

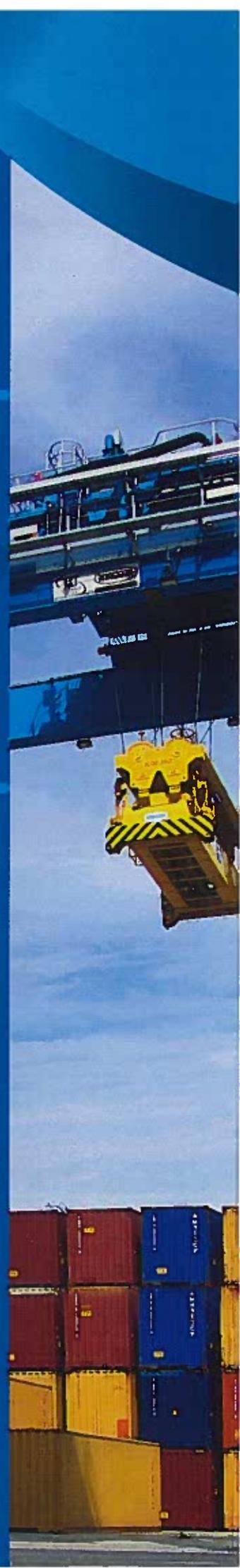


**ASSOPORTI**

**ASSEMBLEA GENERALE**

**RELAZIONE DEL PRESIDENTE  
PASQUALINO MONTI**

**29 OTTOBRE 2013**  
ROMA EVENTI FONTANA DI TREVI



Autorità, amici, gentili ospiti,

per me non è solo un grande piacere e un grande onore essere qui oggi. Non è solo la mia prima volta nella funzione di Presidente dell'Associazione dei Porti Italiani.

E' per me, prima di tutto, una grande responsabilità. Il nostro paese, ed è inutile che illustri a voi i dati che purtroppo sono noti a tutti, attraversa una crisi epocale, una crisi che mette in discussione strutturalmente la sopravvivenza del nostro sistema economico, produttivo, ma anche il nostro assetto sociale.

Le difficoltà di far convivere una politica di rigore che asseconi le indicazioni o – secondo alcuni – le imposizioni dell'Unione europea, con una politica di sviluppo che consenta di generare ricchezza, occupazione, consumi, ripresa produttiva, sono sin troppo evidenti.

E ciò richiede a ciascuno di noi, alla nostra Associazione in questo caso, l'assunzione di responsabilità precise. Prima fra tutte quella di parlare chiaro e di illustrare con grande realismo, quello che sarebbe richiesto non ad un amministratore, bensì a un buon padre di famiglia, il percorso da realizzare fra i rischi e gli ostacoli reali che si parano e si pareranno sul nostro cammino.

Assoporti, i porti italiani hanno una doppia responsabilità ed hanno anche una doppia titolarità a intervenire a gamba tesa sulle cause della recessione. Il settore dei porti, in controtendenza anche

rispetto ai trend dell'interscambio mondiale, non ha mai abbassato la guardia ed è riuscito, persino nel periodo più buio della crisi, a chiudere con un segno più i suoi bilanci annuali e ad incrementare i suoi traffici.

I porti italiani non hanno perso occupazione, ma l'hanno incrementata nella maggior parte dei casi in modo sano, ovvero rispondendo non alle richieste del campanilismo o del clientelismo, bensì a quelle del mercato.

I porti italiani sono la prova tangibile che la spending review non è e non deve essere uno slogan privo di contenuti. Oggi le Autorità Portuali occupano 1300 addetti. Solo dieci anni fa avevano 18.000 dipendenti.

Le Autorità Portuali che li impiegano sono da sempre in equilibrio di bilancio anche perché una legge le obbliga in modo puntuale a non sforare sul fronte delle spese, perché, se ciò accadesse, scatterebbe automaticamente il commissariamento.

I porti italiani alimentano le casse dello Stato con oltre 13 miliardi di gettito fra Iva e accise, ottenendo in cambio finanziamenti sproporzionatamente esigui per manutenzione ed infrastrutturazione.

E ancora. Nei porti italiani si è concretizzato negli ultimi vent'anni forse l'unico processo sano e di mercato di privatizzazione di beni

pubblici, attraverso il meccanismo della concessione che ha portato grandi gruppi internazionali ad investire sulle nostre banchine.

