimo sono stati gli unici settori che in piena crisi hanno garantito una tenuta ed in alcuni casi anche una crescita occupazionale

«I porti italiani hanno vissuto da ultimo stagioni difficili, anni complessi che hanno addirittura messo in discussione il loro ruolo. Non è cosí.

Anzi è vero il contrario e non solo per l'andamento positivo registrato dai traffici nei primi sei mesi di quest'anno.

Non è così specialmente perché il loro ruolo, la loro funzione strategica di traino dell'economia del Paese, stanno emergendo in modo sempre piú convinto. Forse per la prima volta in parallelo - ha evedenziato il presidente di Assoporti Pasqualino Monti - sia l'Unione Europea sia il Governo italiano stanno pensando che l'economia reale si generi a ciglio banchina e che le coste rappresentano economicamente, socialmente e strategicamente, la chiave di volta per disegnare il futuro di un continente che ha bisogno di sviluppo e di ripresa.

E forse proprio per questo che per me, in qualità di presidente di Assoporti, è stato cosí complesso e cosí difficile mettere a punto uno schema per questa assemblea generale che cade in un momento topico: a cavallo fra l'avvio del processo di riforma e la realizzazione di un riassetto complessivo dell'intera filiera della logistica e della portualità e che quindi aveva bisogno di una dimostrazione di grande pragmatismo.

Ho ben chiaro, e lo confermo da mesi con i fatti, quali debbano essere i ruoli e le funzioni di Assoporti di fronte alla prospettiva di una riorganizzazione complessiva che traguardi il raggiungimento di piú alti livelli di competitività e di efficienza e che quindi si traduca, nei fatti, in sviluppo, occupazione, ricchezza, risorse anche finanziarie nuove per il nostro Paese.

Assoporti, ed è questa la filosofia che ha ispirato anche l'assemblea odierna, è il primo consulente delle istituzioni per quanto riguarda porti, trasporti e logistica. E' la sentinella che individua in anticipo i cambiamenti nei trend del mercato; è il soggetto delegato a interpretare questi cambiamenti e a segnalare con coerenza e correttezza le azioni che consentirebbero e consentiranno di trasformarli in valore aggiunto per il nostro Paese e per il suo sistema produttivo.

Assoporti è e deve diventare in modo sempre piú convinto e compatto il soggetto in grado di indirizzare le scelte infrastrutturali perché dal ciglio banchina è prima di qualsiasi altro in condizione di interpretare non ciò che accade ma ciò che accadrà.

Consentitemi una citazione anomala: il capitano della nazionale canadese di hockey in una intervista ha affermato: "io pattino verso il punto dove il disco arriverà, non verso il punto in cui il disco si trova…"

Lo stesso vale per noi. Siamo in corsa verso il futuro che sarà. E lo siamo all'interno di un cluster marittimo - portuale - logistico che è chiamato oggi a ricompattarsi e a diventare, pur nel riconoscimento delle autonomie dei ruoli, un'entità omogena.

Perché non sono solo i numeri relativi all' incidenza sul Pil, o all' occupazione,a fare di questo cluster l'asse portante, una vera e propria colonna vertebrale del sistema Paese. Lo è ancora di piú il riconoscimento di un ruolo di servizio essenziale svolto per altre filiere economiche, per l'industria energetica, per l'intero cluster produttivo, per la distribuzione, e per un turismo di cui il turismo che viene dal mare rappresenta non solo la punta di diamante ma anche elemento di assoluta eccellenza.

Un cluster che ha prodotto le autostrade del mare, ovvero una nuova via al trasporto che rappresenta un primato tutto italiano. E Assoporti è oggi più che mai intenzionata ad affiancare "Ram" per favorire un ulteriore sviluppo della rete, così come intende rafforzare, attraverso Assoporti Servizi, il confronto e la collaborazione con tutti i soggetti responsabili delle piattaforme tecnologiche, lavorando allo sviluppo dei

Pasqualino MONTI

"Pcs"; così come continuerà a dare il suo contributo alla risoluzione di problemi che definirei "storici", a partire da quello dei dragaggi.

Un cluster che, con le crociere, specie in presenza delle crisi geo-politiche della sponda sud del Mediterraneo, fa emergere un'eccezionale patria di diversità, una cornucopia di panorami, di città d'arte, di offerta turistica in grado da sola di giustificare la presenza di centinaia di navi da crociera in Mediterraneo.

Ma vorrei ricordare un primato meno appariscente, ma ancora più importante. Quello dell'occupazione. I porti e il cluster marittimo, sono stati gli unici in piena crisi a garantire una tenuta ed in alcuni casi una costante crescita dell'occupazione. Hanno creato posti di lavoro, frutto anche di un cocktail altrettanto unico di forze imprenditoriali e di una classe di lavoratori che ha saputo rinnovarsi e affrontare le sfide del cambiamento. Anni e anni di pace sociale ed un contratto, pur difficile, rinnovato di

fatto senza tensioni ne sono la prova e sono il frutto di una collaborazione che ha visto le organizzazioni sindacali dei lavoratori giocare un ruolo positivo, con la rinuncia a posizioni di retroguardia e la disponibilità a scommettere sul futuro e sullo sviluppo.

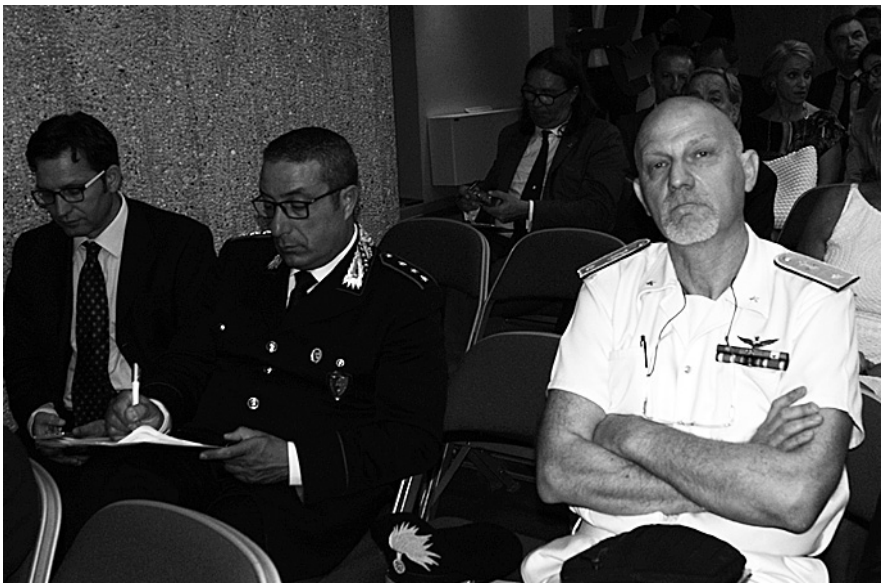
A questi primati Assoporti non guarda con passivo autocompiacimento, ma da essi vuole partire per rendere ancora più solidi, per rafforzare i nostri porti, esposti ad una concorrenza agguerrita ma altrettanto determinati a vincere quella sfida per far si che il sistema logistico italiano non sia il sovraccosto che deve pagare il nostro sistema economico, bensì il supporto alle imprese che producono e si affacciano sui mercati.

Lo stesso discorso vale per le associazioni che compongono il cluster marittimo e che hanno riannodato i fili di una collaborazione oggi più che mai indispensabile per fare ripartire il settore, ma anche, nell'immediato, per fornire quegli input che possono consentire, caro Ministro, al Governo di coniugare mercato, lavoro, opportunità e innovazione.

E allora amici, Autorità, Presidenti delle associazioni del cluster, amici Presidenti dei porti, signor Ministro, è davvero venuto il momento di pigiare il piede sull'acceleratore. Dimitrios Theologitis, ormai un vecchio amico dei porti italiani, non cessa di rimarcare come anche l'Unione Europea punti con decisione sulla blue economy, sulle comunità costiere e sulla capacità dei porti di diventare la locomotiva di traino per lo sviluppo di territori estesi. Dagli amici di Barcellona, Marsiglia e Rotterdam abbiamo avuto indicazioni precise su come il pensiero portuale, pur diversificato, abbia alcuni capisaldi irrinunciabili per quanto riguarda la governance, la semplificazione e l'efficienza.

Il dibattito sull'Italia e su quanto il versante mare e il versante terra chiedano ai porti italiani ci ha fatto anche comprendere rischi e potenzialità. L'apertura delle grandi opere ferroviarie come il Gottardo e il Ceneri, lungi da garantire il tanto auspicato flusso di merci e container ai porti italiani, potrebbero assumere il mostruoso aspetto di "aspirapolveri" di merce, ricchezza, occupazione, persino gettito Iva verso il nord Europa. L'incontrollata corsa di grandi gruppi armatoriali verso navi giganti potrebbe richiedere risposte di sistema coerenti con la necessità di investire là dove l'investimento rende alla collettività e non dove fa comodo a pochi.

Ma oggi siamo qui per dire no alla prospettiva del declino. I porti italiani hanno energie da vendere. Devono essere posti in grado di sviluppare a pieno le loro potenzialità.



Il Piano della logistica e dei porti, per il quale Assoporti si è battuta sin dall'inizio, è la cornice all'interno della quale programmare lo sviluppo, tanto per gli interventi infrastrutturali quanto per quelli non infrastrutturali, al fine di dare al sistema portuale e logistico italiano una organizzazione capace di regolare e programmare le attività connesse alle radici marittime dei corridoi essenziali europei protesi, da un lato, verso le aree europee dell'Europa continentale e, dall'altro, a Sud e Sud Est, verso il fronte settentrionale dell'Africa, il Medio Oriente ed il Mediterraneo Orientale, in piena coerenza con gli indirizzi di sviluppo delle reti Ten-T e le politiche Euro-Mediterranee dell'Unione Europea.

Il Piano della logistica è anche l'occasione, come evidenziato nel Piano stesso, per una nuova coesione e collaborazione in Mediterraneo. E' anche l'occasione per un grande rilancio del Mezzogiorno.

I dati che emergono dal Piano parlano di un cluster logistico che incide per il 14% sul Pil nazionale; incide direttamente, vorrei sottolineare, per il 14%, perché indirettamente il valore strategico di questo cluster è infinitamente più alto. Un milione di addetti, 160.000 imprese, 41 milioni di passeggeri che calcano le nostre banchine, un primato europeo nelle crociere con oltre 10 milioni di turisti, il 13% dell'interscambio via mare dell'Unione europea.

Il Piano prevede un coordinamento nazionale forte ed efficace in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Prevede uno snellimento e una semplificazione di tutta la governance, anche attraverso la creazione dello Sportello Unico dei Controlli; punta a una maggiore concorrenza, alla trasparenza, all'upgrading dei servizi, alla definizione di criteri di priorità nelle scelte delle infrastrutture da realizzare;

si pone come traguardo l'accessibilità ai collegamenti marittimi e terrestri. Siamo d'accordo e da tempo su queste linee guida.

Ma siamo oggi anche consci del rovescio di questa medaglia, delle tante carenze che impediscono ad esempio al sistema Italia di attrarre quelle merci provenienti da Svizzera, Austria, Sud Germania che naturalmente dovrebbero gravitare sulla nostra portualità; quelle carenze, e questo è ancora peggio, che consentono alla portualità nord europea di drenare costantemente traffico, merci e anche gettito fiscale, anche solo per Iva e dazi all'import, che dovrebbe affluire naturalmente nelle casse del Paese, carenze dovute al mancato dialogo tra le diverse modalità di trasporto ed alle "strozzature" dell'ultimo miglio.

