



Associazione Porti Italiani



Rassegna Stampa del 19 ottobre 2011

**INSERTO ASSEMBLEA GENERALE
18 OTTOBRE 2011**

Autorità portuali prive di autonomia Accuse dall'Europa

All'assemblea Assoportri il segretario generale dell'Espo, Verhoeven, attacca: «Non hanno controllo delle entrate»

di Massimo Greco

► TRIESTE

Eppure per tonnellaggio sono secondi in Europa solo ai Paesi Bassi. Eppure contribuiscono alla formazione del Pil nazionale in misura superiore a settori come quelli automobilistico e alimentare. Nonostante queste credenziali, i porti italiani soffrono di mali antichi e insoluti. Una di queste patologie, che molto sta a cuore al vertice di Assoportri, è la carente autonomia finanziaria.

Patologia che è emersa assai chiaramente nello scenario europeo disegnato da Patrick Verhoeven, segretario generale dell'Espo, l'organismo che riunisce gli scali marittimi del Vecchio Continente. Verhoeven, parlando ieri a Roma all'assemblea Assoportri, ha detto chiaro e tondo che le Autorità portuali italiane sono quelle che in Europa hanno la minore autonomia finanziaria. Per esempio, sostengono pesanti responsabili-

tà nella gestione degli investimenti - ha detto ancora Verhoeven - ma non hanno pieno controllo delle entrate. La Commissione Ue, secondo il responsabile dell'Espo, potrebbe essere, su questo versante, un buon alleato delle Autorità, nell'obiettivo di rafforzare il loro ruolo.

Argomenti che, ovviamente, sono stati graditi dal presidente di Assoportri, Francesco Nerli, che, proprio in tema di auto-

nomia, ha chiesto che alle Autorità "torni" una quota di tributi proporzionale ai traffici prodotti, idea che andrebbe realizzata alla svelta per evitare che la portualità italiana venga spinta ai margini dei mercati euro-mediterranei. E c'è uno strumento che nel breve periodo può essere utilizzato a tale bisogna: il decreto-sviluppo, in cantiere presso l'esecutivo. Poiché non bastano gli interventi a costo zero - come la semplificazione e la velocizzazione delle procedure - Nerli chiede al governo misure «con costo contenuto»: parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese, riduzione delle accise sui prodotti energetici, incentivi confermati per il trasporto combinato, sostegni all'armamento nazionale a partire dal "registro-bis".

Sul tema si è invece tenuto sulle generiche il sottosegretario all'Economia, Luigi Casero, che ha sostituito il ministro **Matteoli**, impossibilitato a partecipare all'assemblea. «Lo sviluppo dell'autonomia finanziaria dei porti - ha osservato l'esponente governativo - passa attraverso una forte sinergia pubblico-privato. E' necessario aiutare i porti a investire ma non si possono disperdere le poche risorse a disposizione». Letta (Pd) individua nelle infrastrutture, quindi anche nei porti, uno dei trampolini della crescita.



Container nel porto di Trieste

ORIPRODUZIONE RISERVATA



ALL'ASSEMBLEA ASSOPORTI LA RELAZIONE DEL SEGRETARIO GENERALE ESPO, VERHOEVEN

«Autonomia dei porti, Italia in coda»

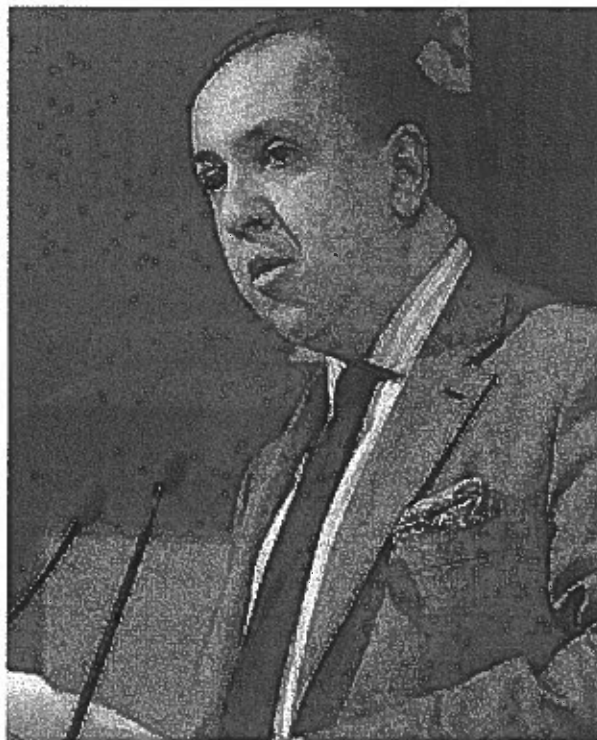
Capacità di investimento inferiori al resto d'Europa. Merlo: «Spagna e Grecia ci superano»

ALBERTO GHIARA

ROMA. «L'Italia è il paese europeo più svantaggiato dal punto di vista dell'autonomia finanziaria dei porti»: lo ha detto ieri a Roma, all'assemblea di Assoport, Patrick Verhoeven, presidente dell'organizzazione dei porti marittimi europei (Espo). Verhoeven ha certificato così che la battaglia che le Autorità portuali italiane stanno conducendo da anni per ottenere l'autonomia non è un capriccio che nasce dal nulla, ma è la conseguenza di un handicap rispetto ai porti stranieri con cui si conduce quotidianamente la gara per attirare i traffici marittimi. Appare paradossale come la portualità italiana, che pure è ai primi posti in Europa per tonnellate di merce movimentate e passeggeri imbarcati, continui a incassare bocciature per come viene gestita. Prima del rapporto presentato ieri da Verhoeven di fronte alla platea di Assoport, era stata un mese fa la classifica del World Economic Forum a piazzare l'Italia all'ottantunesimo posto al mondo per la competitività delle proprie banchine. Insomma, se qualcosa si sta facendo, si potrebbe fare molto di più per dare allo Stivale quella funzione di piattaforma logistica del Mediterraneo che viene evocata in tutti i convegni, ma non viene presa sul serio quando si tratta di concretizzarla in un progetto politico.

