

Signor Ministro, Onorevoli Sottosegretari, rappresentanti delle forze politiche e delle istituzioni, del mondo associativo, delle imprese e del lavoro; cari colleghi ed ospiti tutti è con vero piacere che rinnovo il saluto dell'Associazione ed il mio personale ringraziamento per la vostra presenza a quest'appuntamento assembleare.

Un ringraziamento particolare a Patrick Verhoeven ed a Sergio Bologna per il loro qualificato contributo.

Partendo anche da dati e temi che ci hanno illustrato, intendo sottoporre ai rappresentanti delle forze politiche e del Governo, che interverranno dopo di me, alcune brevi considerazioni per rappresentare il rilievo del settore portuale nel sistema Paese e porre alcuni spunti riguardo nostre proposte e temi provenienti soprattutto dal livello comunitario.

Il contesto in cui vanno collocate le problematiche ed i ragionamenti che intendo svolgere, è quello della crisi mondiale che stiamo vivendo. Una crisi che non ha solo rallentato un processo che fino a qualche anno fa si prefigurava continuo e crescente. Piuttosto una crisi che ha modificato gli equilibri tra aree economiche ed è acuita dalla mancanza di regole condivise e di un progetto di crescita ugualmente condiviso, non solo a livello nazionale ma anche europeo. Una crisi che si è ritenuto di contrastare con politiche di mero riequilibrio di bilancio, sia pure ineludibili, rivelatesi ovunque inefficaci sia a questo fine ed ancor più quale premessa per la ripresa dello sviluppo e per la crescita.

Ovviamente non voglio andare oltre quello che è il settore di nostro interesse, la portualità all'interno del sistema logistico e come strumento a supporto dello sviluppo.

Articolerò quindi questa relazione su:

- proposte per la tenuta e premesse per lo sviluppo del settore
- funzioni dei porti e ruolo dei soggetti di amministrazione dei porti.

Per i temi di matrice europea voglio sinteticamente valutare:

- le implicazioni, per il nostro Paese e per il sistema logistico portuale, che si prefigurano alla luce del dibattito sulla revisione degli orientamenti sulla rete TEN;
- le possibili alternative riguardo alle azioni, preannunciate dall'UE, in tema di portualità.

Proposte per la tenuta e premesse per lo sviluppo

In funzione della tenuta del settore portuale, necessaria premessa per riavviare un processo di sviluppo ben più solido e generalizzato rispetto a risultati pur positivi già raggiunti da alcuni porti, abbiamo proposto e riconfermiamo la necessità di interventi, regole e modifiche normative intese a facilitare, valorizzare ed efficientare lo svolgimento dei compiti degli organismi di governo dei porti, ma anche degli altri enti ed amministrazioni che, in virtù di competenze proprie, contribuiscono a determinare le capacità operative di un porto, nonché dei soggetti imprenditoriali che mettono in campo quella capacità operativa.

Mi riferisco, anzitutto, ad interventi di semplificazione e velocizzazione procedurale nel campo della pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali e dei dragaggi in particolare; in tema di rilascio delle concessioni ed autorizzazioni; di certezza dei tempi e dei contenuti delle diverse intese e concertazioni che

contraddistinguono gli iter procedurali che quotidianamente e faticosamente vedono il coinvolgimento delle Autorità Portuali e delle Aziende Speciali portuali ed interessano molteplici altri enti, amministrazioni, corpi dello Stato e tutti gli operatori.

Su molti di questi temi, almeno nelle linee generali (ma talora anche nei dettagli), vi è già stato un lungo ed approfondito dibattito in Parlamento, nella VIII Commissione del Senato, nell'ambito del confronto che ha portato ad un Testo unificato di riforma dell'ordinamento portuale. Quell'articolato, in parecchi punti coincide con il d.d.l. presentato dal Ministro Matteoli. L'esigenza, sottolineo è quella di una capacità di fare regole, certe e semplici, e di avere strumenti per farle rispettare.

Si tratta in questo caso di interventi "a costo zero", finalizzati all'efficienza. Quindi è essenziale per il sistema dei porti ottenere risposte in tempi brevi.

Ma tutti noi sappiamo che non vi sarà crescita solo con interventi "a costo zero".

Riteniamo quindi indispensabili, in aggiunta scelte che hanno un costo, anche se contenuto. Mi riferisco a quanto il cluster marittimo portuale da più anni ormai ha rappresentato come necessario per tenere sul fronte della competitività. Cito ad esempio, la parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali (ex artt. 16, 17 e 18, L. 84/94); la conferma in via strutturale dell'indennità di mancato avviamento – IMA – per i lavoratori delle imprese ex art. 17; la riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi portuali; la conferma degli incentivi per il combinato strada-mare e delle misure a sostegno dell'armamento italiano, a partire dal "registro bis". Misure in grado di dare risposta anche alle esigenze dei porti con prevalente funzione di transhipment.

A nostro avviso è necessario che queste azioni vengano inserite negli elaborandi provvedimenti per lo sviluppo e le infrastrutture.