**ECCO PERCHÉ I PORTI AL CONTRARIO DI GRAN PARTE DEGLI ASSET PUBBLICI OGGI SONO UNA RISORSA PER IL PAESE, NON UN ONERE.**

Ecco perché dai porti si potrebbe a macchia d'olio rilanciare l'intero sistema logistico italiano che, al contrario di quanto accaduto in altri paesi come Germania, Olanda, Belgio, Gran Bretagna, non ha mai assunto quel ruolo strategico di chiave dello sviluppo.

I porti sono in grado di farlo non perché lo suggeriscono la nostra ambizione o, peggio, le velleità campanilistiche: perché lo afferma con forza il mercato.

E sul mercato vorrei fornirvi solo alcune indicazioni, anche se chi mi ha preceduto questa mattina ha già indicato con grande autorevolezza linee guida e mega trend che devono rappresentare i driver della nostra azione quotidiana.

Ho detto quanto siano importanti i porti e quanto siano indispensabili per pianificare una ripresa sana, in un paese che ha oggi il dovere, non l'opzione, di investire nei settori che possono produrre ritorni significativi, immediati e provati in termini di ricchezza ed occupazione.

Qualcuno potrebbe pensare: lo dicono tutti. Tutti in fondo sono così autoreferenti nel nostro paese da credere che il loro settore sia la

colonna portante dell'economia presente e futura. Ma io posso con assoluta certezza affermare che i porti lo sono veramente.

Per mare viaggiano nel mondo beni per 4,5 trilioni di dollari. Sono 8,4 miliardi di tonnellate di merce che ogni anno vengono imbarcate e sbarcate nei porti e attraverso i porti immesse nell'economia nazionale dei paesi di tutto il mondo.

Le oltre 100mila navi in servizio commerciale muovono più dell'80% dell'interscambio mondiale.

Tutte le nuove economie emergenti pianificano lo sviluppo in funzione della vicinanza a un porto hub che possa rispondere alle esigenze tecniche e commerciali dei grandi operatori e al tempo stesso del mercato che sarà chiamato a servire.

Per troppi anni anche nel settore portuale ci siamo dimenticati di questo: è il mercato a fissare le regole del gioco. A noi compete gestire il territorio nel modo ottimale per far sì che le risorse e le opportunità che dal mercato emergono possano essere sfruttate nei tempi più stretti possibile, ottimizzandone le ricadute occupazionali e produttive, razionalizzando le risposte in modo da tutelare ambiente e qualità, generando quelle sinergie modali che nel trasporto rappresentano la chiave vincente per una crescita sostenibile, e specialmente, e lo dico con forza, **ANTICIPANDO I CAMBIAMENTI.**

Cambiamenti che si stanno concretizzando anche all'interno dell'Unione europea, attraverso un regolamento che – a nostro parere (e ringrazio il direttore Dimitrios Theologitis) va adattato nei contenuti alle reali esigenze dei nostri scali.

Siamo convinti che il coraggioso tentativo del Commissario Kallas verso una *reale standardizzazione* dei processi di governo degli scali debba seguire tre direttrici di marcia.

La prima: l'indipendenza finanziaria delle Autorità Portuali.

La seconda: il riconoscimento alle Authority di una unica capacità di governo di sistema.

La terza: il passaggio dalla modalità di accesso ai servizi portuali alla misurazione del valore della qualità totale dei servizi e della sicurezza ad essi connessa.

**I TEMPI SONO MALEDETTAMENTE STRETTI.** So che quello di cui sto parlando è l'esatto contrario di quanto accaduto sino ad oggi, in un paese in cui l'assetto burocratico e normativo tende a congelare la capacità di risposta economica e territoriale, in cui si allontanano gli investitori, anziché avvicinarli, come oggi sarebbe urgente fare.

Per troppi anni ci siamo cullati sull'idea che fosse scontato e, passatemi il termine, dovuto il riconoscimento internazionale all'Italia quale piattaforma logistica del Mediterraneo. **MA NON È COSÌ.** Solo per una concomitanza di fattori internazionali l'Italia è

ancora in gioco e le dolorose conseguenze di tali fattori sono sotto gli occhi di tutti noi che non abbiamo certo dimenticato le immagini di Lampedusa o quelle delle sanguinose repressioni in molti paesi del nord Africa. Se fosse stato per noi, i traffici anche quelli che oggi gravitano sui nostri porti, sarebbero andati altrove. Rileggendo vecchi giornali degli anni 70, mi ha colpito una frase pronunciata da un portuale al quale durante uno dei tanti scioperi venivano chiesti lumi sulla crisi del suo porto e sugli effetti di lunga durata generati dall'inaffidabilità di quello scalo. La risposta fu arrogante: "tanto prima o poi di qua devono passare". Non è stato e non è così.