Penso ai temi del lavoro e delle concessioni ed ai temi cari ai nostri terminalisti, alle loro associazioni primo fra tutti la regolazione del fine concessione. Così come penso al necessario e non più procrastinabile ruolo di coordinamento di tutte le amministrazioni presenti in ambito portuale che le nuove Autorità di Sistema Portuale -AdSP- dovranno svolgere per rendere, così come avviene in tutte le realtà europee, maggiormente efficienti ed efficaci i nostri scali.

Assoporti, caro Ministro, cari colleghi, è su questi campi che vuole misurarsi. E' su questi campi che può e deve dare il suo contributo concreto. E l'Assemblea di oggi ne è la prova; da alcuni porti europei abbiamo da imparare. Il loro successo e la loro crescita è la prova che alcune scelte, specie in tema di snellimento delle procedure, abbattimento delle soglie di burocrazia, governance di sistema, sono quelle vincenti.

Ma noi possiamo fare meglio. Fare tesoro delle esperienze di altri e giocare una volta per tutte in modo vincente gli assi nella manica di cui disponiamo in una situazione anche geo-politica del Mediterraneo che naturalmente schiude un pianeta di opportunità al nostro sistema logistico. Le Autorità di Sistema Portuale rappresentano la chiave di volta per una governance unificata, per fornire alle imprese quell'interfaccia unico che giustamente richiedono da sempre e che solo enti pubblici a ordinamento speciale saranno in grado di garantire.

Assoporti vuole essere cabina di monitoraggio dei cambiamenti e quindi interlocutore e suggeritore privilegiato delle Istituzioni sulla rotta del cambiamento per la quale siamo salpati.

Penso di interpretare il pensiero dei miei colleghi Presidenti, ribadendo che siamo prima di tutto servitori dello Stato e che quindi siamo chiamati a fare l'interesse del Paese, con l'auspicio che questo serva anche a ricomporre l'unità della nostra Associazione.

Agli amici di Genova e Ravenna dico: oggi ci sono le condizioni per ripartire insieme, per rimboccarsi le maniche e contribuire tutti a ridisegnare il nuovo assetto di un settore che, per la prima volta - e non mi stancherò di sottolinearlo - vede riconosciuta la sua strategicità.

Giunto alle conclusioni colgo l'occasione pubblica per un doveroso ma sentito ringraziamento a tutte le componenti del nostro cluster qui autorevolmente rappresentante; ai dirigenti e funzionari delle amministrazioni con le quali Assoporti con continuità si confronta a partire dal Mit al Comando Generale delle Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che con lo sforzo costante teso a garantire la sicurezza della navigazione nei nostri porti, contribuisce a qualificarne complessivamente l'offerta.

Un particolare ringraziamento ai rappresentanti delle istituzioni, a Lei Signor Ministro che con la sua presenza conferma il livello di attenzione alla nostra Associazione ed al nostro settore ed ai suoi collaboratori e a coloro che hanno partecipato alla redazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Oggi più che mai abbiamo bisogno che anche il Paese, nelle sue molteplici filiere economiche e sociali, lo capisca. Dietro i varchi doganali dei porti non c'è più il buio oltre la siepe che per anni, con colpe diffuse, è stato mantenuto tale. C'è la luce di una economia globale, di mercati mondiali in costante mutazione, che solo il nostro cluster, i nostri porti, possono far splendere e trasformare in energia sana nelle aziende italiane, nelle mete turistiche, nella qualità della vita del nostro Paese».

Una cura del ferro e una cura dell'acqua

Il Piano della logistica e della portualità in Consiglio dei Ministri per dargli una forte valenza politica, per assumere un impegno

«Caro presidente Monti, cari presidenti di Authority, gentili ospiti, sono molto felice di essere qui: la mia presenza vuole sottolineare innanzitutto il ringraziamento del Governo per il vostro lavoro quotidiano, il lavoro di coloro che sono implicati nella governance dei porti, ma anche per il lavoro di tutti gli operatori che ogni giorno contribuiscono tra tante emergenze alla creazione di questo valore aggiunto, troppo sottovalutato, rappresentato dal nostro sistema mare.

Graziano DELRIO

Sono molto convinto - ha spiegato il ministro alle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio - che la nostra opinione pubblica, a parte quella delle città portuali, ha una scarsa consapevolezza dell'importanza del sistema mare in Italia. Purtroppo siamo anche noi un po' colpevoli. Lo dico in generale, rivolgendomi agli amici politici. Tendiamo a discutere molto del numero e delle modalità con cui eleggiamo le Autorità Portuali e a discutere molto poco delle conseguenze economiche che ha invece il sistema nel suo complesso. Discutiamo molto poco dei collegamenti necessari a non perdere il treno dello sviluppo del sistema mare.

Ho già detto più volte che l'Italia ha bisogno di due cure. Come sapete sono un medico. L'Italia ha bisogno di una cura del ferro, cioè ha bisogno di spostare una sempre più rilevante quota di trasporto verso la rotaia. Con Ennio Cascetta lavoriamo a questo: potenziare in maniera considerevole i collegamenti ferroviari, renderli interscambiabili, interconnessi. Lavoriamo molto sulle infrastrutture di connessione su ferro. Ma l'Italia ha anche bisogno di una cura dell'acqua, di avere una strategia molto più decisa, molto più forte, riguardo agli investimenti dedicati alla portualità. Questa è una delle chiavi di sviluppo del Paese.

È per questo che ho voluto portare il Piano della logistica e della portualità in Consiglio dei Ministri quando abbiamo approntato il decreto sblocca-Italia. Un passaggio dal Consiglio dei Ministri, per dargli una valenza politica forte, di assunzione di un impegno da parte di tutto il Governo. E' evidente che quando parliamo del Piano della logistica e della portualità noi parliamo del sistema delle nostre imprese. Parliamo della competitività delle nostre imprese. Parliamo della qualità delle nostre città. Parliamo di quei quasi ottomila chilometri di coste che sono la principale ricchezza del nostro Paese. Quindi lavorare per il rilancio della competitività del sistema portuale logistico non significa occuparsi di un segmento del settore infrastrutture, ma contribuire in maniera decisiva alla ripresa economica del Paese. Questo è il punto.

I porti sono una grande potenzialità per l' attrazione di investimenti italiani e non solo. La portualità è una grande opportunità di occupazione, di sviluppo. Il Piano della portualità e della logistica, è una grande occasione di ripensamento del sistema Paese, dei suoi sistemi di trasporto. Un ripensamento critico sulla sua attuale incapacità a valorizzare il sistema degli interporti. Per esempio: dei ventiquattro interporti quanti ne funzionano? Forse quattro! Da quei quattro parte quasi il novanta per cento delle nostre merci. Abbiamo quindi bisogno di capire cosa fare con queste strutture. Questo è il tema principale.

Lo indicano anche le cifre, citate dal presidente Monti, dell'impatto del settore sul Pil nazionale. Duecentoventi miliardi rappresentano il valore dell'interscambio marittimo dell'Italia. Lo sviluppo della portualità della logistica è una questione fondamentale per l'economia. Il dato è stato convincente anche per il ministro dell' Economia e delle Finanze Pier Carlo Padoan con il quale mi trovo spesso a dialogare. Secondo recenti stime le nostre imprese pagano dai cinquanta ai sessanta miliardi all'anno di inefficienza logistica. E' evidente quindi che il nostro sistema Paese , anche per la sua conformazione geografica, un grande molo nel Mediterraneo, ha bisogno di ripensare al funzionamento dei suoi porti. Credo che mai come in questo momento ci siano state condizioni geo-politiche, geo-economiche, tali a favorire un rilancio della portualità della logistica.

Come sapete, il Mediterraneo diventa un nodo strategico per i mercati del Far East. Con il raddoppio del Canale di Suez riafferma e consolida la sua centralità nelle rotte internazionali. Di conseguenza aumenta anche la nostra potenzialità di intercettazione, dei traffici, di offerta di mercato, di sviluppo dell' economia rispetto al passato. Ovviamente non è che le potenzialità si traducano immediatamente in vera opportunità. Non è

che si traducano immediatamente in lavoro. C'è bisogno del nostro sforzo. C'è bisogno cioè di analizzare i punti di forza e quelli di debolezza del sistema, quelli che hanno purtroppo portato questo sistema a non essere ancora oggi esploso, a non aver tratto fino in fondo benefici dalla sua grande potenzialità. E' indicativo il dato che mostra quanto tra il 2008 e il 2013 abbiamo perso in termine di traffici. Abbiamo perso merce, abbiamo perso passeggeri. L' unico settore in crescita è quello crocieristico. I dati che adesso cominciamo a osservare, riguardanti il periodo 2014-2015, mostrano una risalita. Non sono però di per sé sufficienti, almeno, non nella mia cultura, a dire che stiamo già cogliendo le opportunità, tutte le opportunità possibili.

Immagino che molti di voi ricorderanno una celebre frase di Seneca: "nessun vento è favorevole all'uomo che non conosce il porto a cui approdare". Che cosa vogliamo dal sistema della portualità? Dobbiamo sapere qual è la nostra meta!

Nel Piano della logistica della portualità abbiamo indicato con chiarezza che cosa vogliamo. Si parte intanto come primo punto dall'economia reale. Il sistema dei porti non può essere isolato dal sistema economico produttivo, dal sistema logistico. Ho portato il nuovo programma nazionale delle infrastrutture a Bruxelles. Lo abbiamo discusso. In questo programma, in particolare per il Sud, è previsto uno sviluppo centrato tutto sulla portualità e sulla logistica, sulle infrastrutture ferroviarie. Nel Meridione sono previste cinque aree logistiche.

Dobbiamo capire che la portualità e quindi anche la governance della portualità, deve essere a servizio del sistema produttivo. Le Autorità Portuali non possono essere entità autonome dal punto di vista dell'economia reale, del rapporto con il sistema produttivo che sta alle spalle. Non c'è solo un bisogno di relazione con le autorità locali, un bisogno di pianificazione. C'è bisogno di un vero raccordo di pianificazione strategica. Noi come Governo quindi abbiamo intanto detto: attenzione perché si parte dall'economia reale. Proprio perché si tratta dell'economia reale del Paese e non semplicemente di un territorio, è evidente che ci vuole un maggiore coordinamento. Gli italiani, lo sanno anche i nostri ospiti, sono molto bravi nello sviluppare fantasie di tutti i tipi, di innovazione, di inventarsi, anche nelle condizioni peggiori, soluzioni veramente straordinarie. Io sono italianissimo e sono orgoglioso di essere italiano. Il nostro problema è che siamo molto abituati allo scontro. L'altro giorno ho visto un filmato sul calcio fiorentino - diciamo che faccio un omaggio al mio Presidente del Consiglio - durante il quale squadre della stessa città si davano delle botte da orbi. Noi siamo un po' così. Ci piace tanto scontrarci, poi magari andiamo anche a bere insieme qualcosa. Ci piace molto competere l'uno contro l' altro dimenticando che c'è un sistema Paese che deve fare competizione con altri sistemi. Dimenticando che noi abbiamo delle vocazioni peculiari. Per esempio sono convinto, e mi ha fatto piacere che lo abbia sottolineato il vostro Presidente, sono convinto che in particolar modo nel sistema portuale, nel sistema logistico, nel sistema del mare ci sia una delle risposte allo sviluppo del Mezzogiorno. Una delle risposte principali.