La relazione di Verhoeven ha toccato aspetti diversi della situazione delle Autorità portuali nei paesi europei. I dati erano basati su un'indagine compiuta dal presidente di Espo sul ruolo degli enti che gestiscono i porti, raccolti elaborando le risposte date da 116 Port Authority di 26 paesi, di cui 22 membri dell'Unione e 4 limitrofi. Questi porti movimentano i 66,25 del traffico merci europeo. Ci sono grosse differenze soprattutto fra Europa settentrionale e meridionale. La prima presenta porti molto piccoli o molto grandi, con una forte autonomia operativa, la seconda porti medi e dipendenti dall'amministrazione centrale dello Stato. Ad esempio, il 50% dei porti del Nord Europa può decidere in autonomia nuovi investimenti, addirittura il 93% di quelli anglosassoni, ma solamente il 34% di quelli latini. Per quanto ri-

guarda il come remunerare il proprio personale, le percentuali sono rispettivamente 83% di porti autonomi nel Nord, il 93 nei paesi anglosassoni e il 44 in quelli latini. «Mentre la maggioranza della Autorità portuali - ha detto Verhoeven - apparentemente sostiene pesanti responsabilità in ordine agli investimenti, molte non sembrano avere pieno controllo delle loro entrate. Ciò specialmente nel caso delle Autorità portuali latine, e, in misura minore, in quelle delle nuove Regioni, che sono caratterizzate da una rigida natura pubblica degli oneri portuali e da una mancanza di autonomia finanziaria». E qui è stato sottolineata la posizione di fanalino di coda dell'Italia. «Lo studio di Espo - ha detto il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo - fa riflettere sull'ingessatura del nostro sistema portuale. Oltre che per l'autonomia finanziaria, anche per l'autonomia funzionale, le regole per le concessioni delle aree, i vincoli demaniali. Il sistema italiano è più lento e farraginoso d'Europa, ma anche all'interno dell'arco latino (che comprende in particolare Francia e Spagna, ndr) rischiamo di essere superati». Come uscirne? L'Unione Europea, ha sostenuto in conclusione Verhoeven, può essere un alleato obiettivo nel rafforzamento del ruolo e delle attività delle Autorità Portuali, «per esempio nell'ottimizzazione dell'utilizzo dello strumento consorzio o nella realizzazione dell'autonomia finanziaria».



IL MINISTRO ASSENTE. IL SOTTOSEGRETARIO CASERO FRENA LE RIFORME PER DARE PIÙ SOLDI AGLI SCALI E ALL'ASSISE MATTEOLI NEMMENO SI PRESENTA IGNORATE LE RICHIESTE DELLE AUTHORITY

IL CASO

ROMA. Sel'Europa ci invita a fare in fretta una riforma portuale nel segno dell'autonomia, in Italia scende il gelo fra i due soggetti, porti e governo, che dovrebbero raccogliere la sfida. All'assemblea di Assoport, associazione delle Autorità portuali italiane, che si è tenuta ieri a Roma, era assente l'interlocutore più atteso, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli. Il presidente di Assoport, Francesco Nerli, solitamente poco tenero con il governo, non inforisce («Matteoli non è potuto venire, ma il governo era presente con il sottosegretario Casero»), ma l'amaro in bocca rimane. Anche perché Nerli aveva richieste molto precise, anticipate ieri dal *Secolo XIX*, e ha dovuto invece constatare che «dal governo non sono arrivate risposte». I porti non

chiedono solamente l'autonomia finanziaria, ma anche interventi a costo zero, che sarebbero cruciali per ridare competitività ai terminal, come la velocizzazione delle procedure per realizzare infrastrutture e dragaggi o per il rilascio delle concessioni: «Vogliamo regole semplici e certe e poteri per farle rispettare». Assoport non si nasconde però i problemi che nascono dalla mancanza di risorse e quindi ha chiesto ieri anche interventi a costo contenuto: «Non si può pensare di parlare di sviluppo senza spendere. La crescita non potrà essere a costo zero».

Nerli ha proposto la parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali, la riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi portuali, la conferma degli incentivi per il combinato strada mare e delle misure di sostegno dell'armamento italiano, a partire dal registro navale bis. «Se si trovano 400 milioni per l'autotra-



Francesco Nerli guida Assoport

sporto - ha aggiunto - non se ne possono trovare 100 per i porti?».

Assente Matteoli, a raccogliere le istanze di Nerli si è presentato il sottosegretario all'Economia, Luigi Casero, che pur riconoscendo l'importanza dei porti, assieme ad auto-

strade e aeroporti, per il sistema italiano, ha detto che «la leva finanziaria serve, ma se troppo lunga si spezza». Casero ha indicato come soluzione una «forte sinergia pubblico-privato».

«La risposta del sottosegretario - spiega il presidente del porto di Genova, Luigi Merlo - è stata di definitiva chiusura sull'autonomia finanziaria; per gli altri interventi a costo zero, ci auguriamo che possano essere inseriti in extemis nel decreto». Per quanto riguarda l'assenza del ministro Matteoli, «mi pare che la situazione sia molto fluida e che i tempi per il decreto sviluppo si allunghino. Il governo non è in grado di dare una risposta di metodo». Conferma il presidente dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti: «Il ministro non poteva venire, ma anche se fosse venuto, mancando le disponibilità economiche, non avrebbe avuto niente da comunicare».

A GH.

**Autonomia finanziaria alle Authority
proporzionata al rilievo degli scali**



Francesco Nerli

ROMA - Nel corso dell'assemblea di Assoport svoltasi ieri a Roma, si sono confrontati esponenti del Parlamento, del Governo ed esperti del settore. Il presidente Francesco Nerli nella sua relazione ha ricordato che rimane ferma la priorità di un'effettiva autonomia finanziaria delle Autorità portuali, proporzionata al rilievo dei singoli porti da queste amministrati. Questo stesso criterio meriterebbe di essere utilizzato anche come misura di una politica di sviluppo per attuare una logica e naturale collocazione di scelta di investimenti per infrastrutture portuali e di reti

logistiche innestate sui porti.

Oltre questo ha ricordato Nerli, occorrono altri interventi immediati per scongiurare il rischio della marginalizzazione dei porti italiani, rispetto ad altri scali europei e del Mediterraneo.