Mi chiedo in proposito: **è questo l'intendimento del Governo e cosa ne pensano le forze politiche?**

Sempre guardando ai provvedimenti per lo sviluppo e le infrastrutture, è d'obbligo una veloce digressione.

Riguardo ai contenuti, nel momento in cui ho steso questa relazione, non vi erano certezze. Molte anticipazioni, alcune preoccupanti. Tra queste l'ipotesi di individuare aree destinate alla logistica affidata ad organismi consultivi, altre che mettono in discussione la demanialità del bene porto, fra l'altro senza un'effettiva semplificazione della gestione ed amministrazione del bene stesso in funzione di un progetto organico. In proposito dico chiaramente che non è certo con legislazione d'urgenza che può essere disarticolata (e non solo modificata) la natura pubblica del porto o modificati strumenti e processi di pianificazione, esautorando non solo le Autorità Portuali ma addirittura livelli istituzionali (es. le Regioni) dai quali non si può prescindere, alla luce del vigente testo della Costituzione.

La valenza dei porti nel sistema italiano

Non voglio appesantire questa relazione con la citazione di numeri e percentuali o ripetere considerazioni in parte già fatte dal Professor Bologna.

Richiamo solo l'incidenza della componente marittima sul commercio estero italiano; il rilievo delle c.d. Autostrade del mare (nazionali e intracomunitarie); l'importanza dell'area Mediterranea in uno scenario che vede un peso non più predominante della tratta marittima nord atlantica; i grandi volumi di merci e prodotti che muovono per via marittima verso gli insediamenti industriali; il peso primario della

modalità marittima nella logistica dei prodotti energetici; i traffici inframediterranei; i collegamenti che garantiscono la continuità territoriale delle aree insulari grandi e piccole; l'andamento positivo anche in tempi di crisi, della crocieristica.

Il nostro sistema portuale svolge tutte queste funzioni ed in questo dato, di fatto, è la risposta ad uno sterile dibattito sul numero dei porti italiani. Se consideriamo anche la geografia, la distribuzione e le caratteristiche delle aree produttive e degli agglomerati urbani del Paese sono troppi i porti italiani che, anche ex lege, qualifichiamo almeno di rilievo nazionale?

Per noi la risposta possibile, non può essere che una: no, non sono troppi.

Chi potrebbe sostenere che l'approvvigionamento energetico è derubricato a problema di valenza locale? Che non è una priorità il ricorso alla via marittima in funzione alternativa al tutto strada? E' ipotizzabile concentrare i flussi di import/export su pochi porti e ricorrere alla strada e alla ferrovia per distribuire merci e prodotti alle imprese e verso le aree di consumo? E' forse un problema locale assicurare la continuità territoriale?

Ancora un'altra considerazione. Si può ignorare che i "molti" porti di rilievo almeno nazionale, come distribuiti sul territorio, di fatto sono l'unica eccezione al disegno "duale" del sistema delle altre infrastrutture logistiche? (e penso in particolare al sistema autostradale e ferroviario).

Troppe Autorità Portuali?

Da tempo, in più sedi, ci si pone il quesito se sono troppe le Autorità Portuali.

Se ad ogni Autorità Portuale venissero assicurati automaticamente finanziamenti per realizzare ovunque mega terminal capaci di accogliere tutte le tipologie di traffici e di navi dell'ultima generazione, alla domanda potrebbe essere data risposta affermativa. Ma non è così.

L'Autorità Portuale è un modello di amministrazione del porto, un ente che pur tutelando il bene realizza interessi dell'intera collettività con una visione dinamica, orientata al mercato.

Il lavoro ora illustrato da Patrick Verhoeven lo dimostra.

L'esperienza europea è quella di Autorità Portuali che non amministrano solo mega porti ma realtà grandi, medie e piccole. Ciò che conta è che si tratti di realtà che vanno oltre l'interesse e la funzione esclusivamente localistica.

Enti in grado di collaborare su progetti comuni, che promuovono o sono protagonisti di iniziative di crescita e di sviluppo, di intese con interporti, piattaforme ed operatori logistici, con altri porti. Che talora si aggregano, sviluppano iniziative formative per le comunità portuali, progetti in tema di ambiente con il coinvolgimento ed a beneficio delle comunità circostanti.

In sintesi, che attuano iniziative analoghe a quelle sviluppate, in misura diversa, dalle Autorità Portuali italiane, grandi e piccole. Non le cito singolarmente. Ne dimenticherei qualcuna. Ma dai progetti di utilizzo di fonti alternative, alle intese e collaborazioni con porti lontani (dall'Estremo Oriente all'America Latina al Nord Africa) o con altri porti europei, con interporti ed altro, tutte le Autorità Portuali italiane hanno dato vita ad iniziative avanzate. Lo hanno fatto nonostante i molti tagli di spesa, del tutto irrazionali nella loro linearità, di cui non si coglie il motivo se si considerano gli avanzi che esse generano.