L'esempio potrebbe riguardare uno, dieci, venti porti italiani. Riguarda l'intero sistema logistico ovvero la grande incompiuta di questo paese che per decenni non ha fatto dialogare porti con ferrovie, autostrade con aeroporti, non ha pianificato nulla. Un paese nel quale il boom dei porti a cavallo dei due millenni è stato, sì, conseguenza del processo di privatizzazione, ma specialmente dell'entrata in funzione di nuove infrastrutture moderne come Voltri, Gioia Tauro e Taranto che in quel momento hanno creato quell'offerta che genera domanda.

Quella dei porti è stata una primavera alla quale è seguita una gestione attenta. Oggi abbiamo bisogno di rendere strutturale il ruolo di questo settore partendo da due considerazioni di fondo che devono essere tenute ben presenti.

La prima. I porti e la razionalizzazione logistica che sui porti può e deve fare perno, sono in grado di rilanciare il sistema economico del paese. E solo una razionalizzazione logistica è in grado di fornire alle altre filiere una ripresa che colpevolmente non si persegue. Ci riferiamo al turismo o a industrie come quella agro-alimentare nella quale l'Italia non ha rivali.

La seconda. Nulla è scontato. LA SCOMMESSA POSSIAMO PERDERLA. Anche quel gettito sul quale l'apparato burocratico dello Stato sembra contare, quasi si trattasse di una rendita, tale non è. I 13 miliardi di euro che oggi i porti pompano nella casse dello Stato, potrebbero diminuire drasticamente, se non si porrà il sistema portuale in condizione di svilupparsi, di crescere, di rispondere in modo razionale alla domanda del mercato. Le rendite di posizione non esistono più, cari amici. Esistono opportunità e chi non le coglie è tagliato fuori. O meglio, è il caso di precisarlo: chi non le coglie nei tempi che il mercato detta.

Possiamo cullarci nelle consuete guerre fra i poveri, pensare di essere importanti, chiamarci la portaerei logistica sul Mediterraneo. Oppure abbiamo la capacità di rimboccarci le maniche. Scegliere dove investire, pianificare il territorio e le priorità infrastrutturali alle spalle dei porti per portare il mercato in banchina e intercettare, là dove è possibile o dove è realistico pensare sia possibile, i traffici e quelle navi giganti che, piaccia o non piaccia, nei container così

come nelle crociere, domineranno i mari. Navi che entreranno là dove i fondali saranno adeguati, là dove i bacini di evoluzione saranno congrui rispetto alla loro lunghezza, là dove servizi ferroviari adeguati consentiranno lo smistamento rapido da e per il mercato.

La capacità di fornire questi servizi, di internazionalizzare davvero i nostri porti, abbattendo i tempi delle procedure burocratiche, coordinando le funzioni, fornendo nei tempi giusti le risposte infrastrutturali (non quelle che ci piacciono o che sogniamo, quelle che servono sulla base di parametri ed equazioni economiche che sono ormai arciconosciuti) devono essere il reale OBIETTIVO. Il fatto che l'Italia sia precipitata al 68esimo posto nella classifica del World Economic Forum per qualità infrastrutturale non depone certo a nostro favore. Così come non depone a favore della nostra capacità di fare sistema il sorpasso nei confronti dell'Italia attuato anche dall'Olanda, per quanto concerne la movimentazione complessiva di merci nei porti.

I porti possono invertire i trend guidando una vera rivoluzione logistica. In quest'ottica, in questo quadro di riferimento (non fantasioso, non di campanile, non autoreferente) oggi sono indispensabili risposte e soluzioni rapide. Riguardano la governance delle Autorità Portuali, chiamano in causa direttamente la capacità di coordinamento che le Autorità portuali devono avere (non per

delirio di potere) ma perché sono individuate per legge come la casa comune, come la piattaforma all'interno della quale sinergizzare funzioni, obblighi amministrativi e burocrazia. Casa dalla quale dovranno partire risposte rapide (certo molto più rapide di quelle attuali) a navi e merci.