Prima dell'intervento del presidente Nerli, il segretario generale dell'Organizzazione europea dei porti marittimi (Espo), Patrick Verhoeven, ha presentato il rapporto sulla governance europea che è stata tradotta in italiano da Assoport. Il rapporto, che ha realizzato per Espo, esamina i modelli di governancedei porti dei vari Paesi europei (funzioni, compiti, rapporti con gli altri soggetti istituzionali, capacità finanziaria delle diverse Autorità portuali nei vari Stati). Il testo completo dell'indagine sarà disponibile sul sito dell'Associazione da oggi.

Quel che emerge dall'indagine, sono le diversità ma anche alcuni elementi comuni: salvo che in Gran Bretagna (dove, come noto, molti porti sono pienamente privati, anche dal punto di vista della proprietà), le Autorità portuali (o meglio i soggetti responsabili dell'amministrazione dei porti) sono pubblici; fanno sempre meno attività operativa; utilizzano quasi ovunque il modello concessorio.

Di notevole rilevanza, la diversa autonomia finanziaria e il fatto che, in particolare in Italia, per questo aspetto siamo più svantaggiati di altri Paesi.

E' seguito l'intervento del prof. Sergio Bologna, esperto di trasporti e logistica, conoscitore anche di realtà straniere. Ha tracciato lo "scenario" trasportistico nella situazione attuale e le possibili prospettive, a scala ampia (Europa e Mediterraneo) e nazionale.

Nell'intervento di Nerli, il rinnovo delle proposte per la tenuta e premesse per lo sviluppo, ovvero riproposizione al Governo ed alle forze politiche, degli "interventi a costo zero" e delle richieste avanzate dal cluster marittimo - portuale fin dal 2009. La

richiesta che queste azioni vengano inserite nel decreto Sviluppo e Infrastrutture che il Governo sta elaborando. In particolare, Nerli ha citato la parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali, la riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi portuali, la conferma degli incentivi per il combinato strada mare e delle misure di sostegno dell'armamento italiano, a partire dal "registro bis". Su questi diversi argomenti ha chiesto ai rappresentanti delle forze politiche che sono interventui di seguito, di far conoscere le proprie valutazioni.

L'on. Letta, invece ha voluto ricordare come la portualità è al centro della strategia economica di tutti i paesi e che l'Italia, per collocazione e tradizione geografica, non può non tener conto di questa risorsa che, come è stato ricordato dagli esperti che sono intervenuti, rappresenta una parte significativa dell'economia del Paese.

L'on. Luigi Casero, sottosegretario del ministero dell'Economia, ha assicurato la propria attenzione al mondo portuale, ricordando che gli interventi cosiddetti a costo zero sono all'attenzione del ministero dell'Economia.

«I porti sono una componente di rilievo strategico del nostro sistema economico - produttivo e quindi devono avere una disciplina organizzativa e di gestione che asseconi le nuove esigenze della realtà produttiva, ferma rimanendo l'attualità del modello delle Autorità portuali - ha ricordato Nerli a margine dell'assemblea - non possiamo più attendere, i porti devono ritornare al centro del dibattito per il futuro del Paese».

Porti ed economia del mare: arrivano i numeri del Censis

19 ottobre 2011 |

Ieri ad Assoportori la relazione del ministro Matteoli – Martedì prossimo al Cnel il rapporto della Federazione presieduta da Paolo d'Amico – Regole comuni nella Ue?

ROMA – La portualità, non solo italiana ma anche europea: e l'economia del mare, con tutti i dati più aggiornati. Sono i due appuntamenti che, nel caos della politica nazionale, riguardano lo shipping e più in generale l'economia legata alla logistica: l'uno con l'assemblea di ieri di Assoportori, l'altro con il seminario di martedì prossimo 25 nella sede del Cnel sul IV rapporto dell'economia del mare realizzato dalla Federazione del mare e dal Censis con l'intervento di Paolo d'Amico che commenterà i dati.

Anche Assoportori ha avuto una sessione pubblica con "scenari attuali e prospettive future" per la portualità presentati dal professor Sergio Bologna che ha preceduto la relazione di Francesco Nerli. In apertura il segretario generale dell'Espo Patrick Verhoeven ha riferito sulle problematiche della portualità europea in generale, presentando anche il progetto – per il momento in itinere – di una regolamentazione comune tra tutti i porti dell'Unione; regolamentazione che peraltro – è stato ribadito a più riprese – risulta di difficile e complessa articolazione proprio per la storica diversità di norme che distingue i porti del range del Nord Europa da quelli del Mediterraneo. Normative comuni e condivise appaiono auspicabili – è stato detto anche in platea – sul piano di una Unione Europea che davvero metta tutta la complessa catena logistica in grado di avere gli stessi principi: ma che appaiono anche estremamente complesse da realizzare per i punti di partenza abissalmente distanti.

L'assemblea di Assoportori – sulla quale torneremo nei dettagli nel prossimo numero – ha avuto momenti di forte tensione anche per la diversità delle posizioni politiche emerse dagli interventi del sottosegretario alle finanze Luigi Casero e del vice segretario del Pd Enrico Letta. Ha chiuso secondo programma il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Altero Matteoli sui temi della crisi internazionale ma anche del decreto sullo sviluppo e il rilancio dell'economia, con gli stanziamenti più urgenti (poco più di 100 milioni al momento) previsti dal suo dicastero per i porti, che Matteoli spera di poter concretamente erogare malgrado gli iniziali "niet" del ministero dell'Economia.

ECO:PORTI

2011-10-18 11:34

PORTI: VERHOEVEN (ESPO), ITALIA FANALINO CODA PER AUTONOMIA

RELAZIONE PRESIDENTE SCALI UE AD ASSEMBLEA ASSOPORTI

ROMA

(ANSA) - ROMA, 18 OTT - Le Autorità Portuali italiane sono probabilmente quelle che in Europa hanno minore autonomia finanziaria. Lo ha sostenuto Patrick Verhoeven, segretario generale dell'Espo, l'organizzazione che riunisce tutti i porti europei, intervenendo oggi all'assemblea generale di Assoport, riunita a Roma sotto la presidenza di Francesco Nerli.