A questo, Signor Ministro, è necessario mettere mano; alcune Autorità Portuali ormai hanno effettive difficoltà a svolgere anche ordinari compiti istituzionali.

L'Autorità Portuale, regista di un sistema complesso

Un chiarimento circa il ruolo e la funzione effettiva di un soggetto autonomo di amministrazione dei porti è opportuno.

Le motivazioni di fondo per l'istituzione, a partire dagli anni '80, nelle più diverse aree del mondo, di entità autonome dai governi centrali (o locali) per l'amministrazione dei propri scali marittimi, risiedevano anzitutto nell'esigenza di riorganizzare e di cambiare la "macchina portuale". Renderla meno lenta e meno improntata a logiche meramente amministrativo-burocratiche, attraverso il coinvolgimento dei privati nelle attività operative, precedentemente riservate al soggetto pubblico, previa rivisitazione di regole in tema di lavoro portuale.

Questo processo ha portato ovunque i soggetti di amministrazione dei porti a cedere al privato il segmento delle operazioni portuali e altre funzioni operative (ovviamente in misura diversa, a seconda dei diversi regimi giuridici) e in alcuni casi anche il compito di dotarsi delle sovrastrutture necessarie per l'operatività. Questo processo è stato indicato in molti casi come "privatizzazione".

Il termine, cito come esperto il Professor Haralambides non in quanto Presidente di Autorità Portuale, è erroneamente inteso. I porti "privati", scali in cui si sono ceduti interamente a soggetti imprenditoriali privati le infrastrutture e trasferite ad essi anche le funzioni di regolazione e pianificazione, costituiscono un'eccezione. Di fatto sono esclusivi del Regno Unito e della Nuova Zelanda (ma in quest'ultima realtà, risulta di recente l'avvio di un processo inverso, finalizzato ad una parziale "restituzione" dei porti allo Stato). Il modello pienamente ed effettivamente privatistico mette fra l'altro in secondo piano l'interesse pubblico e la valenza di un porto; può impedire di recuperare in futuro a finalità portuali o di riqualificazione urbana (come i *waterfront*, solo per fare un esempio) aree diversamente utilizzate dal privato.

Rischia, all'estremo limite, di non garantire l'adeguamento del porto alle evoluzioni del settore e delle esigenze cui quel porto risponde.

Il tratto comune ed unificante dell'istituzione di soggetti autonomi di amministrazione dei porti in aree geografiche e Paesi diversi, non è stato la "privatizzazione dei porti", bensì la separazione dalla sfera pubblica e l'affidamento a privati delle attività operative, consentendo, quasi ovunque, l'investimento del privato in sovrastrutture, impianti e in diversi casi di terminal portuali, attraverso il sistema della concessione, la cui durata, di massima, si colloca tra i 30 ed i 35 anni in Europa e tra 20 e 25 a scala più ampia.

Gli elementi di differenziazione, invece, sono sintetizzabili nella diversa "forza" del soggetto di amministrazione dei porti in termini di capacità di prendere decisioni strategiche tempestive; di intesa con il territorio, con gli altri soggetti pubblici, con le imprese che operano nel porto; capacità di dare vita ad iniziative ed azioni di promozione del ruolo del porto come snodo di una rete logistica complessa; possibilità di incidere e regolamentare (fatte salve le prerogative di altre Amministrazioni) tutti i segmenti delle attività portuali, riconducendo in tal modo ad unità di intenti i compiti dei diversi enti ed amministrazioni aventi compiti specifici con riguardo alle attività esercitate in porto e dei molteplici soggetti che prestano servizi.

Fondamentale è che l'Autorità Portuale abbia capacità di promuovere e partecipare alla costruzione di sistemi logistici di intesa con le amministrazioni del territorio, con i soggetti responsabili delle modalità di trasporto stradale e ferroviaria, con operatori della logistica.

Peraltro, come previsto sia nel Testo unificato di riforma dell'ordinamento portuale e nella proposta di riforma del Ministro Matteoli.

E' questo che noi riteniamo indispensabile per gli enti di amministrazione dei porti in Italia, per le Autorità Portuali.

E' in questa direzione che intendono orientarsi le forze politiche e il Governo?

L'autonomia finanziaria strumento per lo sviluppo

L'elemento essenziale per dare all'Autorità Portuale la possibilità concreta di adottare strategie di crescita e di sviluppo del porto, di creazione di capacità competitive tra porti, è una reale autonomia finanziaria.

La richiesta di autonomia finanziaria, nella forma di un "ritorno" al porto di una quota di tributi proporzionali ai traffici che ciascun porto produce, della ricchezza che crea, è nostro obiettivo strategico.

Determinante al fine di creare una concorrenza effettiva tra i porti, basata sulla capacità dell'Autorità Portuale di scegliere le migliori opportunità di investimento anche dando vita ad iniziative di partnership pubblico-private.

Ripeto, un meccanismo oggettivo legato a quanta ricchezza un porto effettivamente produce.