In quest'ottica, come abbiamo sottolineato durante la prima visita che abbiamo fatto col Presidente del Consiglio a Tunisi, l'Italia si rivolge al Mediterraneo. L' Italia non si vergogna di appartenere all'area mediterranea.

L' Italia deve continuare a tessere una forte cooperazione con gli altri Paesi mediterranei. Lo sviluppo del nostro Mezzogiorno, lo sviluppo del nostro Paese, passa anche attraverso una scelta molto forte di cooperazione con gli altri Paesi del Mediterraneo. Credo che questo sia un posizionamento strategico assolutamente importante.

Dobbiamo anche sapere che per noi la portualità, la logistica, sono collegati sì al sistema produttivo ma, sapendo dove vogliamo andare, non dobbiamo dimenticare la nostra grande vocazione, quella turistica. I nostri porti devono imparare ad essere più accoglienti, più capaci di offrire percorsi. Quanti sono i Piani regolatori portuali pensati in quest'ottica? Chi

sbarca a Palermo come fa a raggiungere Palazzo Abatellis per vedere la Madonna di Antonello da Messina? Il turista non sa come andare. Noi allora abbiamo bisogno di Autorità Portuali che in collegamento con le autorità cittadine prevedano percorsi turistici, che esaltino le loro vere vocazioni. Non possiamo semplicemente dedicarci alla moltiplicazione di piazzali per container. In quest' ultimo settore nel nostro Paese abbiamo attualmente una over-capacity. Il traffico merci, pur importante, non è la sola nostra principale vocazione.

L'Italia, dopo la Germania, è il secondo più grande Paese manifatturiero d'Europa. C'è una importante economia industriale, ma c'è anche l'economia della cultura e del turismo nella quale la portualità può giocare un ruolo fondamentale. Facciamo attenzione. Non perdiamo di vista questa nostra ricchezza, che è unica, che è il brand italiano. Se solo il quindici per cento dei turisti ha come destinazione l'Italia a sud di Roma, vuol dire che stiamo perdendo tantissime occasioni.

Quindi non c'è solo la giusta e importante vocazione incentrata sul sistema logistico-industriale, ma c'è anche quella della cultura e del turismo. Dobbiamo far chiarezza sui nostri obiettivi così come dobbiamo fare una franca analisi dei nostri punti di debolezza.

Per esempio ci sono esperienze importantissime che sono diventate punti di forza, come le Autostrade del mare. L'Europa le ha definite una best practices. Dobbiamo quindi continuare a promuovere questo tipo di iniziative che sono riuscite a spostare traffici verso nuove modalità di trasporto. Le Autostrade del mare sono parte di quella cura dell'acqua di cui dicevo.

Questa è la cornice strategica, queste le linee da seguire. Poi c'è un lavoro da sviluppare. Noi vogliamo essere concreti e quindi con il mio staff abbiamo già messo in piedi diversi gruppi di lavoro che avete conosciuto, incontrato in questi mesi. Durante questi primi tre mesi non ho potuto incontrare tutti quanti hanno chiesto di vedermi. In questi primi tre mesi ho dovuto un attimo orientarmi su alcuni dossier però il Piano degli aeroporti e il Piano dei porti sono stati approntati. Presto presenteremo il progetto di riforma del trasporto pubblico locale. Vogliamo correre. Non abbiamo paura di correre.

Ci sono tanti esponenti politici, di maggioranza e di opposizione, che hanno già analizzato molto bene questi problemi e che mi stanno dando una mano. Ne vedo alcuni qui presenti in platea, come ad esempio il responsabile di Forza Italia, Mino Giachino, e come l'amico Vincenzo Garofalo. Oggi ci sono in questa sala tanti amici della portualità della logistica. Credo che questo tipo di sfida è una sfida del sistema Paese, non è una sfida di parte. È chiaro che il Governo si assume tutta la sua responsabilità, ma quando noi risolviamo un problema in un porto, risolviamo un problema che è ovviamente bipartisan. E' un problema dell'economia nazionale. Se facciamo ripartire i lavori nel porto di Taranto, risolviamo un problema bipartisan. Non lo facciamo per fare un piacere all'Amministrazione comunale o all'Amministrazione regionale. Questo è l'atteggiamento, molto pragmatico, molto concreto, che teniamo. Per questo abbiamo voluto subito fissare tutta una serie di iniziative di cui alcune già prese e altre che vogliamo prendere. Per questo abbiamo messo il Piano della logistica in una cornice. Poi però ci sono iniziative concrete. Mi riferisco al provvedimento inserito nel disegno di legge del Ministro della Pubblica Amministrazione Madia, dove è inserita tutta la razionalizzazione del numero delle Autorità Portuali, la nascita delle Autorità di sistema, la modifica della governance. A tal proposito mi fa piacere che anche la riforma francese vada in questa direzione, quella di un direttorio molto asciutto, molto snello. Mi ha fatto molto piacere vedere che tutti seguono questa tendenza.

Insieme alla razionalizzazione della governance, troviamo poi anche lo sportello unico. I gruppi di lavoro stanno cercando individuare tutte le possibili semplificazioni possibili. Su questo tema, sullo sportello unico, abbiamo convocato i nove ministeri coinvolti. Sono infatti ben centotredici i provvedimenti amministrativi che riguardano l' operatività portuale.

Cerchiamo di declinare concretamente tutti questi obiettivi strategici. Non dobbiamo rimandarli neanche di un giorno. Vanno analizzati uno per uno. Parlo anche della revisione dei progetti infrastrutturali. Noi abbiamo ricevuto una serie di progetti, alcuni credibili, altri secondo me non utili, perché o sovradimensionati o non coordinati. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in questa nuova fase, si assume la responsabilità di un maggiore coordinamento delle attività. Non per umiliare l'iniziativa del territorio, visto che, chi mi conosce sa che sono un convinto sostenitore del protagonismo delle autonomie locali, ma per il fatto che il municipalismo portuale non sempre porta a benefici al sistema Paese. Quindi dobbiamo selezionare. Dobbiamo avere la capacità e l'umiltà di selezionare differenti vocazioni, di coordinarci, di fare in modo che la nostra diversità diventi una ricchezza e non un ostacolo allo sviluppo del sistema.

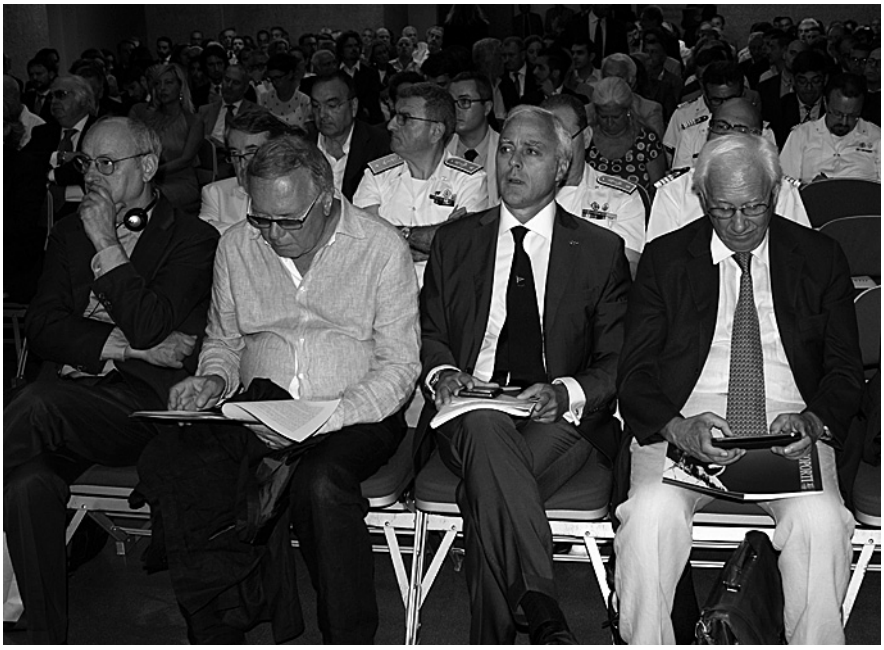
Quindi abbiamo istituito presso il Ministero un gruppo di lavoro tecnico per questa project review che voglio fare. Abbiamo avviato il confronto con i sindacati sul tema dell'efficientamento del lavoro in ambito portuale e abbiamo fatto tutti i necessari approfondimenti con il Ministero dell'Ambiente per la semplificazione delle procedure autorizzative in tema di dragaggi, di escavi. Su questo fronte c'è già un lavoro legislativo depositato sul collegato ambientale che potrà eventualmente essere accelerato attraverso altre modalità.

Il Piano non è il libro dei sogni. Il Piano è l' esplicitazione degli obiettivi che il Sistema Paese si vuol dare. E' un Piano assunto dal Governo nella sua interezza: dalla Presidenza del Consiglio, dal Consiglio dei Ministri. E' un Piano che indica la direzione che in questo ambito deve seguire il Paese. Indica dieci azioni, dieci obiettivi molto chiari. Indica le azioni attraverso cui questi obiettivi si implementano e che ha già individuato ognuno degli strumenti che servono a raggiungerli.

Noi vogliamo lavorare concretamente con voi. Sappiamo che questa costruzione del Piano, questa capacità anche di far percepire al Paese l'importanza del sistema portuale per l'economia italiana è possibile solo con una forte alleanza con tutti voi. Con coloro che operano concretamente e da cui abbiamo tanto appreso in questi mesi.

Abbiamo imparato tanto sui problemi concreti. Abbiamo cercato di capire chiedendo tante volte: "come mai questa cosa non funziona?"

Il mio compito è anche quello di coordinare tutta questa pianificazione logistica e portuale con le altre pianificazioni infrastrutturali. Dobbiamo coordinare questa pianificazione con gli investimenti territoriali integrati che l'Europa propone, cioè con le aree logistiche come prima dicevo. Ma dobbiamo integrarla anche col contratto di programma di Rfi, di Rete ferroviaria italiana. E' evidente che nel momento in cui io mi siedo al tavolo con con Rfi devo programmare tutte le ne-



cessarie misure per superare i gap, i buchi, i "bottlenecks", i colli di bottiglia, in modo da risolvere i problemi del trasporto merci. Devo programmare per far diventare davvero la cura dell'acqua e la cura del ferro una soluzione integrata e dialogante.

Ciò vale anche per il contratto di programma Anas ed anche nella discussione con il sistema dei concessionari autostradali. Più in generale insisto molto sulle connessioni con i porti. Insisto moltissimo. Credo che avere una capacità di pianificazione integrata sia l'unica via che darà vera competitività al nostro sistema portuale.

Sono molto felice della collaborazione che abbiamo iniziato ad instaurare con tutti voi. Vorrei, Presidente Monti, concludere con un ultimo auspicio: come ho detto ad inizio intervento abbiamo bisogno che il sistema portuale venga visto nella sua interezza da tutto il Paese. Non deve sembrare un problema da addetti ai lavori. Io stesso faccio ammenda di questo fatto. Sono un uomo di pianura e quindi è un ammenda facile. Noi uomini della Pianura Padana ci rendiamo poco conto, a parte i ravennati, dell'importanza dei porti.