Verhoven, nella sua relazione, ha illustrato un'indagine sulla governance dei porti marittimi europei. "Nella maggioranza dei casi - ha spiegato - l'Autorità Portuale sostiene una responsabilità finanziaria molto importante per gli investimenti, in conto capitale, amministrazione, operatività e manutenzione dei beni patrimoniali che costituiscono il porto".

"I diritti portuali ha proseguito - costituiscono la principale fonte di entrata delle Autorità Portuali seguita da quella rappresentata dalla cessione di terreni e dall'erogazione di servizi. Il finanziamento pubblico sempre che sia presente, rappresenta una minima parte delle entrate".

"Mentre la maggioranza della Autorità portuali apparentemente sostiene pesanti responsabilità in ordine agli investimenti - ha proseguito Verhoven - molte non sembrano avere pieno controllo delle loro entrate -. Ciò specialmente nel caso delle Autorità portuali latine, e, in misura minore, in quelle delle nuove Regioni, che sono caratterizzate da una rigida natura pubblica degli oneri portuali e da una mancanza di autonomia finanziaria". In questo senso, ha precisato, le Autorità Portuali italiane sono le meno autonome. L'Unione Europea, ha sostenuto in conclusione Verhoeven, può essere un alleato obiettivo nel rafforzamento del ruolo e delle attività delle Autorità Portuali, "per esempio nell'ottimizzazione dell'utilizzo dello strumento concessorio o nella realizzazione dell'autonomia finanziaria". (ANSA).

Y2L-GTT/

S0A QBXB

ECO:PORTI

2011-10-18 12:38

PORTI: ASSOPORTI, RILANCIO PASSA DAL DECRETO SVILUPPO

PRESIDENTE NERLI, NO CRESCITA SOLO CON INTERVENTI A COSTO ZERO

ROMA

(ANSA) - ROMA, 18 OTT - Passa dal decreto sviluppo il rilancio dei porti italiani. Lo ha sottolineato il presidente di Assoport, Francesco Nerli, nel suo intervento all'Assemblea generale dei porti italiani che si sta svolgendo questa mattina a Roma.

Secondo Nerli, "non vi sarà crescita solo con interventi a costo zero", come la semplificazione e la velocizzazione delle procedure che pure sono tra le richieste urgenti che Assoport ha sottoposto al governo. "Riteniamo indispensabili - ha sottolineato -, in aggiunta, scelte che hanno un costo anche se contenuto".

In particolare, Nerli ha citato la parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali, la riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi portuali, la conferma degli incentivi per il combinato strada mare e delle misure di sostegno dell'armamento italiano, a partire dal 'registro bis''. (ANSA).

Y2L-GTT/

SOA QBXB

ECO:PORTI

2011-10-18 12:59

PORTI: APPELLO ASSOPORTI A GOVERNO, AUTONOMIA E' ESSENZIALE

PRESIDENTE NERLI AD ASSEMBLEA AUTHORITY, FARE PRESTO O EMARGINATI

ROMA

(ANSA) - ROMA, 18 OTT - "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 un nostro obiettivo strategico": il presidente di Assoporti Francesco Nerli rilancia all'assemblea generale dell'associazione dei porti italiani riunitasi oggi a Roma l'appello al governo a trovare le risorse per uno strumento "essenziale" alla crescita e allo sviluppo degli scali.

Secondo il presidente di Assoporti, occorre "un meccanismo oggettivo legato a quanta ricchezza un porto effettivamente produce", "da avviare presto per evitare la marginalizzazione dell'Italia dal mercato dei porti europei e mediterranei". Nerli ha inoltre indicato come prioritario "un quadro strategico nazionale per il settore portuale, coerente con quello più complessivo della logistica".

"Proponiamo - ha affermato - di dotare il sistema di un disegno che indichi priorità, valenze, opportunità e compatibilità in modo da offrire un riferimento alla pianificazione territoriale e a quella

dei porti". (ANSA)

Y2L-GTT/

SOA QBXB

ECO:CRISI

2011-10-18 13:03

CRISI: LETTA (PD), CONTI IN ORDINE NON BASTANO PER SVILUPPO

SERVE GOVERNO A TRE PUNTE E NON SOLO MINISTRO DEL TESORO

ROMA

(ANSA) - ROMA, 18 OTT - "Non è solo con il pareggio di bilancio che il nostro Paese può risolvere i suoi problemi".

Lo ha affermato il vicesegretario del Pd, Enrico Letta, intervenendo all'Assemblea generale di Assoporti, l'associazione dei porti italiani, che si sta svolgendo a Roma.

"Il tema dello sviluppo non può essere messo sotto", ha sostenuto Letta, che davanti ai presidenti delle Autorità Portuali italiane ha chiesto "un governo a tre punte", perché "un governo che ha un unico attore, il ministro del Tesoro, non è attrezzato a fare politiche per lo sviluppo".

Secondo l'esponente del Pd, "c'è bisogno di politiche per la crescita, che riguardano anche il tema delle infrastrutture e, quindi, dei porti, dei nodi e delle connessioni". Una questione, prosegue Letta, legata "al tema della regia nazionale", che deve passare "attraverso un nuovo assetto di governo". Non più un esecutivo con un unico attore, il ministro del Tesoro che tiene in ordine i conti, ma un governo "a tre punte - ha ribadito - in cui quella che tiene d'occhio i conti è affiancato da una che guarda alle infrastrutture e una terza allo sviluppo". (ANSA).

Y2L-GTT/

S0A QBXB

ECO:PORTI

2011-10-18 13:54

PORTI: CASERO, SVILUPPO PASSA DA SINERGIA PUBBLICO-PRIVATO

SOTTOSEGRETARIO ECONOMIA, AIUTARE SCALI A INVESTIRE

ROMA

(ANSA) - ROMA, 18 OTT - "Lo sviluppo dell' autonomia finanziaria dei porti passa attraverso una forte sinergia pubblico privato": è questa la tesi sostenuta dal sottosegretario all'Economia e alle Finanze, Luigi Casero, in risposta alla richiesta delle autorità portuali italiane rilanciata oggi in occasione dell'assemblea generale di Assoporti.

"E' necessario aiutare i porti ad investire" ha affermato Casero .