Un meccanismo da avviare presto per evitare la marginalizzazione dell'Italia dal mercato dei porti europei e mediterranei. Non possiamo ignorare, e mi rivolgo anzitutto a quanti interverranno dopo di me, ciò che emerge dal report di ESPO che ci è stato illustrato: **a livello europeo le Autorità Portuali italiane sono quelle che hanno minor livello di autonomia finanziaria!**

Un progetto strategico per la portualità

Per consentire alle Autorità Portuali di svolgere pienamente il ruolo a supporto dello sviluppo e del sistema Paese, riteniamo però necessario un quadro strategico nazionale per il settore portuale (coerente con quello più complessivo della logistica). Anche questa, forse più di altre, è una priorità. Certo, ripeto, non può essere affidato questo compito ad organismi meramente consultivi, che rappresentano quasi solo una parte, per quanto numericamente "pesante", degli operatori del trasporto. Meno che mai quel quadro strategico può essere il frutto di una pianificazione teorica, fatta a

tavolino, ignorando che sono le navi a decidere dove andare e gli operatori che scelgono dove localizzarsi (e auspicabilmente investire).

Proponiamo cioè di dotare il sistema di un disegno che indichi priorità, valenze, opportunità e compatibilità per aree geografiche a scala vasta, **in modo da offrire un riferimento alla pianificazione territoriale** delle Regioni; degli enti locali **ed a quella dei porti**, che è compito delle Autorità Portuali.

Un disegno flessibile che sappia adattarsi in particolare per favorire l'ingresso di nuovi operatori, l'attrazione di capitali privati, lo sviluppo di partnership pubblico-private.

Nel modello di quadro strategico di cui ho parlato, tanto più per la fase che attraversa l'economia ed il bilancio pubblico, sarà giocoforza individuare priorità di investimento pubblico. Rimane però la necessità di garantire le risorse necessarie per assicurare l'operatività di tutte le funzioni dei porti di rilievo almeno nazionale.

Il ruolo dei privati per la crescita dei porti

Con queste premesse, ben vengano gli investimenti privati. Ma non trascuriamo il rischio di assecondare e scaricare sul settore pubblico i costi di iniziative speculative.

Non mi riferisco a nessun caso o ipotesi concreta. Come però evidenziato in una recentissima pubblicazione sulle dinamiche competitive e la strategia delle imprese marittime e portuali (curata dal Centro di Eccellenza sulla Logistica di Genova) in questi ultimi tempi "hanno cominciato a svolgere un ruolo di rilievo nel mercato portuale (in particolare nel segmento del terminalismo per contenitori) gli operatori finanziari". Il fenomeno, proprio perché recente, non permette di valutare ancora, in modo compiuto, dove condurrà e quali evoluzioni o impatti avrà. Lo stesso studio però ci

mette in guardia rispetto al fatto che quegli operatori finanziari sembrano spesso accomunabili da un'ottica speculativa, di breve periodo. Quindi di scarso significato per il settore.

Valorizziamo quindi, e permettiamo ai porti di valorizzare al massimo, ogni opportunità di investimento privato ma verificiamo che sottostante ad esso vi sia un concreto progetto di sviluppo dei traffici. Ben vengano le partnership pubblico-private, ma che effettivamente corrispondano ad un'equilibrata ripartizione dell'investimento tra il soggetto pubblico e quello privato ed ad un'equa ripartizione del rischio tra quei soggetti, come suggerisce il Rapporto recentemente elaborato per il Ministro Matteoli e per il Vice Ministro Castelli da tre autorevoli Fondazioni (Astrid, ResPublica, ItaliaDecide) e ancor prima in lavori del CNEL.

Certo non è facile misurarsi con tali problematiche in assenza di una specifica regolamentazione, almeno a livello di UE, attesa la dimensione globale dei traffici marittimi. Ma anche attraverso quel delicato equilibrio passa la fattibilità di investimenti sorretti da concreti ed attendibili piani d'impresa; l'effettivo radicamento di un operatore in un porto; una maggior garanzia di costante ricerca, da parte dell'operatore, di un alto livello qualitativo del servizio offerto, fattore quest'ultimo sempre più importante, anche nei segmenti di mercato maturi.

In Europa e nel Mediterraneo (e non solo) la concorrenza è, per alcune tipologie di attività, competizione tra porti di sistemi Paese aventi costi, anzitutto del lavoro, ma non solo, assolutamente non paragonabili con i livelli europei (e meno che mai con quelli nazionali). Ciò riguarda sia i porti del nord Africa sia, ad esempio, quelli di Croazia e Slovenia, per ora.

Determinante è quindi, al contempo: la capacità delle imprese di spingere al massimo sulla leva della qualità del servizio, anche attraverso il costante adeguamento tecnologico e le opportune

iniziative di crescita professionale dei propri addetti; l'attenzione da parte dello Stato affinché sulle imprese non gravino costi impropri e maggiori almeno rispetto a quelli di porti appartenenti al medesimo sistema (quindi rispetto almeno ai competitors UE, per quel che riguarda l'Italia); la capacità dell'Autorità Portuale di selezionare l'operatore che offre maggiori garanzie e di vigilare l'effettivo rispetto dei piani di impresa; la possibilità effettiva, ovvero sorretta da adeguati strumenti normativi, di far adottare azioni finalizzate al rispetto di quei piani di impresa.