Soluzioni che consentano alle Autorità Portuali di abbattere i tempi decisionali anche in materia di investimento in nuove opere. Soluzioni che realizzino non tanto un autonomia finanziaria, ma quella che oggi mi piace chiamare una AUTODETERMINAZIONE FINANZIARIA, ovvero una capacità di sfruttare tutti gli strumenti possibili per realizzare in tempi brevi nuova offerta portuale e garantire efficienza senza incidere sul bilancio dello Stato.

Come dire: l'architrave del nostro ragionamento è l'autodeterminazione finanziaria.

Consentitemelo. Dobbiamo far comprendere con chiarezza che quel gettito di 13 miliardi non è una rendita di posizione e solo porti efficienti sono in grado di garantirne l'esistenza e forse la crescita. Ciò all'interno di una filosofia di rapporti nuovi in cui esista un legame diretto fra ricchezza prodotta e finanziamento. Una filosofia che non faccia di Assoportì una controparte ma l'elemento centrale di un sistema di competenze dalle quali devono scaturire le idee, i progetti, le indicazioni sulle norme che la politica, il Parlamento ed il

governo si attendono da noi. E ciò significa affermazione e rispetto dei ruoli, ivi compreso quello della nostra Associazione.

Nella convinzione che il processo di riforma della Legge 84/94 non debba essere arrestato, e che anzi gli effetti positivi che ormai vent'anni fa questa legge ha prodotto, debbano segnare la via maestra per il futuro, abbiamo oggi qui il dovere di fornire le indicazioni di priorità, e di collocarci anche nella posizione di consulente e mediatore fra le istanze del Governo e quelle del Parlamento. Abbiamo quindi il dovere di fornire alcune indicazioni di sostanza. Indicazioni che dovranno confluire come emendamenti nell'analisi del nuovo articolato normativo, fornendo a Governo e Parlamento un contributo essenziale di comprensione dei fenomeni per i quali lo Stato ha collocato le Autorità Portuali sulla linea del fronte fra la gestione del territorio e quella del mercato. Indicazioni che, qualora l'iter di riforma della legge 84 dovesse prolungarsi oltremodo, dovranno diventare anche parte integrante di appositi decreti che, comunque, sono indispensabili e non più procrastinabili per garantire un cambio di passo.

Proprio per le funzioni che lo Stato attribuisce alle Autorità Portuali, la prima modifica che a nostro parere va inserita nel processo di riforma è relativa alla semplificazione dei compiti delle A.P. e al loro ruolo.

In primis, le Autorità Portuali devono “uscire” immediatamente dall’elenco delle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici redatto annualmente dall’Istat: ciò non significa nuovi oneri a carico dello Stato, ma il riconoscimento del fatto che per legge e per funzioni svolte, le Autorità Portuali non possono essere soggette a norme di finanza pubblica solo per analogia interpretativa delle norme generali sulla pubblica amministrazione. Quest’apparente concessione di maggiore libertà alle Autorità Portuali non comporta alcun rischio per lo Stato ed i suoi conti, ma, anzi, rappresenterebbe per la prima volta il giusto riconoscimento nei confronti di quegli enti che hanno ben operato e che dunque non dovrebbero essere soggetti a quei tagli orizzontali che in modo incomprensibile hanno fatto di tutta tutta l’erba un fascio. Per legge le A.P. sono costrette al pareggio di bilancio pena l’immediato commissariamento ed è dal lontano 2002 che i porti non dispongono più di fondi pubblici garantiti per legge per realizzare le proprie infrastrutture. Quindi anche le condizioni tecniche per le quali le A.P. sono state inserite nell’elenco Istat in realtà non sussistono più.

Sempre per assicurare alle Autorità Portuali (o se preferite, costringerle) a una più efficace rapidità di reazione e di decisione, crediamo siano maturi i tempi per l’utilizzazione di un nuovo meccanismo decisionale. Il Presidente dell’Autorità Portuale, ai fini delle funzioni di coordinamento e della risoluzione dei problemi che riguardano il porto (anche e specialmente quelli operativi che

discendono ad esempio dal mancato coordinamento degli orari dei vari soggetti pubblici che interagiscono nell'operatività dello scalo) può utilizzare lo strumento di un'apposita conferenza dei servizi. Il che significa: tutti attorno a un tavolo, ma le decisioni che a quel tavolo sono assunte non sono oggetto di ulteriore discussione, di negoziazioni o ripensamenti.