La discussione sul Piano della portualità deve diventare anche l'occasione per un aggiornamento, per un grande "upgrade" culturale del Paese. L' Italia deve capire che la sua vera competizione sta dentro il sistema mare. Le sue potenzialità di crescita sono enormemente accresciute dal sistema mare. Per concretizzarle dobbiamo dire costantemente e pubblicamente grazie agli operatori, agli investitori e, soprattutto, alle Capitanerie di Porto che proprio in questi giorni celebrano i 150 anni di attività. Svolgono un servizio straordinario che sono sicuro tutti voi apprezzate. Ma abbiamo anche bisogno che la nostra popolazione viva i porti. Devono essere permeabili alle città.

Le città devono viverli in maniera diversa. Quindi insieme alla riforma pensiamo anche a implementare iniziative come i porti aperti. Pensiamo ad azioni che possano consentire alla cittadinanza di fruire sempre più la portualità, di farla sentire sempre più parte del destino comune di questo nostro Paese. La nostra è una repubblica marinara davvero in tutti i sensi. Contiamo molto sulla vostra collaborazione, sul vostro aiuto e sulla nostra determinazione per fare di questa riforma, di questa nuova sensibilità, un cammino di successo per tutta l'economia italiana».

Le formule di successo adottate in Europa

«Grazie di questo invito. Non ringrazio invece del tema, perché è un tema veramente complesso, anche se affascinante; "Le formule e il successo" è un titolo che non ho scelto, sono un economista che usa poche formule, in generale gli economisti quando usano delle formule difficilmente queste hanno successo, poi passano il tempo a spiegare perché non l'hanno avuto. Ma invece il tema che c'è dietro questo titolo è importante, è interessante - ha sottolineato Enrico Musso Professore ordinario di Economia dei Trasporti dell'Università di Genova. Il compito è cercare, in una ventina di minuti, di capire che cosa hanno fatto gli altri. Gli amici dei porti di Barcellona, Rotterdam e Marsiglia ci hanno illustrato molto bene quanto accade nelle loro realtà. Quali sono i fattori chiave del successo di questi porti e non solo di questi? Che cosa possiamo apprendere in funzione di una riforma che sembra concretamente avviata? Si dopo molti anni la sensazione è che questa volta sembra davvero avviata.

Per cominciare diciamo che l'aspetto da considerare è che la maggior parte dei Paesi europei, tutti i principali Paesi europei, hanno avuto nell'ultimo quarto di secolo almeno una riforma dell'ordinamento portuale. Talvolta anche più di una. Riforme che sono la naturale conseguenza di due grandi cambiamenti, di due grandi filoni, che si sono incrociati nel settore. In primo luogo le trasformazioni che ci sono state nel mercato del trasporto marittimo. Negli ultimi ventitrent'anni abbiamo visto accelerarsi enormemente il processo di crescita delle dimensioni delle navi, abbiamo visto un boom dei traffici, un sempre maggior utilizzo dei container. Tutto ciò, come questa platea ben sa senza che lo dica io, ha profondamente cambiato il modo di essere dei mercati portuali. Quindi una maggiore concorrenza fra i porti, con prezzi e tempi operativi molto più bassi, innovazioni che hanno sostituito lavoro con capitale e anche, purtroppo, con qualche aspetto negativo. Tra questi la sovra-capacità, che è stata citata poco fa dal ministro Delrio, le sovrapposizioni fra hinterland portuali, che sono l'effetto benefico di un assetto concorrenziale, che ha però inciso nell'economia di alcune città e regioni portuali. Se i costi dell'operazione si sono spostati dalla nave verso il porto, se il porto usa meno lavoro, ma più capitale e più spazio, genera più esternalità negative. Infatti diminuisce l'indotto perché per sua natura il container genera un indotto minore rispetto al traffico tradizionale. Insomma tutto ciò crea un sistema, un assetto, dal quale emergono anche dei rischi. Questo è il primo filone di trasformazione.

Il secondo filone, il secondo grande cambiamento che abbiamo registrato in questi anni, è quello riguardante i modelli di gestione delle amministrazioni pubbliche. Anch'esso ha delle ragioni il più delle volte trasversali e internazionali. Ad esempio la grande crisi della finanza pubblica o il fatto che molte di queste istituzioni abbiano oggi l'esigenza di connettersi e di confrontarsi con un mercato che prima non esisteva. In questa dinamica i porti non fanno eccezione. Abbiamo l'attuale enorme potere di mercato delle grandi linee di navigazione, delle alleanze da loro formate. Abbiamo l'internazionalizzazione, la delocalizzazione dei grandi investimenti e delle decisioni strategiche in questo settore. Tutti temi con cui i porti, così come nei loro campi tante altre pubbliche amministrazioni, si devono confrontare con molta maggiore efficienza e capacità competitiva. Questo ha portato negli studi di management delle pubbliche amministrazioni l'orientamento noto come "New public management", che modernizza il settore pubblico con elementi di concorrenza e di competitività.

I porti non fanno eccezione. Se guardiamo trasversalmente tutte queste riforme, troviamo degli aspetti di separazione tra infrastrutture e servizio. Troviamo anche aspetti di liberalizzazione, di "corporatization", di societarizzazione di soggetti prima interamente pubblici come assessorati o dipartimenti di enti territoriali, enti locali. Queste riforme che cerchiamo di leggere un po' trasversalmente vanno a privilegiare quello che è stato prima definito, da qualcuno degli

Enrico MUSSO

oratori che mi hanno preceduto, il modello "landlord", cioè l'Autorità Portuale gestisce il territorio e coinvolge dei soggetti privati, o quanto meno dei soggetti di diritto privato, che operano la gestione operativa. Questo è il modello che in realtà prevale con alcune eccezioni. I porti inglesi infatti sono invece andati verso un modello di privatizzazione spinta. Abbiamo più in generale molte articolazioni, modelli meno pubblici, con un maggior grado di concorrenza, con separazione infrastruttura - servizio, anche nella logica di una più facile attrazione di capitali privati necessari ad investimenti più consistenti.

Nell' analizzare la questione ho cercato di darne una lettura molto trasversale, non soltanto considerando i tre esempi che abbiamo avuto la fortuna di farci descrivere in dettaglio dai diretti protagonisti, ma anche quelli più in generale riguardanti i principali Paesi come la Germania, il Belgio, l'Olanda, la Francia, la Spagna e il Regno Unito, quest'ultimo poi accantonato perché come dicevo è un modello completamente diverso. Il modello "landlord" prevale nelle due versioni, sia in quella così detta "anseatica", sia in quella cosiddetta "latina". Da un lato

La governance

	Soggetto economico	Natura giuridica
Belgio	Municipalità	Le principali AP sono corporatised (Anversa dal 1997: prima, dipartimento della municipalità)
Olanda	Municipalità	AP corporatised (Rotterdam dal 2004). Stato azionista a R'dam (30%) per finanziare Maasvlakte 2
Germania	Città-Land, municipalità, o misto	Principali AP corporatised (Amburgo, Brema, prima dipartimenti di enti locali)
Francia	Stato	I sei "grands ports maritimes" sono enti pubblici ma con forte autonomia decisionale-finanziaria
Spagna	Stato 28 AP coordinamento "Puertos del Estado"	PdE (Min LLPP T) ha personalità giuridica e patrimonio. Barcellona e Valencia corporatised

Modelli di governance

Belgio	Anversa: board of directors (18 membri) in maggioranza nominati dal consiglio comunale. Management affidato a un executive committee. 3 commissioners svolgono supervisione per conto del governo delle Fiandre.
Olanda	A Rotterdam la governance è su due livelli, ed è basata su un board of directors (3 membri) e un supervisory board di «tecnici» (5).
Germania	A Brema e Amburgo governance a tre livelli: board of directors (executive), advisory board (port stakeholders), supervisory board (pubblico interesse).
Francia	GPM: governance a tre livelli con board of directors (4 membri), advisory council (40, port stakeholders), supervisory board (17, pubblico interesse). «inter-port coordination council».
Spagna	PdE: consejo rector (12-15 membri) e consejo consultivo. Barcellona: management board di 16 membri tra cui il Presidente (rappresentanti istituzioni pubbliche)

Governance e qualità delle decisioni

Paese (top ports)	Concentrazione	Prevalenza tecnici su politici	Rapidità
Belgio	Media	Media	Alta
Olanda	Alta	Alta	Alta
Germania	Alta	Media	Alta
Italia	Bassa	Bassa	Bassa
Francia	Bassa	Bassa	Medio-Bassa
Spagna	Media	Medio-Bassa	Medio-Alta
UK	Alta	Alta	Alta

abbiamo una prevalenza dell'elemento locale, cioè il municipio, la regione, la città Stato; dall'altro invece abbiamo lo Stato come elemento centrale. In tutta Europa prevale il modello a base locale regionale. L'Autorità Portuale nasce dal porto, non nasce dallo Stato. C'è la parziale recente eccezione del "Puertos del Estado" spagnolo, che però fa riferimento solo ad alcune competenze e non cancella le 28 Autorità Portuali che ne fanno parte. Le Autorità Portuali nazionali appartengono ad altri contesti, economici, culturali, anche storici, che in qualche modo ci interessano meno.

Andando avanti velocemente nella mia esposizione con l'aiuto dei collaboratori del Centro di eccellenza sulla logistica dell'Università di Genova, abbiamo ripercorso i vari modelli di riforme. E' un ambito piuttosto complesso con elementi che risaltano trasversalmente, come la "corporatization" di cui parlavo prima e la prevalenza del modello landlord. Da notare anche la capacità manifestata dai diversi modelli, sia pure in tempi un po' diversi, di attrarre le multinazionali del terminalismo marittimo in via di affermazione.

Secondo me è però opportuno anche porci una domanda: siamo sicuri che è lì che dobbiamo andare a vedere? Cioè guardare cosa fanno questi Paesi? Siamo sicuri che è un buon punto di partenza per trarre degli insegnamenti in funzione delle nostre riforme?

Le analisi sui tassi di crescita dei Paesi europei, prendendo come anno di partenza il 1994, l'anno in cui è stata avviata la precedente riforma portuale italiana, una riforma importante che ha generato benefici per molti anni, ci mostrano aspetti interessanti. Non stupisce, per come è stato costruito l'indice, che Rotterdam sia in fondo alla classifica perché era un porto già all'epoca molto evoluto. In cima invece troviamo Barcellona e troviamo i porti italiani ma, purtroppo, questi ultimi solo nel periodo riguardante il primo decennio. Gli altri scali europei hanno continuato a crescere e noi in qualche modo abbiamo esaurito la spinta propulsiva, che pure quella riforma, bisogna riconoscerlo, ci aveva dato.

Oggi l'Italia, pur essendo dotata di diversi e significativi "multiport gateway bridges", rischia di vedersi portar via, attraverso i land-corridor che premiano decisamente i porti del cosiddetto "Northern Range", una ancor rilevante quota di traffici. Come diceva il Presidente Monti nella sua relazione, il fatto che gli svizzeri completino i loro valichi, mentre noi invece facciamo fatica a far-

lo, rischia di creare l'effetto aspirapolvere. E' un'immagine efficacissima e nello stesso tempo preoccupante. Quindi dobbiamo essere consapevoli di questo rischio che in parte è già realtà. Già oggi, in effetti, facciamo fatica a prendere i traffici dalla stessa Svizzera e anche quelli della stessa Italia ci sono contesi dai porti del Nord Europa.