"Non si possono però disperdere i pochi fondi a disposizione.

Bisogna puntare su progetti che hanno la maggior possibilità di crescita", ha aggiunto indicando in autostrade, aeroporti e porti "i tre campi che hanno un grande moltiplicatore di investimenti".

(ANSA)

Y2L-GTT/

S0A QBXB

ANSA/ ASSOPORTI A GOVERNO, PORTI ESSENZIALI PER SVILUPPO
NERLI, URGONO MISURE, ESECUTIVO BATTA UN COLPO

ROMA

(di Cristina Re e Alessandro Galavotti) (ANSA) - ROMA, 18 OTT - E' tempo di porre mano al tema della competitività nel settore portuale. Occorrono misure, alcune a costo zero, altre a costo contenuto. Vanno attuate con urgenza, pena la marginalizzazione dell'Italia dal mercato dei porti europei e mediterranei. E' questo, in sostanza, il messaggio lanciato oggi dall'assemblea di Assoport. "E' una follia continuare a ignorare la potenzialità del settore portuale", ha sottolineato il presidente dell'Associazione dei porti italiani, Francesco Nerli, che ha chiesto al governo di "battere un colpo".

Nella sala congressi di Roma Eventi c'erano i rappresentanti delle Authority, riuniti per l'annuale confronto sul sistema portuale italiano. Il ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, atteso all'incontro, è stato trattenuto da impegni sopraggiunti e così le conclusioni dei lavori sono toccate al sottosegretario all'Economia, Luigi Casero, che si è limitato a indicare come strada da percorrere quella della "forte sinergia pubblico-privato".

"Nella ricerca di investimenti servono risorse anche per il pubblico", è stata la replica a stretto giro di posta del vertice di Assoport, che nella sua relazione ha indicato le misure necessarie per il rilancio della portualità italiana, seconda in Europa per tonnellaggio solo a quella olandese, con una contribuzione al Pil nazionale addirittura superiore a quella del settore auto e dell'agro-alimentare.

Si inserisce in questo contesto la richiesta di "un meccanismo che consenta una forma di ritorno al porto di una quota di tributi proporzionali ai traffici che ciascuno scalo produce e della ricchezza che crea". E' la cosiddetta autonomia finanziaria, ambito nel quale l'Italia - come ha evidenziato il presidente dell'Associazione dei porti europei (Espo), Patrick Verhoeven - "è fanalino di coda".

Nerli è tornato poi a sollecitare anche interventi a costo zero, come "sburocratizzazione, snellimento, maggiore chiarezza anche sui poteri del presidente delle Autorità portuali". E ha indicato come prioritario "un quadro strategico nazionale per il settore portuale, coerente con quello più complessivo della logistica". Un richiamo, neppure tanto implicito, al decreto sviluppo che il governo dovrebbe varare a giorni, a cui il presidente di Assoport guarda per il via libera a una serie di misure: dalla parziale fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali alla riduzione delle accise sui prodotti energetici, passando per la conferma degli incentivi per il combinato strada-mare e il sostegno all'armamento italiano.

Ma la risposta del governo tarda ad arrivare, come ha affermato il vicesegretario del Pd, Enrico Letta. "Per puntare allo sviluppo - è la sua opinione - non basta tenere i conti in ordine". "Investire nel settore portuale significa avere un ritorno immediato - ha concluso Nerli - aspettiamo ora le risposte". (ANSA).

POL:==SVILUPPO

2011-10-19 08:24

==SVILUPPO: E.LETTA, BLOCCATO DA BRACCIO DI FERRO CON TESORO

STOP FINO A NOMINA BANKITALIA, E' AMMUINA DI RE FRANCESCHIELLO

ROMA

(ANSA) - ROMA, 19 OTT - "Il governo non può e non vuole fare nulla perché il braccio di ferro in corso tra Berlusconi e Tremonti sulla nomina, bloccata da mesi, del nuovo governatore di Bankitalia, ne ha paralizzato la sua azione e fin quando non si risolve, restano solo le chiacchiere". Lo afferma il vicesegretario del Pd, Enrico Letta, intervistato dal Messaggero.

"Siamo alla famosa pratica - aggiunge - dell'ammuina della Marina borbonica dei tempi di re Franceschiello". E poi l' esponente del Pd sottolinea che "le politiche per lo sviluppo non si fanno per decreto". I punti principali per affrontare il tema della crescita, secondo Letta, sono le infrastrutture, i porti e gli aeroporti e poi la "necessità di incentivi per il lavoro dei giovani e per un lavoro stabile. Infine - aggiunge - c'è bisogno di una misura ad hoc per il Sud". (ANSA).

Y63-GN/

S0A QBXB



19 ottobre 2011

Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

09.41 GMT+2

Notizie

18 ottobre 2011

Nerli (Assoporti): in Italia la presenza di porti anche piccoli rappresenta «un valore per il sistema Paese»



Nel finanziamento delle opere portuali sussiste il rischio di speculazioni

Nel corso dell'assemblea pubblica dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), tenutasi oggi a Roma, l'organizzazione delle Autorità Portuali italiane ha ribadito nuovamente la necessità di un rilancio della portualità nazionale attraverso misure a “costo zero” - quali sburocratizzazione, snellimento, maggiore chiarezza anche sui poteri del presidente delle Port Authority - e misure proporzionalmente onerose che riguardano interventi sull'intero cluster marittimo e che comprendono la parziale fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali, la conferma dell'indennità di mancato avviamento al lavoro per i portuali e la concessione dell'autonomia finanziaria.



Il presidente di Assoporti, Francesco Nerli, ha sottolineato l'urgenza di porre mano al tema della competitività del settore attuando una serie di interventi ad iniziare proprio dall'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, misura in cui l'Italia è fanalino di coda nel panorama europeo. Ma non minore importanza ha la definizione di una strategia complessiva di settore in grado di definire le priorità e su queste concentrare sforzi e risorse.

Riferendosi allo stato di salute di una portualità italiana seconda in Europa per tonnellaggio solo a quella olandese e caratterizzata da una presenza di porti anche piccoli che «rappresentano un valore per il sistema Paese», Nerli ha difeso il sistema portuale nazionale nella sua integrità, sostenendo la necessità anche di Autorità Portuali piccole in grado di gestire scali che comunque hanno ruoli strategici importanti di filiera.