=====

Gli altri temi sui quali, come detto, intendo incentrare questo appuntamento assembleare, sono quelli che traggono origine dal livello comunitario, ma implicano, ed ancor più comporteranno in un futuro anche a breve, impegnative riflessioni e confronti in sede nazionale.

Le revisioni delle reti TEN

Proprio domani dovrebbe essere formalizzata la proposta di revisione delle reti TEN della Commissione Europea.

Nella fase di elaborazione di quella proposta abbiamo costantemente offerto il nostro contributo ed avanzato proposte intese ad una adeguata valorizzazione di una visione della rete transeuropea, e dei porti all'interno di questa, protesa verso l'esterno dell'UE, verso le aree marittime ed economiche mondiali emergenti.

Quindi anzitutto verso un riequilibrio tra il versante nord e quello sud europeo (Mediterraneo), laddove i porti nazionali possono proporsi come percorso privilegiato, più breve ed ambientalmente più

favorevole, verso l'Europa, se si realizzeranno i collegamenti materiali e immateriali tra i porti e le reti.

Questa è infatti una leva competitiva fondamentale, unitamente alla possibilità ed alle capacità dell'Autorità Portuale di promuovere sistemi logistici; la premessa per ampliare l'hinterland e quindi raccogliere volumi di carichi tali da attrarre effettivamente nuove rotte e fare dei porti italiani degli snodi marittimi per i traffici a lunga distanza.

Ma abbiamo anche proposto una visione di portualità diffusa, per rafforzarne le capacità a servizio del reticolo di rotte di navigazione a corto raggio e delle altre funzioni necessarie al sistema-Paese; richiesto la conferma della realizzazione dei progetti Prioritari come individuati nell'Annesso I alle "linee guida TEN-T" adottate nel maggio 2004, senza cedere ad ipotesi di "riconfigurazione" o "tagli" di segmenti. Questi "tagli", infatti, farebbero fuori larghe porzioni dell'Italia meridionale, impedirebbero l'integrazione nella rete comunitaria delle nostre maggiori isole – la Sicilia e la Sardegna – e mortificherebbero la proiezione euro-mediterranea di quella rete e le relative politiche dell'Unione.

Abbiamo condiviso questi obiettivi con il Governo ed offerto il nostro contributo anche alle iniziative promosse congiuntamente dai parlamentari europei On. li Mauro e Pittella.

Chiediamo solo che nelle sedi europee il Governo continui a sostenere con forza questa impostazione a vantaggio del sistema logistico italiano e del Paese in genere.

Non possiamo fare a meno però di sottolineare tutte le nostre perplessità sulle esigue risorse che l'UE prevede di destinare ad obiettivi tanto importanti.

Tra l'altro sottraendo risorse anche al Fondo di coesione.

=====

Altri spunti di matrice comunitaria provengono dalla probabile iniziativa della Commissione europea in materia di concessioni; dal previsto approfondimento in tema di servizi tecnico-nautici; soprattutto, pur nella non immediatezza delle ricadute, dalle recenti dichiarazioni del Vice Presidente della Commissione Europea e Commissario ai Trasporti Siim Kallas che, l'8 settembre scorso, nell'annunciare l'intendimento di avanzare nel 2013 un pacchetto di proposte che aiutino i porti a rimanere competitivi e sostengano "l'enorme potenziale di crescita del settore portuale", ha individuato 3 aspetti sui quali, a suo giudizio, vi è esigenza di intervenire:

- i servizi portuali, per garantire un ambiente aperto e competitivo;
- la burocrazia ed i gravami amministrativi per i porti;
- la maggiore trasparenza nei finanziamenti ai porti, per evitare distorsioni alla concorrenza.

Riguardo questi temi, il dibattito non appare maturo.

Più che porre alle forze politiche ed al Governo delle domande, propongo quindi degli spunti di meditazione e solo prime valutazioni.

Apertura del mercato portuale

Su questo tema nessuno dimentica i due precedenti "naufrazi" della Commissione UE, che non è riuscita a concludere il lungo ed articolato percorso delle proposte avanzate dalla compianta Commissaria De Palacio. Rammento altresì che il concetto di "concessione di servizi" è letto in Europa in modo molto ampio. Include, per quel che riguarda l'Italia, le concessioni per i terminal portuali, le autorizzazioni ex art. 16, i servizi tecnico-nautici e non può essere escluso giunga a ricomprendere anche le autorizzazioni per il fornitore di lavoro portuale temporaneo.

In tema di concessioni per terminal, la Commissione Europea - D.G. Mercato - si accinge a presentare, a breve termine, una proposta di modifica della Direttiva 18/2004 "relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e dei servizi".