Si tratta di una misura amministrativa che sottende un riconoscimento più globale del ruolo dell'Autorità Portuale, nella gestione del demanio, ma anche e specialmente nel coordinamento di tutte le funzioni indispensabili al buon funzionamento del porto. Non si tratta, sia chiaro, di una rivendicazione di leadership, bensì dell'affermazione di una necessità cogente di efficientamento che nasce dal mercato. Ogni soggetto in porto dovrà conservare le sue prerogative ma sarà all'interno dell'Autorità Portuale che si realizzerà la quadratura dei problemi e l'individuazione delle soluzioni; che proprio le A.P., con proprie risorse, potranno certamente garantire.

Questo avverrà, tanto per fare un esempio, nei confronti della Port Community, ossia nella definizione e gestione di un portale comune e unico, nel quale abbattere i tempi delle autorizzazioni e della burocrazia favorendo il rapido flusso delle informazioni e la loro standardizzazione con l'obiettivo prioritario di fluidificare i traffici.

L'Autorità Portuale è il soggetto che ha in mano il timone commerciale del porto e che quindi deve disporre di tutti gli strumenti per esercitare questo ruolo.

Quella che lanciamo oggi, ci tengo a ribadirlo, non va letta come una sfida per il primato, bensì realmente come l'offerta di una base comune, di un sistema di coordinamento efficace fra tutti gli Enti e i soggetti nell'interesse comune del porto e della sua capacità di proporsi in modo competitivo sul mercato.

E questo coordinamento, a nostro parere, dovrà estendersi anche al ciclo logistico ed ai servizi essenziali che al loro interno si combinano e che hanno bisogno oggi più che mai di una governance univoca centrata nel soggetto autoritativo posto dallo Stato sulla linea di confine. Una linea, per altro, che postula anche un generale innalzamento qualitativo dei Comitati Portuali, che non possono rimanere la sede di un conflitto d'interessi permanente, ma devono diventare organi costruttivi che lavorano nell'interesse dei porti.

In questo quadro di riferimento, peraltro, Assoportì è in grado già da oggi di ragionare sulle reti Ten e sul numero delle Autorità Portuali. Si ricordi che proprio Assoportì ha predisposto da tempo un emendamento relativo all'esclusione dei Porti di Trapani e Manfredonia quali sedi di A.P., sollevando interrogativi sui requisiti indispensabili per essere ed operare come A.P.

Ma senza crescita nell'offerta di infrastrutture portuali, di banchine, di terminal, di piazzali, queste misure saranno solo palliativi sulla strada di un progressivo e sempre più veloce arretramento.

In quest'ottica Assoporti ha concentrato la sua attenzione e i suoi sforzi per trovare anche in strumenti finanziari nuovi, le chiavi multiple per finanziare nuove infrastrutture senza impattare sui conti e sui limiti di spesa dello Stato.

Non parliamo di autonomia finanziaria che pure ha fruttato il riconoscimento del diritto dei porti a trattenere l'un per cento del loro gettito con un tetto massimo di 90 milioni. Lo sappiamo tutti, questi 90 milioni che dovrebbero essere suddivisi percentualmente e correttamente in modo virtuoso, sulla base di quanto ciascun porto ha prodotto, non sono solo insufficienti; prefigurano un quadro probabilmente non coerente con le necessità di ridare competitività al sistema; e per altro, ancora oggi, non sono stati resi disponibili per le Autorità Portuali.

L'effetto leva attuabile su queste dotazioni attraverso l'accensione di mutui pluriennali e l'attualizzazione quindi delle risorse che nei prossimi vent'anni deriveranno dall'addizionale, non sono certo risolutivi.

La nostra Associazione è in grado oggi di illustrare una proposta che dovrà trovare definizione normativa all'interno della legge di riforma o di provvedimenti di legge ad hoc;

1. il nostro progetto punta innanzitutto a cancellare la parola “tetto massimo”, (che sia pure dell'1% ma senza tetto massimo).
2. Quindi aggiungere un'ulteriore quota di gettito iva, ma sempre nel rispetto del meccanismo premiale (chi più versa di più avrà).
3. Consentire l'utilizzo parallelo e contemporaneo di più strumenti finanziari che sono possibili, disponibili sul mercato, pre normati, ma scarsamente utilizzati.

Una soluzione che preveda l'attuazione di un fondo che può essere Fondo presso Cassa Depositi e Prestiti e nel quale collocare le risorse provenienti da una ulteriore quota addizionale del gettito Iva e le risorse per interventi perequativi dell'attuale previsione normativa e che ci consenta quindi di utilizzare tutti gli strumenti coerenti con l'obiettivo da raggiungere.