Allora, quali sono i fattori chiave? Su questo dobbiamo un attimo interrogarci, perché si tende se no, poi, a finire un po' nei luoghi comuni, negli slogan, nelle semplificazioni. Nell'insieme credo che tra le riforme portuali esaminate i fattori chiave siano riconducibili a tre elementi. Il primo è quello della governance. Chi è il soggetto economico di riferimento? Qual' è la natura giuridica, la "corporatization" di cui dicevo prima? Qual'è il numero di persone fisiche in ciascuno di questi organi, la loro provenienza, come vengono nominate, quale influenza ha la politica e così via?

Secondo elemento è quello delle funzioni, cioè il potere concreto che hanno le Autorità Portuali al di là del semplice ruolo di "landlord". E' troppo limitato rispetto al ruolo che oggi invece dovrebbe ricoprire un'Autorità Portuale come ad esempio quello di promuovere davvero il porto, i terminalisti e il territorio circostante. Si tratta di un problema di competenza, di una questione anche geografico territoriale, cioè poter andare oltre il perimetro. Però anche funzionale, cioè tale da poter realizzare degli accordi, degli investimenti, delle alleanze, delle strategie. C'è chi lo fa e chi non lo fa. Dai risultati di questa analisi potremmo prendere spunto per la nostra futura riforma.

Terzo punto, un punto cruciale, che è stato più volte citato, è quello della finanza. L' autonomia finanziaria rischia di diventare un po', non dico uno slogan, ma anche un elemento equivoco. Le entrate dei porti italiani non sono più così trascurabili come si tende per abitudine a continuare a dire. Dobbiamo considerare quanto di queste entrate copre le spese correnti e quanto invece rimane a disposizione per una effettiva autonomia decisionale dei porti riguardo ai progetti di investimento. Questo è il problema. Se i progetti di investimento vanno sempre oltre i fondi destinati all'autonomia finanziaria dei porti, fondi che ci sono ma che poi non risultano sufficienti, allora gli investimenti vengono decisi discrezionalmente altrove. Questo rischia di essere il vero guasto.

Per quanto concerne i modelli di governance, oltre a quanto è già stato detto dagli altri relatori a proposito di

Conti e confronti

- Rotterdam
  - 6000 ha di spazio portuale
  - Fatturato oltre 600 Mio/anno (più di Italia, doppio di Anversa)
    - Port dues: 300 Mio
    - Canoni concessori: 250 Mio
  - EBITDA (2013): 409 Mio
  - Investimenti: Maasvlakte 2 (2008-2030), 2000 ha, 15-20 milioni TEU, 3 Mldi per riempimenti, di cui 700 Mio contributo stato (che entra al 30% in AP)

Conti e confronti

- Italia
  - Ca. 500 Mio entrate proprie (2013)
    - Canoni concessori (oltre 150 Mio)
    - Tasse portuali (oltre 270 Mio)
    - 1% gettito IVA su merci in importazione (15-16 mld di euro) nel limite annuo di 70 milioni (DL 83/2012)
  - Ca. 200 Mio contributi pubblici c/capitale (2013)
  - Investimenti sostanzialmente fuori da autonomia finanziaria
    - Molte opere in corso o pianificate

Grandi investimenti in Italia

Dove	Cosa	Mio TEUs	Mio Euro
Vado Ligure	Piattaforma Maersk	0,8	475
Genova	Terminal Bettolo	0,8	250
Napoli	Nuova Darsena Levante	1,2	400
Livorno	Piattaforma Europa	2,5	700
Venezia	Piattaforma offshore	1,0 + terminal petr	2100
TOTALE		**6,3**	**3,975**
R'dam	*Maasvlakte 2*	*17,0*	*3,000*

Rotterdam, Marsiglia e Barcellona, tra gli aspetti importanti troviamo quello della concentrazione del potere. La competenza sulle decisioni non deve essere dispersa in numero eccessivo di organi e di persone così come è opportuna una prevalenza della presenza di tecnici rispetto ai politici. Questo è un problema che nelle Autorità Portuali italiane esiste, a partire dalla nomina dei presidenti. Inoltre è necessaria una rapidità delle decisioni, perché l'Autorità Portuale si deve confrontare con un mercato internazionale prevalentemente privato. Una decisione presa in tempi rapidi è un aspetto assolutamente cruciale.

Durante l'esposizione di Schoenmakers abbiamo ascoltato che a Rotterdam l'executive board è composto da sole tre persone che concentrano tutte le funzioni. Il confronto, la differenza esistente con il nostro modello di Comitato portuale è evidente.

Ed allora riguardo alla governance quali sono gli aspetti virtuosi che può inserire anche l'Italia nella sua prossima riforma portuale? La corporatization, gli organismi non pletorici, una prevalenza delle competenze gestionali tecniche su quelle politiche, evitare sovrapposizioni e conflitti di competenze, ridurre la burocrazia.

Riguardo alla questione funzioni negli altri Paesi prevalgono o si affermano funzioni di operator, di comunity-manager, presenza nelle filiere logistiche, investimenti negli inland terminal. Il confronto tra le realtà europee e quelle italiane mostra una netta differenza. In Italia abbiamo pochi esempi e tra l'altro non tutti andati bene. Su questo fronte c'è una forte differenza con la maggior parte dei Paesi che abbiamo esaminato. In più ci sono strutture, in qualche caso dipartimenti come Rotterdam, o in qualche caso una vera e propria compagnia come il porto di Anversa, finalizzate alla internazionalizzazione. Un po' come si fa a Dubai e un po' come si fa a Shanghai. Il risultato è che una forte internazionalizzazione, rappresentata da una serie di azioni che loro fanno e noi tendenzialmente no, oppure molto poco, diventa l'elemento cruciale per poi avere qualche cosa da esportare in fatto di know-how portuale, di investimenti diretti e così via.

Quindi anche su questo punto la lezione da apprendere, diciamo così, è quella che l' estensione dei poteri dell'Autorità Portuale è cruciale, sia dal punto di vista geografico, sia dal punto di vista funzionale, sia ai fini dell'internazionalizzazione.

L'altro aspetto importante secondo me è la flessibilità di questo modello nel tempo. Le esigenze del mercato cambiano negli anni, con molta rapidità di quanto l'Italia, non solo l'Italia, ma in particolare l'Italia, sia in grado di cambiare le sue leggi. Quindi cerchiamo di creare un modello che interpreti, che cerchi di capire come andranno le cose e comunque, quando non è possibile capirlo, mantenga il più ampio, il più elevato numero di grado di libertà possibile.

Infine la terza questione, forse la più cruciale: l'autonomia finanziaria. Gli altri Paesi più o meno hanno un certo livello di autonomia, in genere rappresentato da concessioni e tasse portuali. Tuttavia, in presenza di grandi progetti, quasi tutti ricorrono anche a contributi pubblici che vengono decisi in alto e in qualche caso portati avanti con operazioni molto interessanti, I lavori riguardanti le ultime due grandi opere portuali a Rotterdam hanno comportato un investimento pubblico di settecento milioni su un totale di tre miliardi solo di land-implementation, ma con l'ingresso al 30% dello Stato nell'Autorità Portuale di Rotterdam.

Ma qual' è l'aspetto che secondo me va sottolineato? Facciamo un confronto di cifre fra Rotterdam e il totale dei porti italiani la cui movimentazione risulta leggermente inferiore. In Italia,nel 2013, abbiamo cinquecento milioni di entrate proprie, tra canoni concessori, tasse portuali e l'uno per cento del gettito dell'Iva, che pur ammontando a soli 70 milioni è sempre meglio di niente. Poi però, sempre dato 2013, abbiamo anche duecento milioni di contributi pubblici in conto capitale.

Il raffronto fra dove sono gli investimenti pubblici e dove sono i traffici, è bene sapere, ha un coefficiente di correlazione molto basso.

Ciò che vorrei dire è che in Italia si tratta di investimenti decisi fondamentalmente con contributi che vanno al di là e al di fuori dell' autonomia finanziaria dell'Autorità Portuale. Un'autonomia, ripeto, che c'è ma che è limitata. Se noi mettiamo insieme cinque dei maggiori progetti in corso, arriviamo a un totale di oltre sei milioni di teu di nuova capacità di movimentazione e ad una spesa totale di quasi quattro miliardi di euro. La nuova area Maasvlatke di Rotterdam è realizzata invece con un terzo in meno di costi e ha il triplo della capacità. Mi sto riferendo alla capacità non al traffico. Il limite in Italia è rappresentato dal fatto che ci siano troppi progetti, che siano troppo costosi, che ci sia una sovra-capacità. Una cosa che avremmo il diritto di non aspettarci visto che non esiste un'autonomia degli investimenti. Se ci fosse una vera autonomia ci sarebbero investimenti efficienti ed una tendenza ad esacerbare la concorrenza fra i porti. Invece è palese che in Italia manca piuttosto una sorta di coordinamento.

L'autonomia finanziaria genera scelte di investimento efficienti, incentiva ciascun porto a selezionare la migliore spesa possibile dei suoi soldi, quella che può garantire maggiori ritorni dai futuri traffici. Gli investimenti finanziati a livello superiore, almeno in Italia, sembrano generare troppi progetti e/o progetti troppo costosi. L'autonomia finanziaria quindi deve estendersi non a coprire le spese di funzionamento, ma a coprire le spese di investimento. Questa è probabilmente la vera differenza che esiste fra l'autonomia finanziaria italiana e quella degli altri Paesi che ho esaminato. La nostra è un'autonomia che non deve rischiare di tradursi in un'assenza di coordinamento come purtroppo già accade.

Tirando le somme, riguardo alla prossima riforma portuale che prevede un diverso modello di gestione, che ha certamente degli aspetti sicuramente positivi, va però rilevato, a mio avviso, che ha un elemento negativo. Quello di produrre un ulteriore livello che potrebbe complicare le cose se le competenze non sono chiarite e si moltiplicano i passaggi anziché ridurli. Certamente sono aspetti positivi la riduzione del numero delle Autorità Portuali, la semplificazione della governance, se ci si riuscirà, un migliore collegamento delle nostre strutture portuali con i corridoi e le reti europee così come il maggiore coordinamento e razionalizzazione degli investimenti. Anche su questo punto così importante però si addensano degli interrogativi vista la previsione di un coordinamento orizzontale fra i porti dello stesso range, che è un po' l'aspetto più evidente, più plastico, diciamo, della riforma che è in cottura. Non dimentichiamo però di concentrarci su quelli che sono considerati da tutti i fattori chiave: governance, chiarire le competenze, ridurre il numero di organi all'interno dell'Autorità Portuale, ridurre la dispersione dei processi decisionali, l'influenza della politica pur preservando il ruolo degli enti territoriali, la burocrazia e la durata dei processi.