L'intendimento iniziale, era di ampliare il campo di applicazione di quella direttiva anche al rilascio delle concessioni nel settore portuale. A causa di pressioni "forti" da parte di alcuni Stati membri, e per quel che risulta anche da parte del settore terminalistico, quell'obiettivo sembrerebbe superato. Qualora si confermasse quest'ipotesi la stessa Commissione potrebbe proporre, a breve, una specifica regolamentazione delle concessioni portuali.

Non possiamo che apprezzare, in linea generale, un sistema di regole, se serviranno a creare un ambito competitivo più uniforme tra i diversi Paesi dell'UE. Sempreché si tratti di regole semplici, agevolmente ed uniformemente applicabili, tali da non introdurre rigidità operative, in particolare in confronto con *competitors* extra UE che si affacciano sui mari europei.

Si tratterà di individuare soluzioni che sappiano dare risposta ad esigenze divergenti quali:

- garantire un'adeguata contendibilità delle concessioni a livello di singolo porto, di arco costiero e di sistema portuale nazionale, con il collegato delicato aspetto della possibilità, o meno, di proroga delle concessioni;
- non deprimere, con concessioni di durata inadeguata, la propensione all'investimento degli operatori privati.

Sarà altresì necessario definire la possibilità o meno di richiedere al concessionario, nell'atto di concessione, specifici requisiti, garanzie, forse anche obblighi (economici, operativi, ambientali) e gli strumenti

di cui può disporre l'Autorità Portuale per verificare ed effettivamente esigere il rispetto delle previsioni dell'atto di concessione.

La nostra legislazione ha già affrontato gli aspetti dell'apertura del mercato in coerenza con i principi generali del trattato dell'UE. Mi riferisco, ad esempio, al fatto che la Legge 84/94 prevede il ricorso a forme idonee di pubblicità per l'affidamento.

Così come non va sottovalutato che già oggi nel nostro sistema è previsto si assicuri "il massimo della concorrenza". Sicchè, pur in un mercato regolato, di fatto nei porti non vi è solo una concorrenza "per" il mercato ma, entro limiti dati dalle dimensioni e dalle caratteristiche di ogni porto, vi è anche concorrenza "nel" mercato.

Al di là di questo, il tema della regolazione del rilascio delle concessioni non può ignorare il problema che pone, per qualsiasi ente di amministrazione di un porto, il diverso potere di negoziazione tra quello stesso ente ed i grandi operatori, di dimensione continentale o mondiale.

Tanto alcuni mega carrier quanto gruppi terminalistici puri, stanno intensificando l'acquisizione di più terminal in varie aree geografiche ed all'interno di queste, o stringono tra loro accordi cooperativi, così da creare situazioni potenzialmente oligopolistiche. Tutto ciò da all'operatore privato (gruppo armatoriale, gruppo terminalistico puro o soggetto nato da intese tra quelli) la possibilità di decidere delle sorti di un porto e anche di bloccare l'ingresso di concorrenti sul medesimo mercato.

Una maggiore capacità dell'Autorità Portuale di esigere il rispetto del piano di impresa alla base dell'atto di concessione certamente aiuta, ma non risolve. Sicuramente aiuterebbe un disegno strategico solido a scala nazionale (di cui già abbiamo evidenziato l'urgenza).

Ma ritengo ci si debba forse addirittura interrogare sull'opportunità di un livello più alto del singolo porto in cui vengono valutate ipotesi di localizzazione di iniziative di più elevato rilievo o di posizionamento di un medesimo soggetto in più porti.

A questo riguardo non credo necessario istituire nuove entità o "Autorità" svalutando il ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Piuttosto riteniamo potrebbe essere attribuito anche questo compito a quella "cabina di regia" che proprio Lei, Signor Ministro, propose di istituire già nel 2010 all'interno del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Mercato e lavoro portuale

Un'eccezione al principio della concorrenza nel mercato vi è, nel nostro ordinamento, per ciò che attiene la fornitura del lavoro portuale temporaneo.

Con la legge 84 del 1994 in questo campo riteniamo sia già stato fatto (molto prima e molto più di altri Paesi europei) quel che doveva essere fatto. La riconosciuta peculiarità e complessità dell'attività portuale e le connesse implicazioni di sicurezza; il bisogno di standard di qualità e di formazione elevati; la necessità di evitare che la competizione in porto si giochi solo sul costo del lavoro, sono tutti fattori incompatibili con ipotesi di totale deregolamentazione del mercato. Ma anche con un'assoluta liberalizzazione del numero degli operatori, compresi i prestatori di servizi.

Guardiamo quindi con grande preoccupazione alla possibilità di accordi locali o aziendali in deroga al CCNL. Nel settore portuale si altererebbero gravemente le condizioni di competitività tra porti e si innescherebbero contrasti sociali.

Per tutto ciò consideriamo inapplicabile nei porti l'art. 8 della "manovra d'estate".

Da sempre consideriamo un elemento di forza del nostro sistema il clima di sostanziale pace sociale, frutto del CCNL nonché del modello di amministrazione partecipata qual è l'Autorità Portuale.