La soluzione CDP (ed è per me un grande piacere poter contare oggi sulla presenza del presidente Bassanini), permetterebbe di garantire il coinvolgimento di un intermediario finanziario, abilitato ad attivare tutti gli strumenti finanziari, al tempo stesso coinvolgendo il sistema del credito nel funding di questi strumenti. Dal cofinanziamento dei project financing, al coinvestimento del Fondo a monte o negli investimenti nella società di progetto (SPV) a valle, sino alla sottoscrizione dei project bond.

Il Fondo alla mera attività di finanziatore potrà abbinare sia quella di gestore della liquidità (generata dai flussi nazionali della quota Iva riconosciuta ai porti, e da un'ulteriore quota aggiuntiva, insieme al ritorno finanziario dei singoli investimenti) sia quella di advisor nella strutturazione dei singoli finanziamenti, garantendo così un unico interlocutore per le A.P. ed il conseguente abbattimento delle procedure burocratiche che ancora oggi non ci permettono di avere neppure i 90 milioni già previsti.

Per le operazioni che si prestano al finanziamento, è ipotizzabile che Cassa Depositi e Prestiti possa utilizzare come società di progetto proprio le Autorità Portuali.

Questa configurazione finanziaria è a nostro parere in grado di garantire un doppio obiettivo. Da un lato attivare un effetto leva che libererebbe risorse per oltre due miliardi di euro a favore della portualità italiana consentendo la realizzazione delle opere che oltre che strategiche sono possibili semplicemente perché troverebbero ragione d'essere nella loro redditività.

Dall'altro quello, possibile solo attraverso queste formule finanziarie modulari e concatenate, di non incidere sui conti dello Stato non gravando quindi in alcun modo sul debito del sistema paese.

Vorrei soffermarmi un istante in più su questo tema per evitare equivoci. Il progetto che ho appena illustrato prende le mosse da tre capisaldi.

- 1) il concetto di premialità (ovvero dell'assegnazione delle risorse ai porti in funzione di quanto ogni porto versa nelle casse dello Stato). Questo punto è imprescindibile;
- 2) la necessità di attuare un effetto leva rispetto alle risorse generate dall'assegnazione ai porti di una quota (oggi dell'1%, domani più consistente) del gettito dai porti generato;
- 3) l'assenza di impatto sui conti dello Stato.

E a ciò aggiungerei anche la necessità cogente di disporre rapidamente delle risorse, tagliando i tempi della burocrazia.

In questo schema il Fondo è soggetto di asset allocation e le Autorità Portuali diventano a tutti gli effetti società di progetto in grado di attivare le risorse, affidando la possibilità di attuare un effetto leva ora alla finanza di progetto, ora ai mutui, e utilizzando i project bond per chi li riterrà utili.

Questo è il contributo che Assoportì dà. Non chiedendo risorse, bensì attivando risorse e spiegando ai decisori politici che solo in questa maniera si può innescare una spirale virtuosa di investimento, di incremento nell'offerta, nel gettito, nell'occupazione oltre che di generazione di ricchezza nel senso più ampio.

Già a partire da domani, con uno spirito totale di servizio, sottoporremo l'idea progetto a tutte le verifiche nelle sedi

competenti, tenendo ben presente che in economia e specialmente nell'economia della società globale, il fattore tempo non è una variabile indipendente.

E ciò a maggior ragione in un Paese, come è il nostro, che deve risolvere e in fretta le troppe contraddizioni che ancora lo condizionano negativamente.

Assoporti nella filiera della logistica, del trasporto, della mobilità sostenibile, ha fermamente intenzione di fare la sua parte. Nella costante convinzione che i compartimenti stagni figurino fra le principali cause del declino, abbiamo intenzione di promuovere, e ciò sta già accadendo, tutte le alleanze possibili con le altre modalità di trasporto. In primis una comunanza di idee con gli aeroporti, che condividono con i porti il ruolo di hub sia per il traffico merci, sia, a maggior ragione, per il traffico passeggeri; se l'unione fa la forza e noi crediamo di sì, insieme porti e aeroporti possono risolvere anche le contraddizioni all'interno delle rispettive filiere. Contraddizioni spesso determinate dall'incapacità di mettere a frutto i vantaggi di una gestione globale della mobilità che ponga al primo posto, in una lista di priorità, la necessità di interconnettere questi hub, ad esempio alla rete ferroviaria dell'alta velocità, mettendo a nudo doppianti infrastrutturali che il paese forse non si può più permettere. Uniti possono quindi dialogare con l'Autorità nazionale dei trasporti collaborando e non subendo le scelte.