Non dimentichiamo inoltre di quanto siano fondamentali le funzioni del controllo geografico, sugli investimenti, sugli inland terminal, sui dry- port, eccetera, e prevediamo flessibilità per questo tipo di norme. Infine non dimentichiamo anche dell'aspetto finanziario, sia nel senso di completare l'autonomia finanziaria e di chiarire le modalità e i criteri di attribuzione delle risorse, sia nel senso di aumentare il coordinamento allo scopo di evitare l'over-capacity, che purtroppo è già in essere. Dobbiamo ridurre i costi. Il dato prima citato nel confronto con Rotterdam è un po' preoccupante. Indica che noi produciamo assai meno che altrove, con costi tendenzialmente anche maggiori».

Quali sono le reali priorità del nostro sistema portuale?

La prossima riforma dovrà garantire una maggiore efficienza e competitività della filiera logistica nazionale iniziando dai porti

SEBASTIANO BARISONI. Così come è emerso anche dalla relazione di Musso, il porto in altri Paesi viene visto come una industria in senso stretto. Come soggetto moltiplicatore di investimenti con positive ricadute sul territorio; da noi il porto è stato visto anche come soggetto politico. Proprio per questo aspetto si è creata una grande confusione. E' diventato elemento di potere politico è non di potere economico. Quello che è successo dal 2004 in poi, non solo nel 2004, ma dal 2004 in poi, è che nell'Autorità Portuale si sono concentrati anche degli interessi, in molti casi legittimi, non sto dicendo illegittimi, di natura politica, di consenso politico, di potere politico, di risoluzioni di potere politico. Da lì poi è iniziata la grande conflittualità tra i soggetti presenti. Da lì in poi anche questa mania tutta italiana di individuare ventiquattro soggetti e così via.

Vorrei evidenziare però quanto Musso diceva poco fa a proposito dell'autonomia finanziaria. Qui bisogna capirci. Da un lato voi chiedete che il Governo intervenga con un insieme di iniziative, non dico dirigistiche, ma di distribuzione di risorse economiche; dall'altro però Musso fa capire, in maniera molto chiara, come l'autonomia finanziaria poi produca dei benefici rispetto a scelte di carattere dirigistico. Scelte che non hanno sempre corrispondenza con i volumi movimentati da un determinato porto.

E' ovvio che non si voglia rinunciare all'intervento pubblico quando questo garantisce interventi fondamentali, però è necessario che il governo chiarisca la questione dell'autonomia finanziaria che le Autorità Portuali devono avere, in modo che quei soldi possano essere volano di sviluppo. Iniziamo quindi questa seconda tavola rotonda, dedicata alle reali priorità del sistema portuale italiano in vista della riforma. Una riforma che dovrà garantire una maggiore efficienza e competitività della filiera logistica nazionale e che vede coinvolti porti, mare e logistica. Il primo ad intervenire sarà il Presidente di Assoporti, Pasqualino Monti.

PASQUALINO MONTI. Solo una precisazione rispetto a quanto detto dal Professore Musso. Ho condiviso molto il suo giudizio rispetto al trend di crescita del traffico dei nostri porti, che inizia con l'approvazione dalla legge di riforma del 1994 e che è continuato fino al 2005. Vedo qui in prima fila il dottor Silvio Di Virgilio, che in quel periodo era Capo Dipartimento della struttura. Questo per dire che esisteva una funzione centrale. C'erano leggi di finanziamento di settore che hanno garantito ai porti di crescere e di rispondere in maniera efficiente a quelle che erano le esigenze del mercato. Quindi una risposta la troviamo proprio nella nostra storia. Ed è per questo che ringraziamo Silvio Di Virgilio: ha rappresentato davvero tanto per i nostri porti. Come Capo Dipartimento, all'epoca spettava a lui fare po' questa sintesi. Al tavolo con l'associazione, con il cluster, si decideva come e dove investire le risorse. I risultati di quel lavoro si vedono proprio nel trend di crescita che è stato ricordato. Nel momento in cui le leggi di settore si sono bloccate si è registrata una interruzione di quel trend. Nei grafici vediamo uno scalino. E' una situazione che è unicamente creata in Italia, che non ha interessato gli altri sistemi portuali con cui generalmente ci confrontiamo. E' un fenomeno solo italiano, tipicamente italiano, quello scalino. Corrisponde non ad una fase di flessione ma di crescita molto rallentata rispetto a quelle che sarebbero state le reali capacità del sistema portuale nazionale.

SEBASTIANO BARISONI. Il nodo che deve sostanzialmente sciogliere il Governo e il rapporto tra l'Autorità Portuale e gli enti locali, con gli interessi politici del territorio. Il problema non è di carattere nazionale ma di carattere territoriale. Tanti dei conflitti a cui abbiamo assistito in questi ultimi anni sono nati dal diverso interpretare il ruolo del porto e dalla presenza di interessi conflittuali. Se fossero stati solo interessi di carattere economico, sarebbe stata una sana discussione. La vera soluzione sarebbe stata solo quella di capire se e quale sviluppo devono avere certi porti rispetto ad altri. Ma sappiamo tutti benissimo che lì dentro c'erano lobby di potere integrate. Questa situazione ha fatto del male. Lo dico senza prendere parte per un'Autorità o per un porto rispetto agli altri. Una situazione che ha fatto un danno incredibile a questo Paese. Basti vedere il rapporto tra container movimentati e investimenti che citava poco fa il professor Musso.

Non è possibile che noi abbiamo un decimo dei container e quasi il doppio del costo rispetto a Rotterdam. Qualcosa non funziona! E non voglio pensare ad altro.

PASQUALINO MONTI. Per questo l'idea di accentrare oggi alcune funzioni di coordinamento nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gioca secondo noi una funzione determinante per lo sviluppo.

SEBASTIANO BARISONI. Vorrei andare avanti in questo nostro dibattito cercando di conoscere meglio due importanti esperienze. In primo luogo chiamo sul palco il dottor Ignazio Messina, Amministratore delegato della "Ignazio Messina spa". Da lui vorrei capire, restando alti, cosa accadrà prossimamente riguardo ai grandi traffici.

IGNAZIO MESSINA, Ad Ignazio Messina & C. SpA. Innanzitutto grazie al Presidente Monti, ad Assoporti, per l'invito, per l' occasione di poter rispondere, spero in maniera concreta, a quelle che

sono state le varie sollecitazioni. Veramente in questi giorni ho pensato molto a cosa dire e su cosa concentrarmi. Ovviamente poi quando si arriva in un contesto così qualificato sorge la necessità di fare ulteriori riflessioni. Oggi ho preso diversi appunti

Parto da due, tre considerazioni che ho ascoltato e che trovo particolarmente significative nel bene e nel male. Io tutta questa over-capacity di offerta infrastrutturale per i contenitori sinceramente non la vedo. Vedo tanti porti, chiedo scusa non voglio offendere nessuno, che sono inadeguati rispetto alle attuali richieste del mercato, inadeguati a ricevere navi di sempre maggiori dimensioni. Mi chiedo se ciò che è successo in questi ultimi dieci anni nel mondo dello shipping è stato colto nel suo reale valore. Partecipando a riunioni, a tavoli di lavoro in tema portuale ho spesso ascoltato previsioni, riflessioni, che mettevano in conto l'inevitabile arrivo di navi da ventimila o ventiduemila "TEU". Ho ripetuto più volte che anche gli armatori dovranno iniziare a creare economia per poterle riempire. Oltre che della crescita dimensionale della nave e del numero delle navi, prima o poi si dovranno occupare anche di economia. Con quello che sta succedendo nel mondo, mi riferisco ai mercati che crescono di più come la Cina, che comunque non ha più percentuali a due cifre, bisognerà trovare del traffico.

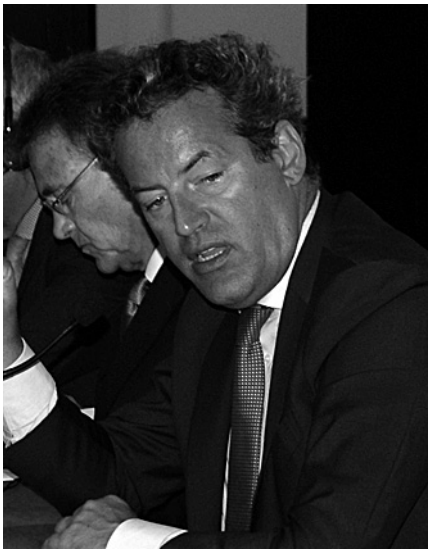
In questo contesto qual'è la risposta dei porti italiani? Sicuramente le Autorità del settore portuale possono dare una mano nella governance dei porti. I porti però rimangono quelli. Si possono anche trovare delle economie di gestione, si possono trovare anche delle economie di scala. Penso ad esempio ai servizi tecnico-nautici, che è l'altra parte dell'aspetto commerciale dei porti, che non è ancora stato abbastanza affrontato in questa sede e che non è così trascurabile in Italia. Sono convinto che, e mi ha fatto molto piacere sentirlo dire da Garcia Milà, che le Autorità Portuali non sono destinate solo a creare infrastrutture, ma hanno lo scopo di creare delle infrastrutture a servizio dell'economia, che è cosa differente.

SEBASTIANO BARISONI. non al servizio di sé stessi, diciamo.

IGNAZIO MESSINA. Se si vogliono risolvere i problemi sociali del Mezzogiorno creando delle infrastrutture che il mercato non chiede, mi domando se facciamo un servizio al Paese. Probabilmente quelle infrastrutture saranno solo occasione di spesa. Non daranno quelle utili risposte in termini sociali che poi il territorio si aspetta.

Sinceramente vorrei che invitaste ogni tanto, oltre agli armatori italiani, anche quelli non italiani. I grandi gruppi armatoriali internazionali potrebbero dirvi ciò che stanno programmando. Potrebbero dirvi quali saranno le loro future politiche marittime. Guardiamo ad esempio quello che è accaduto in termini di ricettività delle grandi navi. Qual è la politica che il Ministero, l'organismo che sarà centrale nella visione del nuovo piano strategico della portualità, vuole seguire? Quali porti dovranno ricevere le grandi navi? E' importante affrontare la questione nella giusta maniera, come porsi. Ipotizzare che tutti i porti debbano avere terminal contenitori adatti a queste navi è come se iniziassimo ad offrire un servizio, dalla Cina al Far-East, con delle navi da tremila teu quando invece ce ne sono già da ventimila teu che oggi solcano i mari.

Il mio auspicio, la mia richiesta è che nella programmazione delle nuove infrastrutture si tenga conto di quello che è veramente il mercato lato mare. Se non si contestualizzano queste cose diventa veramente difficile poi fare il bene del Paese. Un armatore quando sceglie un porto tiene conto delle cose di cui dicevo prima a proposito delle



Sebastiano BARISONI

strutture che devono servire l'economia. All'armatore non dico che poco importa della governance ma se trova un porto efficiente non si pone il problema di quale sia la governance. Vuole invece essere collegato a un bacino di traffico più ampio possibile, per concentrare in quel porto il maggior numero di imbarchi e sbarchi di merce sia essa in contenitori, sia essa ad esempio rinfuse liquide. Non ci sono solo contenitori che viaggiano via mare.