Inoltre, in tema di partnership fra pubblici e privati nel finanziamento di opere portuali, Nerli ha messo in guardia rispetto al rischio di speculazioni, frutto della mancata garanzia dei fondi pubblici e quindi dell'inevitabile indebolimento delle Autorità Portuali.

Il presidente di Assoporti ha quindi sottolineato le difficoltà insite con l'assenza di una normativa di riferimento a livello europeo e con una concorrenza sul costo del lavoro che chiama le imprese a spingere sulla leva della qualità del servizio. Nerli ha manifestato anche preoccupazione per quanto riguarda un'apertura del mercato

portuale sul quale la Commissione Europea ha già archiviato due fallimenti: secondo il presidente dell'associazione italiana, in questo ambito è indispensabile garantire una adeguata contendibilità delle concessione e tempi di concessione che rendano possibile la copertura dei costi di investimento.

Nerli ha infine bocciato l'ipotesi di accordi sul lavoro in deroga al contratto nazionale di lavoro, considerato «punto di forza» del sistema portuale italiano.



Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo

Destinazione

Data di arrivo

Data di partenza

19 Oct 2011

20 Oct 2011

Cerca

O [Altre destinazioni](#)

Traduci

Seleziona lingua

Powered by Google Traduci

Ricerche sull'argomento

Cerca altre notizie su

inforMARE

Invio

Cancella

Seleziona la rubrica: Tutte

Notizie

Banche dati

Porti

Trasporto aereo

Turismo

Autotrasporto

• [Indice](#) • [Prima pagina](#) • [Indice notizie](#)

inforMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA

tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, [e-mail](#)

assemblea assoporti

«riformare i porti anche a costo zero»

Genova - Le riforme a costo zero, prima di tutto, poi l'autonomia finanziaria: saranno queste le due richieste che stamattina i presidenti dei porti italiani lanceranno al ministro Altero Matteoli in occasione dell'assemblea Assoporti. Il settore continua a navigare a vista: da dieci anni si parla di una riforma della legge sui porti del 1994, da almeno cinque si discute la possibilità di dotare le Autorità portuali di una qualche forma di autonomia finanziaria, cioè entrate indipendenti e sicure tali da poter programmare in maniera appunto autonoma lo sviluppo degli scali marittimi.

Zero risposte finora, ora si attende il decreto sviluppo: «Chiediamo innanzitutto - spiega Francesco Nerli, presidente dell'associazione che riunisce le Autorità portuali - quelle riforme che non costano nulla ma che possono rendere gli scali più efficienti». Ad esempio normative più snelle sui dragaggi, la regia in capo alle Autorità portuali di tutti i poteri nell'ambito portuale oggi divise tra diversi soggetti, come le Capitanerie, le Dogane e altri soggetti ancora, regole più stringenti sulla gestione delle concessioni, comprese procedure di revoca più semplici e sanzioni in caso di inadempienza rispetto gli obiettivi dichiarati dai terminalisti al momento di ottenere la concessione stessa. Qualcosa di tutto questo, sperano in Assoporti, potrebbe essere contenuto nel decreto sviluppo allo studio del governo.

Dopodiché, il secondo passaggio a cui le Autorità portuali ancora non rinunciano è appunto quello dell'autonomia finanziaria. E questo, però, non può costare zero allo Stato: una delle ipotesi è girare agli enti-porto parte dell'Iva raccolta e generata dai traffici portuali. In questo senso si sta muovendo anche il progetto di riforma della legge nel 1994 allo studio del parlamento, fermo però da anni. «Non prendiamoci in giro - avverte Nerli - non ci possono essere politiche di rilancio senza investimenti. Anche volendo puntare sulle partnership pubblico-private, ci deve sempre essere un impegno del pubblico». E quindi il messaggio sarà: caro governo, allenta i cordoni della borsa. Non indiscriminatamente a favore di tutti gli scali ma individuando, anche attraverso i mercati, i progetti realmente meritevoli di essere finanziati in quanto produttori di ricchezza e ricadute sul territorio. Ma non è detto che questo sia un messaggio in grado di fare breccia nel governo in questi tempi di austerità e crisi politica.

l'analisi espo

«autonomia, porti italiani in coda all'europa»

Le Autorità Portuali italiane sono probabilmente quelle che in Europa hanno minore autonomia finanziaria. Lo ha sostenuto Patrick Verhoeven, segretario generale dell'Espo, l'organizzazione che riunisce tutti i porti europei, intervenendo oggi all'assemblea generale di Assoporti, riunita a Roma sotto la presidenza di Francesco Nerli. Verhoeven, nella sua relazione, ha illustrato un'indagine sulla governance dei porti marittimi europei. «Nella maggioranza dei casi - ha spiegato - l'Autorità Portuale sostiene una responsabilità finanziaria molto importante per gli investimenti, in conto capitale, amministrazione, operatività e manutenzione dei beni patrimoniali che costituiscono il porto».

«I diritti portuali ha proseguito - costituiscono la principale fonte di entrata delle Autorità Portuali seguita da quella rappresentata dalla cessione di terreni e dall'erogazione di servizi. Il finanziamento pubblico sempre che sia presente, rappresenta una minima parte delle entrate».

«Mentre la maggioranza della Autorità portuali apparentemente sostiene pesanti responsabilità in ordine agli investimenti - ha proseguito Verhoeven - molte non sembrano avere pieno controllo delle loro entrate -. Ciò specialmente nel caso delle Autorità portuali latine, e, in misura minore, in quelle delle nuove Regioni, che sono caratterizzate da una rigida natura pubblica degli oneri portuali e da una mancanza di autonomia finanziaria».