Su questi punti abbiamo intenzione di lavorare intensamente stabilendo un coordinamento del tutto nuovo, una vera e propria casa comune della mobilità che si ponga come obiettivo una razionalizzazione dell'esistente. Ciò nel bene e nel male, anche accettando misure di ristrutturazione sistemica.

Le Autorità Portuali devono quindi, anche in questa ottica, avere la possibilità di incidere sulle scelte ed entrare nel meccanismo decisionale di opere che riguardano altre modalità di trasporto.

Parallelamente abbiamo quindi intenzione di costruire un rapporto nuovo con gli interporti e le piattaforme logistiche favorendo (anche attraverso processi di razionalizzazione nell'utilizzo dei mezzi quale quello espresso da Uirnet) un risanamento dell'autotrasporto, oggi diventato un pericolosissimo elemento di fragilità dell'intero scacchiere logistico nazionale.

E' ovvio che ogni richiamo alla collaborazione e alla necessità di un'azione sinergica con tutti gli attori della filiera logistica debba avere come necessario presupposto l'unità del cluster ed un ripensamento, in quest'ambito, del ruolo stesso delle A.P. come fattore di aggregazione e di sintesi propositiva. In sostanza le A.P. dovranno essere riconosciute come vere e proprie authority della logistica con poteri di programmazione e di coordinamento dell'intera filiera, soprattutto con riferimento alla definizione e realizzazione delle infrastrutture di rete necessarie allo sviluppo

coerente e sostanziale del trasporto intermodale, magari con lo strumento dell'accordo di programma.

E infine consentitemi una notazione di tipo comunicazionale. Ho aperto questa relazione con alcuni dati sul ruolo del trasporto marittimo e dei porti al servizio dell'economia mondiale.

Per noi nulla di sconvolgente. Per l'opinione pubblica e spesso anche per i media una realtà del tutto sconosciuta. Un mistero che provoca sottostima, sottovalutazione del ruolo, ignoranza e che si ripercuote inevitabilmente anche sulla capacità di scelta e di individuazione delle priorità da parte del decisore pubblico.

Dobbiamo voltare pagina. Dobbiamo far sapere in qualsiasi consesso, dalle scuole all'Università, dai posti di lavoro ai centri finanziari sino ai palazzi della politica che ruolo giocano i porti per il sistema economico nazionale e quale ruolo potrebbero svolgere nel recupero di competitività del nostro apparato produttivo.

Marshall McLuhan diceva: *“se un albero cade nella foresta ma nelle vicinanze non c'è una telecamera a riprenderlo, quell'albero non è mai caduto”*.

Ciascuno di noi deve capire che senza conoscenza, comprensione, condivisione, i porti a tutti gli effetti non esistono. E se non esistono difficilmente potranno essere riconosciuti come risorsa essenziale per dare un futuro al nostro paese.

Dobbiamo mettercela tutta per invertire questo trend. Assoportì ha intenzione di giocare la sua partita anche annunciando oggi che nella primavera prossima (la data la definiremo a breve) rilanceremo il progetto del Port Day. Una grande occasione pubblica, direi popolare, per accendere tutti, ma dico tutti, i possibili riflettori sulla portualità italiana. Chiederemo a Francesco Nerli, nel suo ruolo di amministratore di Assoportì service e di past president di Assoportì, di aiutarci a realizzare questo progetto.

Vi garantisco qui oggi l'impegno massimo della nostra associazione, per provare a cambiare anche ciò che nel nostro paese e nel nostro settore appare imm modificabile, immutabile.

Esistono tre regole di lavoro.

- La prima: uscire dalla confusione e trovare semplicità;
- la seconda: trovare armonia;
- la terza: capire che nel pieno delle difficoltà risiede l'occasione favorevole.

Mi piacerebbe essere l'autore di queste tre regole che condivido appieno e che ritengo debbano rappresentare la via maestra anche per Assoportì e per i porti italiani.

Ma in realtà a formulare questo pensiero molto prima e molto più autorevolmente di me è stato un certo Albert Einstein.

Grazie