Incidentalmente mi soffermo su un aspetto specifico, esclusivamente nazionale. E' d'obbligo richiamare alla Sua attenzione Signor Ministro, la necessità ed urgenza che **l'Amministrazione adotti quanto prima il provvedimento di coordinamento tra la disciplina generale in materia di sicurezza sul lavoro e quella concernente la sicurezza del lavoro in ambito portuale.**

Grazie al contributo dato agli uffici del Ministero dalle rappresentanze delle imprese, dalle OO.SS. e da Assoportisti si era convenuto su un testo che ancora oggi, inspiegabilmente, non è stato varato.

Già l'anno scorso avevamo evidenziato l'urgenza del problema: oggi non è più rinviabile.

Accesso al mercato e servizi tecnico-nautici

I servizi tecnico-nautici sono da tempo all'attenzione dell'UE.

L'anno prossimo la Commissione potrebbe avviare uno studio sull'accesso al mercato di questi servizi; è già in corso oggi un lavoro di approfondimento sul Certificato di Esenzione dal Pilotaggio, il PEC. E' facile prevedere l'intendimento di far seguire a quei lavori delle proposte concrete.

Pur rappresentando una frazione non preponderante dei complessivi costi della fase portuale (in particolare per il pilotaggio e l'ormeggio a più alto contenuto di costo del fattore lavoro) ne sono comunque una componente significativa.

Non trascurabile per l'Autorità Portuale, che deve avere riguardo all'efficienza delle attività a tutto tondo, nessuna esclusa.

Da sempre riteniamo che, pur avendo una indubbia finalità di sicurezza, i servizi tecnico-nautici hanno anche una valenza economica. Non solo perché costituiscono, come detto, una delle componenti del costo, ma soprattutto perché la disponibilità o meno di quei servizi può determinare la capacità di un porto di accogliere o non accogliere (o di farlo sempre) alcuni tipi di navi.

Partendo dal dato di fatto che vede a livello europeo (e non solo) situazioni quasi generalizzate di monopolio, porto per porto, crediamo che il dibattito in sede europea dovrebbe anzitutto confermare il principio che le tariffe non possono essere svincolate dal costo di produzione dello stesso e che non è possibile spostare l'onere per il servizio dal suo effettivo utilizzatore (la nave) ad altri e contribuire a fornire riferimenti di principi per regolamentare quei servizi in ciascuno Stato.

A livello nazionale, utilizzatori, erogatori di quei servizi ed Assoporti, fin dal 2007, hanno sottoscritto un "Accordo interassociativo" ad oggi mai diventato norma ma recepito nel Testo unificato di riforma del Senato.

Esso prefigura, rispetto alla legislazione vigente, un passo avanti, anche per il maggiore ruolo che riconosce all'Autorità Portuale. In più, l'ipotizzata introduzione della c.d. "prontezza operativa" risponde a problemi del rimorchio, servizio a domanda tendenzialmente decrescente, in situazioni ordinarie, ma indispensabile in situazioni emergenziali o eccezionali.

Nelle more degli sviluppi in sede UE, sarà comunque necessario un approfondimento che coinvolga i sottoscrittori di quell'Accordo e lo stesso Ministero.

La riduzione del peso della burocrazia

L'obiettivo dell'UE di riduzione del peso della burocrazia, o meglio della semplificazione di processi ed iter amministrativi inutilmente complessi, è visto da noi, e credo dall'intero mondo dei porti e della logistica, come priorità condivisa.

Tale semplificazione è necessaria per diversi aspetti. Con riguardo ai processi di pianificazione e realizzazione delle opere portuali e di interesse dei porti (a partire dagli interventi di dragaggio), già ho detto.

Ciò è necessario anche se pensiamo a tutte le procedure per le quali sono previste intese, concertazioni e pareri di altri enti, amministrazioni, ecc., che devono essere rese in tempi certi e preventivabili.

Così come sembra maturo il momento per andare a verificare l'attualità ed effettiva necessità di alcuni di quei pareri, intese e concertazione che, anche quando riconosciute indispensabili, non possono andare oltre gli aspetti di specifica competenza degli enti o amministrazioni concertanti o mettere in discussione aspetti di merito, come nel caso specifico del rilascio delle concessioni.

Il tutto, va visto nell'ottica della **valorizzazione e maggiore definizione della funzione di coordinamento che già oggi la legge attribuisce al Presidente dell'Autorità Portuale**, ma con una previsione normativa "debole", che quindi va decisamente rafforzata come in parte già prevede il Testo unificato del Senato.

Mi chiedo e **chiedo alle forze politiche ed al Governo, se è questa la direzione nella quale vogliamo effettivamente andare.**

In altre realtà portuali europee, come risulta dal lavoro fatto da ESPO, l'Autorità Portuale ingloba funzioni e figure che, nel nostro ordinamento, fanno capo ad articolazioni diverse della pubblica Amministrazione. Sottolineo che si tratta di esperienze e regimi giuridici diversi. Ritengo però sia sempre più necessario oggi, per qualsiasi operatore economico e per il buon esito delle sue iniziative, interfacciarsi con pochi soggetti pubblici.