In questo senso, ha precisato, le Autorità Portuali italiane sono le meno autonome. L'Unione Europea, ha sostenuto in conclusione Verhoeven, può essere un alleato obiettivo nel rafforzamento del ruolo e delle attività delle Autorità Portuali, «per esempio nell'ottimizzazione dell'utilizzo dello strumento concessorio o nella realizzazione dell'autonomia finanziaria»

Nerli, autonomia finanziaria essenziale per sviluppo. Investimenti non solo a costo zero : Ferpress

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – L'autonomia finanziaria è essenziale per garantire lo sviluppo dei porti. A livello europeo, le Autorità portuali italiane sono quelle che hanno minor livello di autonomia finanziaria in Italia. La sburocratizzazione e le riforme creano efficienza e non costano, gli investimenti invece non possono essere solo a costo zero. Sono i punti principali dell'intervento di Francesco Nerli, presidente di Assoport, all'assemblea annuale odierna dell'associazione che riunisce le autorità portuali italiane.

Nerli ha ricordato che il ruolo dell'Autorità portuale è di regista di un sistema complesso, di organismo che gestisce unitariamente le attività all'interno dei porti, ma che punta anche a promuovere lo sviluppo logistico del territorio. Per questo, il presidente di Assoport ha criticato il tentativo, che sembra affacciarsi in alcune proposte del governo, di assegnare la regia degli interventi sul territorio ad organismi creati "ad hoc" che entrerebbero in competizione non solo con le Autorità portuali, ma anche con istituzioni come le Regioni.

Sviluppo dei porti: Nerli ha indicato alcuni provvedimenti (parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali, altri incentivi in grado di rilanciare le prospettive in particolare dei porti di transhipment, sottoposti alla concorrenza dei porti nordafricani) da inserire nel decreto sviluppo di prossima emanazione da parte del governo. Ma ha ribadito che il principale provvedimento da approvare rapidamente, dopo le tante promesse più volte ripetute in pubblico dallo stesso ministro dei Trasporti, è la possibilità per i porti di trattenere parte delle imposte generate dai loro traffici per gestire in autonomia i processi di sviluppo e di investimento. I principali porti d'Europa (come dimostra uno studio illustrato nel corso dell'assemblea) godono non solo di autonomia finanziaria, ma partecipano alle scelte di programmazione degli investimenti infrastrutturali: l'Italia, invece, è all'ultimo posto in questa classifica e rischia la marginalizzazione nell'ambito continentale e mediterraneo.

Le Autorità portuali non sono troppe. Nel suo intervento, Nerli ha contestato alcune campagne recenti che denunciavano il numero e i costi delle autorità portuali. "Il numero potrebbe diminuire, ma dovrebbero cambiare i modelli di gestione, diventando realtà simili a quelle che governano i porti del Nord Europa", ha osservato Nerli. Nella attuale realtà italiana, le autorità portuali – ha continuato Nerli – promuovono lo sviluppo dei trasporti marittimi al servizio dei territori, costituiscono un argine ad un "sistema duale" basato su due grandi città come Roma e Milano che, altrimenti, finirebbe per prevalere nell'intero paese.

Le partnership pubblico-privato. L'autonomia finanziaria – ha sottolineato il presidente di Assoport – è essenziale anche per favorire lo sviluppo degli investimenti pubblico-privati. "Se il pubblico non ha risorse da investire – ha osservato Nerli – l'unico modo per attrarre la partecipazione dei privati è garantire il ritorno dell'investimento attraverso gli introiti futuri", cioè – ancora una volta – attraverso l'autonomia finanziaria. In caso contrario, il ruolo del privato sarebbe destinato inevitabilmente a diventare preponderante.

Infine, Nerli ha ricordato che le Autorità portuali da anni rivendicano la necessità di semplificazione e sburocratizzazione delle attività portuali: "Più che allo sportello unico doganale (che rappresenta comunque un gran passo avanti, anche se interessa solo il 60% dei traffici import-export dei porti italiani), occorre puntare allo sportello unico

portuale, per garantire tempi e prezzi certi agli operatori”, aveva detto Sergio Bologna nella sua relazione e il presidente di Assoporti si è dichiarato d’accordo con queste riforme che creano efficienza e consentono anche di risparmiare sui costi. Nerli non si è dichiarato invece d’accordo sulla possibilità che gli investimenti per la crescita, previsti nel prossimo decreto sviluppo che il governo deve emanare, possano essere realizzati interamente “a costo zero”. “E’ necessario trovare risorse per gli investimenti, ma è necessario anche definire un piano strategico per l’intero sistema dei trasporti, senza privilegiare alcuna modalità”, ha concluso il presidente di Assoporti.

Pubblicato da AD il giorno 18/10/2011 alle ore 16:13

0 Comment

gli interventi e le relazioni. Verhoeven, Bologna, Enrico Letta, Casero : Ferpress

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – In Europa, la grande maggioranza delle Autorità portuali hanno autonomia funzionale, gestionale, finanziaria e responsabilità sugli investimenti, ma la proprietà rimane pubblica e inalienabile (Verhoeven). Le difficili prospettive del mercato nell'attuale fase di crisi (Bologna). Senza crescita, non riusciremo mai ad abbattere il debito (Letta). L'Italia non è a rischio default, ma deve ripartire il circuito virtuoso dello sviluppo, soprattutto attraverso investimenti in infrastrutture (Casero).

Oltre alla relazione del presidente Nerli, l'assemblea di Assoporti ha registrato gli interventi di Patrick Verhoeven, segretario generale dell'European Sea Port Organisation (ESPO), l'associazione delle autorità portuali europee, di Sergio Bologna, analista e esperto di trasporti e di logistica, di Enrico Letta, vice-segretario del Partito democratico, e di Luigi Casero, sottosegretario del ministero dell'Economia e delle Finanze.

Patrick Verhoeven ha illustrato i risultati dell'ultimo "Fact Finding Report" di ESPO, uno studio che analizza i modelli di "governance" dei porti europei. Lo studio sottolinea che, ad eccezione della Gran Bretagna, la grande maggioranza delle autorità portuali è di proprietà pubblica, con livelli di autonomia dai governi centrali o regionali diversi da paese a paese. La maggior parte delle autorità portuali svolge servizi di regolazione e di fornitura di servizi su ambiti territoriali spesso molto vasti ma, soprattutto, con autonomia gestionale e finanziaria e responsabilità sugli investimenti. L'Italia è uno dei pochi paesi a fare eccezione riguardo l'autonomia finanziaria e le limitazioni anche all'autonomia gestionale. Verhoeven ha anche accennato alla possibilità che l'Unione Europea si muova per un progetto organico di disegno della struttura e dei compiti delle autorità portuali, per giungere a un quadro di regole comuni.