Ma vediamo cosa è stato fatto. Per esempio alcuni porti nel settore bulk, quello delle rinfuse, non si sono adeguati. Diversi armatori si sono fatti costruire delle navi che servono come terminali off-shore per poter trasbordare della merce bulk, delle rinfuse, dalle navi di grandi dimensioni in modo da sfruttare le economie di scala sulle lunghe distanze. Queste nuove unità operano come terminal galleggianti. E' una tendenza che può affermarsi anche nel settore contenitori? Alcuni porti molto importanti, quelli della costa Est degli Stati Uniti, per ora non sembrano essere così decisi a seguire gli armatori in questa rincorsa al gigantismo navale. Sembra non vogliano adeguare così immediatamente, come loro richiesto, le infrastrutture portuali.

C'è uno studio della Ocse che valuta quanto sia stato giusto da parte degli armatori decidere di far costruire navi da ventimila teu senza pensare alle ripercussioni che questa scelta ha sulle infrastrutture portuali. Ve lo segnalo pur essendo io stesso armatore. Ma cito anche altri esempi. Quando i brasiliani hanno costruito le navi "valemax", unità da quattrocentomila tonnellate, le autorità cinesi hanno detto che non sarebbero mai entrate nei loro porti per motivi di sicurezza, salvo poi comprarle quando lo hanno ritenuto economicamente opportuno. Di conseguenza la questione sicurezza che prima esisteva è poi sparita e quelle unità sono potute entrare nei loro scali.

Quindi vi prego di tener conto di questi contesti, di queste esperienze. Non possiamo più pensare ai porti italiani facendone la conta. Se vogliamo aggredire una parte del mercato europeo, dobbiamo metterci a confronto con i porti europei. Porti europei di cui abbiamo esponenti di grande rilievo seduti a questo tavolo. E in questo discorso legato alla competitività incidono sicuramente le infrastrutture, i collegamenti. Non voglio togliere spazio all'amico Rino Canavese che concluderà questo incontro ma mi domando e vi domando: è corretta la scelta di partire da un porto per definire le così dette piattaforme logistiche? Le piattaforme logistiche non dovrebbero servire alle aree industriali e poi, in un secondo momento, creare a loro servizio anche i collegamenti con i porti?

Oggi il problema maggiore dei porti, per quanto riguarda le piattaforme logistiche, è che purtroppo sui nostri binari viaggiano dei treni che non sono più adeguati a quelle che sono le necessità di trasporto delle mega-carrier. Faccio un esempio: è come se al posto dei treni che viaggiano in nord Europa da e verso i porti di quell'area e che vengono anche in Italia, a prendere carico attraverso le grandi infrastrutture che si stanno realizzando, fossero navi da dieci, quindici, ventimila teu. Mentre al contrario è come se noi con le nostre attuali infrastrutture continuassimo ad operare le navi da tremila teu. I nostri "trenini" non trasportano più di mille e cento, mille e duecento tonnellate. Non trasportano più di 66 teu! Vogliamo colmare questo deficit utilizzando solo i camion? Vogliamo intasare l'Italia di camion? Non ho nulla contro i camion. Hanno un utile ed insostituibile ruolo nella tratta terrestre , nell'ultimo miglio.

SEBASTIANO BARISONI. Su questo aspetto siamo d'accordo. Noi come "Sole 24Ore" lo ripetiamo spesso. In un prossimo incontro sarebbe utile la presenza dell' amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato. E' una diatriba di cui parliamo ormai da troppi anni. Parlo di quello che deve essere il destino del settore cargo in Italia. Quando ci fu Assocargo che cercò di fare concorrenza al servizio cargo delle Ferrovie dello Stato, l'allora Ad Mauro Moretti si arrabbiò. Si arrabbiò anche con il sottoscritto per aver solo invitato il presidente di Assocargo.

Questo è purtroppo il nostro Paese, no? Siamo tutti bravi a fare ragionamenti di grande portata, poi quando tocchi un interesse anche solo microscopico devi fare i conti con spiacevoli risposte.

Allora decidiamo una volta per tutte se Assocargo deve o no far concorrenza alle Ferrovie dello Stato. Invitate anche le Ferrovie dello Stato, chiedete un impegno concreto. Il dottor Messina ha ragione nel dire: "non sviluppiamo prima il porto se poi manca l'area industriale". Però sono stufo di sentire in tutti i convegni sulla logistica integrata, anche di carattere portuale, che tutto il vantaggio geografico di Gioia Tauro ce lo perdiamo per come è lento il trasporto all'interno del nostro Paese. Conviene così sbarcare ad Anversa, piuttosto che a Gioia Tauro.

Capisco ciò che dice il dottor Messina. Ma deve esser chiaro che Gioia Tauro non deve esistere solo in funzione del tessuto industriale della Calabria o della Campania. Gioia Tauro, in presenza di un piano integrato, dà l'opportunità di risparmiare sulla distanza, sui giorni di viaggio teorici. Quindi è vero ciò che lei dice ma è altrettanto importante decidere se andiamo a concorrere o no sulle distanze geografiche. In caso contrario rinunciamo e lasciamo i binari così come sono. Facciamo girare solo "trenini" e la quota cargo di questo Paese resterà insignificante. Scusi l'interruzione.

IGNAZIO MESSINA. Grazie per il contributo, per le precisazioni. Non solo la quota cargo rimane bassa, ma rimangono bassi i volumi movimentati nel porto, perché il bacino rimane sempre quello raggiungibile via camion e quindi molto vicino al porto. Questo credo che sia un tema molto importante. Lei mi ha dato anche lo spunto per parlare di Gioia Tauro. Quella struttura è nata come porto di transhipment, di trasbordo. A tal proposito, sempre come Sistema Italia ci dobbiamo domandare se è giusto per motivi sociali o per motivi economici far viaggiare le merci via treno da Gioia Tauro fino al nord-Italia, per poi raggiungere le aree industriali nazionali e/o quelle europee.

Ho visto che con lo stesso nolo merce pagato per Gioia Tauro si arriva anche nel nord Adriatico o nel nord Tirreno. Non potrebbero partire da lì i treni che dovrebbero raggiungere le destinazioni del nord Italia o del centro e nord Europa? Si tratta di una scelta fondamentale. Infatti, vorrebbe dire o dover realizzare ed adeguare tutta l'infrastruttura ferroviaria da Gioia Tauro in su, oppure farlo solo per le infrastrutture che vanno dai porti del nord Italia in su.

Ignazio MESSINA

Faccio solo un brevissimo riferimento anche alla competitività. Sappiamo tutti dei problemi che i gestori del terminal dicono di avere in termini di costi a causa delle normative nazionali. Faccio a tal proposito una breve riflessione sui servizi tecnico-nautici, a quella che è stata la governance di questi ultimi vent'anni. Abbiamo visto i benefici che si sono avuti nei porti italiani dopo la legge di riforma 84/94. Con la privatizzazione delle operazioni commerciali di imbarco e sbarco della merce i nostri porti sono rifioriti. Forse sono state fatte troppe Autorità Portuali. Comunque quella riforma è stata all'epoca un elemento assolutamente decisivo di rilancio della portualità. In questo processo un ruolo determinante lo hanno svolto le Autorità Portuali e le Autorità marittime. Quest' ultime hanno impiegato questi vent'anni per far assumere al ruolo da loro svolto una valenza sempre più "commerciale". Non solo di garanzia di sicurezza all'interno del porto e al servizio della navigazione, non solo per le competenze che hanno sui servizi tecnico-nautici, ma per quelle che

ancora oggi la legge riserva loro.

Il contesto normativo è infatti ancor più ampio. Ricordo ad esempio che oltre alla riforma 84/94 che vogliamo riformare dopo 21 anni, abbiamo anche un Codice della Navigazione che ha 73 anni e che è ancora in vigore.

È così difficile, e termino il mio intervento, valutare e capire quando effettivamente esista nella realtà una valenza di sicurezza riguardo ai servizi tecnico-nautici? Mi è piaciuta molto la definizione che ha dato il comandante Angrisano di "sicurezza produttiva". Benissimo! Separiamo queste due funzioni. Una cosa è la sicurezza nel senso stretto della parola e una cosa è l'aspetto commerciale. Mi rivolgo a voi tutti per dirvi che spesso si sottovaluta quanto incidano questi costi in tema di competitività commerciale. Oggi in un porto italiano spendiamo per ogni contenitore movimentato quasi la stessa cifra sia per il servizio di rimorchio, che per le operazioni di sbarco ed imbarco. E' così che tutta l'organizzazione che si è data un porto, gli investimenti che sono stati fatti, quelli che ha fatto il terminalista in infrastrutture e in macchinari, in impianti, pesano quanto il servizio di rimorchio.

Questi sono fattori che tengono assolutamente lontani gli armatori dai porti, perché inoltre tendono ad incidere sempre più. Sono circa dieci anni che i noli marittimi scendono. Oggi abbiamo noli sui due-trecento euro. L' incidenza del servizio di rimorchio è mediamente di ottanta euro a contenitore: è una pura follia! Spero e chiedo comunque che le Autorità marittime possano continuare il loro percorso a fianco delle Autorità Portuali, perché possano continuare a lavorare per migliorare la gestione dei porti nell'ottica di una maggiore efficienza e competitività. Non corriamo il rischio di ripartire da zero solamente per una volontà politica dettata dal "risparmio", da un minor costo di gestione delle amministrazioni pubbliche, perché si disperderebbe tutto il prezioso patrimonio che fin qui abbiamo costruito.

SEBASTIANO BARISONI. Torniamo adesso da dove eravamo partiti con il contributo che ci darà Rino Canavese, già presidente dell'Autorità Portuale di Savona, e adesso amministratore delegato dell' Interporto Cim di Novara. Il dottor Messina parlava poco fa di scelte da fare sul ruolo che dovrà avere Gioia Tauro. Ci sono diversi problemi oltre a quelli prima citati. Ci sono ad esempio infiltrazioni gravissime della criminalità organizzata più volte denunciate e scoperte dalla Magistratura . C' è un problema diciamo di "tenuta" del porto in una realtà, in un territorio, ahimè flagellato dalla 'ndrangheta. Un Governo, diceva il dottor Messina, ha però anche l'obbligo di interrogarsi se è bene fare welfare attraverso scelte così dispendiose. Io ho capito benissimo il suo ragionamento. Se a parità di costo riesco a sbarcare le merci già dove il Paese è infrastrutturato, cioè nei porti del nord Italia, è meglio. Lo sviluppo del Sud non posso farlo in maniera inefficiente, anti-economica. La Cassa del Mezzogiorno l'abbiamo già vista e non è servita a niente. Quindi è meno oneroso efficientare quello che già abbiamo. Dopo di che, se il Governo prospettasse un piano di investimenti infrastrutturali tale da portare la logistica integrata via rotaia da Gioia Tauro al nord, allora facciamo questo. Ma oggi, come si suol dire, "non è aria". Non c'è un euro. Per cui di cosa stiamo parlando? Allora utilizziamo i soldi che abbiamo nel migliore dei modi.

Chiudo l'inciso sottolineando che il welfare non si fa con le opere inefficienti. Non è welfare. E' elemosina e questo vale anche per il sud. Allora chiedo a Canavese, è una questione che mi incuriosisce dall'inizio di questo incontro, perché nemmeno un grammo o forse qualche grammo, ma non di più, di merce dei Paesi del centro Europa non arriva e non parte dai porti italiani?