Un esempio in tal senso ci viene dallo sportello unico doganale, per la cui effettiva implementazione sta intensamente lavorando l'Agenzia delle Dogane, con il contributo di diverse Autorità Portuali.

Se si guarda alle movimentazioni di merci nei porti, circa il 60% sono operazioni di import ed export, ma il restante 40% è traffico intracomunitario o di cabotaggio nazionale. Quindi non è coinvolto da quel processo di semplificazione.

L'esigenza di ottimizzazione ed efficientamento del segmento portuale del processo logistico, per essere completato richiede quindi, a nostro avviso, il **passaggio dal livello di sportello unico "doganale" a quello di "sportello unico portuale"**.

Lo sportello unico portuale: uno strumento di semplificazione

Uno "sportello" da intendersi come individuazione di un modello di integrazione e coordinamento tra sistemi diversi. Quelli pubblici (cito solo ad esempio Dogana, Capitaneria di Porto, Sanità marittima, Agenzia del Demanio) e quelli degli operatori privati, in modo da mettere a fattore comune la gestione di tutte le informazioni connesse alla fase portuale (per gli aspetti propriamente doganali e non), nel massimo rispetto della riservatezza e titolarità dei dati, previa individuazione delle componenti sensibili e di quelle che possono essere oggetto di diffusione tra i soggetti e le amministrazioni coinvolte.

Sostanzialmente, se da un lato dobbiamo dare atto, con soddisfazione, che con lo sportello unico doganale si è fatto un passo in avanti importante nel senso dell'efficientamento, appare necessario andare decisamente oltre.

Alcune Autorità Portuali hanno fatto molto in questo campo. Va adeguatamente valorizzato e, al fine di un salto di qualità dell'intero sistema logistico, ricondotto all'interno di un disegno complessivo al centro del quale, per la parte della logistica portuale, non possono che collocarsi le Autorità Portuali.

Finanziamenti dei porti e trasparenza

L'ultimo tra gli spunti di riflessione proposti dal Commissario UE Kallas, è il miglioramento della trasparenza dei finanziamenti ai porti.

Tema delicatissimo, non solo per l'oggettiva generalizzata carenza di risorse. Soprattutto poiché va ad incidere su aspetti sensibili quali il livello e la capacità competitiva di un porto e di territori vasti.

Il tema, in una realtà ampia e multiforme quale l'UE, laddove è diverso il livello di offerta tra Paesi membri, è ancor più delicato. Si interseca con la necessità di un riequilibrio dell'offerta infrastrutturale tra i vari versanti europei, con le legittime aspettative di alcuni porti di ampliare i propri mercati di riferimento e con la necessità di opzioni ambientalmente compatibili. Opzioni intese a privilegiare la riduzione delle tratte terrestri a vantaggio della navigazione, meno impattante dal punto di vista ambientale e non solo. Con queste premesse, a nostro parere, il punto fermo di eventuali future indicazioni europee in tema di trasparenza dei finanziamenti ai porti, deve essere che **il finanziamento pubblico per investimenti di infrastrutturazione generale e per le opere assegnate (o meglio concesse) a singoli operatori sulla base di criteri trasparenti, oggettivi e compatibili con le regole di mercato dell'UE, non può essere considerato aiuto di Stato.**

=====

Concludo gentili ospiti. Ho esposto considerazioni riguardo la nostra visione del sistema portuale ed il modello di amministrazione; le proposte per favorire la tenuta e la ripresa del processo di sviluppo; le implicazioni e le sfide che dovremo affrontare alla luce di quanto proposto in sede UE.

Abbiamo avanzato, riguardo questi temi, proposte di interventi urgenti, che incidono sulle procedure ed a supporto della tenuta del sistema, richiesto un'effettiva autonomia finanziaria, obiettivo strategico per la crescita dei porti nonché dello sviluppo del sistema logistico. Su queste proposte vogliamo conoscere l'avviso del Governo

e delle forze politiche, ribadendo la disponibilità ad un confronto costruttivo.

Prima di chiudere, un ringraziamento che non è di circostanza ai dirigenti ed ai funzionari dei diversi enti ed Amministrazioni, a partire dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – in particolare il Dottor Caliendo e la sua Direzione – con i quali regolarmente ci confrontiamo e collaboriamo, parimenti con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

Siamo fiduciosi riusciremo a proseguire in un rapporto costruttivo a vantaggio dei nostri associati, quindi della portualità.

Grazie altresì alle associazioni e alle OO.SS. del settore, con le quali condividiamo gli obiettivi di crescita e frequentemente anche concrete proposte.

Ovviamente grazie a tutti i nostri associati per il confronto e le proposte avanzate che hanno arricchito il dibattito interno che vogliamo portare avanti a vantaggio di tutti.

Infine, ma non ultimi, grazie ai collaboratori dell'Associazione per l'impegno costante.