CRISTOFORO CANAVESE, vicepresidente CIM Novara. Per rispondere alla sua domanda parto dalla fine di quello che volevo dire. Prendiamo la dorsale che da Trieste arriva a Torino. Quella dorsale, che poi è il "Corridoio 5", oggi permette il passaggio del treno P400 (sagoma con altezza 4 metri). Abbiamo festeggiato con una grande bevuta il "P400" arrivato a Novara, con l'orario invernale dell'anno scorso, perché finalmente dopo cinque anni a Magenta siamo riusciti a spostare un sovrapasso pedonale. Costo dell'investimento: dodicimila e cinquecento euro per Rfi. Un ostacolo che ha tenuto fermo il P400 da Trieste a Novara per quattro anni. Adesso, come dicevo, di lì passa il P400. Che cos'è il P400? Sono treni da duemila tonnellate e settecentocinquanta metri di lunghezza. É un treno a standard europeo.

A Nord del "Corridoio 5" ho le discese dal Brennero e verso i porti dell'area anseatica, quindi la zona di Amburgo e di Brema, ho le nuove salite dei valichi di base svizzere, che quindi sono la salita verso Rotterdam e verso Anversa che hanno lo standard "P400". Non solo questo. Tra due anni, nel 2017, i dati del Governo svizzero, del nostro Governo e delle tre Regioni interessate, dicono con chiarezza, che lungo quelle linee io posso raddoppiare il volume di treni in transito.

Il nostro mercato è un mercato che fondamentalmente, per 80%, è concentrato nell'area che va da Torino a Brescia. Lì c'è il cuore del mercato del nord Italia. Questo mercato è raggiungibile, si può servire da nord ma non si può servire da sud. Quando ragioniamo con i porti, con una fatica incredibile e grazie a qualche "matto" che ha anche comprato dei locomotori per fare treni corti e riuscire a fare servizio con costi competitivi, su cosa ci scontriamo?

Su quello che dicevamo prima. Quando siamo fortunati riusciamo a fare treni da mille e duecento tonnellate.

Mettiamo due locomotori e facciamo dei treni lunghi da cinquecentocinquanta metri. Oggi non abbiamo linee ferroviarie che permettano di andare oltre i cinquecento cinquanta metri di lunghezza. Nonostante questi limiti, stiamo però chiedendo di avere a tutti costi, domani mattina, il terzo valico. Non chiediamo invece con ugual forza di migliorare le connessioni dagli interporti di base, dai porti da cui possiamo inoltrare merci verso i nodi di Milano o Novara.

Si tratta di un'altra scelta da fare che ho avuto già modo di illustrare al ministro Delrio. Forse con investimenti modesti potremmo riuscire a connettere la rete. Fate attenzione: dal 2017, quando i nuovi valichi alpini di base saranno aperti, il problema sarà quello di essere noi in grado di aggredire quei mercati altrimenti non avremo più storia.

Ascoltando quanto detto oggi ci sono poi alcuni elementi da sfatare, ci sono cose che sono vere fino a un certo punto. Prima ho ascoltato quanto detto da Enrico Musso. Da bambino mi hanno insegnato che io non posso mischiare le pere con le mele. Se nei costi relativi alle infrastrutture ci metto anche la quota di investimento privato, sbaglio!

Posso fare un paragone? La quota di investimento privato su una struttura portuale è l'elemento che mi fa capire se quella struttura sta sul mercato o meno; se è solo investimento pubblico può anche non essere centrata sulla richiesta del mercato. Però se c'è una quota significativa di investimento privato, forse quella cosa sta sul mercato.

Torno al ragionamento che facevo prima. Faccio l'esempio di Novara. Lì vivo due giorni alla settimana. L' interporto ha un flusso di oltre ottomila coppie di treni anno. E' la parte che seguiamo come "Cim", scalo Boschetto, e affianco a noi c'è la quota "Hupac" , le "Autostrade viaggianti" per Friburgo, con quattordici corse giornaliere, andata e ritorno. Le "Autostrade viaggianti" sono camion che entrano sul treno senza fare nessun movimento strano. Vanno a Friburgo e là nuovamente salgono sul treno e vengono a Novara. Quella merce ha per il 90% provenienza europea. Ma non tutta proviene dai porti del nord Europa. Solo il quaranta per cento arriva dai porti del nord Europa. Ci sono dei mercati di produzione e di consumo che si scambiano merci. Il nord Italia e il nord Europa si scambiano merci indipendentemente da quello che passa dai porti.

La seconda cosa che va sfatata riguarda le nostre ferrovie. Le nostre ferrovie hanno mille problemi. Prendiamo ancora come esempio Novara. Su duecentoventi coppie di treni alla settimana, secondo voi quante ne traziona il gruppo "Trenitalia"? Meno del 25%. Sono tutti trazionisti europei che vengono lì. Oggi favoriamo questa loro presenza perché ci portano merce e la riportano su. Io spero un domani di poter favorire la loro presenza, non solo su Novara, non solo su Melzo, non solo su Milano Smistamento, ma di favorirla anche più a sud, anche più in basso, di farli arrivare fino all'area di Rivalta Scrivia, di farli arrivare fino alle aree portuali liguri. Queste sono le sfide che abbiamo davanti. Quel tratto di linea che va a sud dobbiamo però renderlo almeno percorribile.

Cristoforo CANAVESE

Torno indietro su alcune questioni prima discusse. Qualcuno parla di sovracapacità. Tornando a fare il portuale mi preme mostrarvi quanto prevede Hupac anche in vista del progetto Alptransit. Anche i rappresentanti del porto di Rotterdam lo conoscono. I signori di Rotterdam sarebbero felicissimi di mettere un inland terminal nell'area tra Busto e Novara. Nel 2017 ci saranno grandi potenzialità ferroviarie. Ma il tema vero è che le grandi navi non sono più dei sogni. Sono delle realtà. Chi avrà la possibilità di servire quelle navi in arrivo dal Far East potrà cercare di entrare in quel mercato.

Bisogna cambiare la mentalità e la struttura del porto per poter servire quelle navi. Rotterdam ce lo ha insegnato. Quarant'anni fa, quando ho cominciato a occuparmi di porti, andavo a Rotterdam e restavo a bocca aperta. Ci vado ancora oggi. Non si sono fatti tanti problemi quando hanno visto che sul mercato era previsto l'arrivo di quelle navi. Hanno realizzato la nuova area Maasvlatke perché non esisteva altra soluzione. Lo stesso ha fatto Barcellona con un'area tutta nuova. Questo è quello che chiede il mercato. Noi dobbiamo smetterla di ragionare stando lontani da quelle che sono le richieste degli operatori, le richieste del mercato.

L'ultima annotazione riguarda il fatto che essere operatori di mercato a volte non è sufficiente. C'è un passaggio nell'intervento dell'amico Ignazio Messina che condivido. Noi non dobbiamo essere troppo prigionieri delle grandi compagnie armatrici. Le loro logiche possono essere diverse da quelle che sono invece necessarie per lo sviluppo di un Paese.

L' ultimissima mia annotazione è dedicata alle situazioni positive che si

stanno affermando in varie forme e in vari territori. Per esempio le tre Regioni, Liguria, Piemonte, Lombardia, hanno dato vita, per la prima volta, ad un concreto lavoro comune. Un lavoro in cui si fanno delle cose, che non parla di politica. La Regione Piemonte è stata promotrice di un 'azione comune che va avanti, che si svolge, tutte le settimane, coinvolgendo tutte le strutture logistiche piemontesi. La Regione Friuli, altro esempio, si sta molto impegnando sul fronte ferroviario. Ecco, queste sono le cose positive, questi sono gli esempi da sottolineare per sensibilizzare le altre amministrazioni pubbliche. Se non facciamo questo ci troveremo con la situazione che vi ho prima descritto cioè con uno sbarramento verso il Corridoio 5 così che tutto quello che sta sopra a quell' asse orizzontale non lo faremo certo noi. I porti liguri, a partire da La Spezia, a partire da Genova, a partire da Vado, tra tre o quattro anni avranno una potenzialità di sei milioni di contenitori. Vogliamo o no sfruttare questa opportunità? Questa è la nostra prossima sfida.

SEBASTIANO BARISONI: In conclusione, visti tutti gli elementi di criticità citati anche durante questo incontro, l'elemento positivo che mi piace sottolineare, facendo una battuta, è che grazie alla confusione creata dai vari soggetti in campo, il Governo ha deciso di avviare un riordino del settore.

Il tema del trasporto marittimo, delle Authorities e della logistica integrata, ritorno serio, è troppo importante per essere lasciato solo agli attori in campo. Questo non vuol dire che gli attori in campo non debbano avere un ruolo. Ma è poi giusto che intervenga anche il regolatore e che ci sia una normativa, una legge. Anche accorpando, vedremo. Voi però dovete continuare a dare elementi di supporto al Governo per ragionare fuori dagli schemi facili, dei corti circuiti. Diciamola tutta così da farmi "amica" la platea nel finale: non è che il settore abbia dimostrato in questi anni una grande capacità di autoregolarsi. Non stiamo a dire per colpa di chi. Vogliamo mettere nel mezzo gli enti locali? Le lobbies di potere locali? Quindi ben venga un Governo che decide, se decide. Delrio ce lo ha garantito. Vedremo. Poi naturalmente ci sarà qualcuno che si lamenta. C'è sempre qualcuno che si lamenta in questo Paese. Secondo aspetto, e sono qui in sintonia con Canavese, usciamo dalla retorica, dal dire che la logistica non serve, che viaggiano già troppe merci in questo Paese. Ho sentito dire anche questo, purtroppo, in alcuni convegni da varie "anime belle". Non è un problema di "Tav" o "No Tav". Se c'è un accordo europeo per fare dei corridoi facciamoli.

Ho avuto discussioni anche con eminenti professori che continuano a dire "ma adesso non ci serve". Qui torniamo all'esempio che faceva il presidente Monti del giocatore di hockey che dice " io vorrei posizionarmi dove immagino andrà il dischetto". Se continuiamo a posizionarci dov'è adesso, si trova il dischetto ma, secondo me andiamo poco lontano. Il "Corridoio 5" rischia di tagliarci completamente fuori. Ogni volta che questa cosa l'abbiamo detta o scritta l'opinione pubblica ci ha spesso guardato con l'espressione "chi se ne frega"! Ma così facendo si diventa sempre più marginali a livello di flussi economici.

Per cui ben venga anche un riordino delle Autorità Portuali . La partita si giocherà nel decreto attuativo, così come per tutta la riforma Madia. Sarà una partita che si giocherà su diciotto tavoli. Infatti abbiamo contato diciotto decreti, di cui uno, appunto, è quello che riguarda le Autorità Portuali. Speriamo si giochi in una logica che non sia populistica. Sull'idea del privato, della bontà dell'investimento, posso essere in parte d'accordo con Canavese. Poi però altre realtà insegnano che il pubblico può essere determinante se è un pubblico fatto in un certo modo. Non credo che l'unico indicatore dell'efficienza sia l'assunzione di un rischio da parte del privato. Ho capito benissimo il ragionamento di Canavese. Però Rotterdam insegna. Gli azionisti sono per 2/3 il Comune e per 1/3 lo Stato olandese: fanno utili. Per cui usciamo anche dai facili dogmatismi e dai facili schemi. Grazie a tutti.

Associazione Porti Italiani
Via dell'Arco de' Ginnasi, 6 - 00186 Roma
tel. +39 06 6876193 - fax +39 06 6876550
e-mail: info@assoporti.it - sito web: www.assoporti.it