Lo studio presentato da Sergio Bologna analizza le tendenze del settore marittimo-portuale nella fase di ricorrenti crisi finanziarie, come quella attualmente in corso. Bologna ha sottolineato la contraddittorietà di un mercato caratterizzato da un eccesso di capacità di offerta e da prezzi dei noli che non sono neanche in grado di remunerare i costi del trasporto, ma vengono tenuti comunque bassi dalle grandi compagnie internazionali che, grazie agli enormi flussi di "cash-flow", possono recuperare profitti attraverso i guadagni delle operazioni finanziarie. Riguardo ai piani di sviluppo dei porti italiani, e in particolare dei porti liguri, Bologna ha osservato che se non vi è la capacità di allargare il mercato e di entrare in competizione con i porti nord-europei ed africani, l'aumento di produttività non potrà realizzarsi che a scapito degli altri porti italiani, senza riuscire a intercettare i flussi più importanti di merci che oggi si muovono proprio sulla direttrice Cina-India-Europa continentale.

Enrico Letta, per l'opposizione, e Luigi Casero, in rappresentanza della maggioranza e del governo, hanno proposto le risposte che la politica intende dare ai problemi del settore. Letta ha insistito sul tema che non bastano i provvedimenti per ridurre il debito, ma occorre innestare un processo di crescita, altrimenti il debito non si riuscirà comunque ad abbattere. L'autonomia finanziaria dei porti, attesa da tanto tempo e che la sinistra ha sempre auspicato, è una delle soluzioni in grado di favorire lo sviluppo di un'attività importante come quella portuale e marittima e di favorire autentici processi di crescita.

Il sottosegretario Casero ha ripercorso il difficile quadro economico a livello mondiale ed europeo che condiziona l'attuale momento di vita del nostro Paese. Casero ha sostenuto l'impossibilità che la riscossione dell'Iva (che è una tassa europea) possa essere affidata

alle Autorità portuali, ma il presidente Nerli è intervenuto successivamente per spiegare invece che si tratterebbe di una sorta di decentramento amministrativo, dato la natura pubblica e statale delle autorità portuali.

Il sottosegretario, infine, ha difeso la linea del governo che prevede di realizzare gli investimenti in infrastrutture attraverso la partecipazione dei privati e a "costo zero" per le casse pubbliche: saranno gli introiti dei pedaggi o le valorizzazioni immobiliari a consentire ai privati di rientrare dei soldi investiti, avendo nel frattempo contribuito a sviluppare l'economia complessiva del paese.

Pubblicato da AD il giorno 18/10/2011 alle ore 17:47

0 Comment

Autorità portuale, regista di un sistema complesso. Ma serve autonomia finanziaria. Le Relazioni : Ferpress

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – Si svolge questa mattina l'assemblea generale di Assoport, l'associazione che raggruppa tutte le strutture portuali italiane. La relazione generale è tenuta dal presidente Francesco Nerli; prima di lui sono intervenuti il segretario generale ESPO Patrick Verhoeven e, con una relazione dal titolo "Scenari attuali e prospettive" il professor Sergio Bologna. Al termine dell'assemblea sono previsti gli interventi di Luigi Casero, sottosegretario al Ministero dell'Economia, Enrico Letta, vice segretario del Partito democratico ed il ministro dei Trasporti Matteoli.

Pubblichiamo le relazioni integrali

[La relazione di Francesco Nerli](#)

[La Relazione di Sergio Bologna ad Assoport](#)

[La relazione di Verhoeven ad Assoport](#)

Publicato da AAR il giorno 18/10/2011 alle ore 11:44

0 Comment

politiche marittime, porti

Assemblea Assoporti, l'intervento di Verhoeven



Tre regioni, tre mondi che insieme compongono i porti del globo: quella **anseatica**, quella **latina** e quella **anglosassone**. L'approfondita analisi di **Patrick Verhoeven**, segretario generale dell'European Sea Port Organization (Espo), apre così l'**assemblea Assoporti**, in corso di svolgimento a Roma.

In Europa, indica il rapporto Espo, **la maggioranza dei porti italiani è a gestione pubblica**. Lo schema geografico è tutto sommato uniforme, ad eccezione del Regno Unito che rappresenta una regione a maggiore partecipazione privata, in alcuni casi addirittura nella forma di porto-impresa molto lontana da quella a cui l'Italia, ma anche l'Europa, sono abituate. Nelle zone anseatiche e latinoamericane si registra invece attualmente una tendenza reciprocamente inversa: le

authority latinoamericane premono sempre più sul governo per ottenere maggiore autonomia, mentre nei porti del nordest europeo «si rileva un movimento esattamente opposto, i governi centrali cercano di ottenere un maggiore peso sul governo dei porti».

Il metodo classico per classificare le Autorità portuali in base all'organizzazione interna è quello di suddividerle in *landlord ports*, *tool ports* e *service ports*. Anche qui la distribuzione è uniforme: la maggioranza degli scali sono **landlord, porti-proprietari**. Questa scelta è caratterizzata dall'assenza di una presenza diretta dell'autorità nei servizi di movimentazione merci a bordo e a terra. Le authority anglosassoni sono invece molto più impegnate sui servizi merci e nautici. Tuttavia, sulla base delle ricerche Espo, anche se la maggior parte dei porti hanno un controllo diretto nell'amministrazione, solo la metà godono di un diritto reale di proprietà sul territorio. «La funzione di landlord pertanto - spiega Verhoeven - si traduce essenzialmente nella possibilità di assegnare aree portuali a terzi, funzione che rappresenta lo strumento più importante a loro disposizione». Dall'analisi emerge così un **dualismo nord-sud**: i porti latini cercano sempre maggiore autonomia, quelli anseatici, dopo una tendenza alla privatizzazione, stanno ritornando ad assumere più potere.

Affrontando il tema dell'**autonomia finanziaria**, così caro all'Italia, l'Espo spezza una lancia a nostro favore: in generale «il finanziamento pubblico rappresenta una minima parte delle entrate», ragion per cui l'autonomia si presenta come un ottimo strumento, differente però da regione a regione. Il Regno Unito è il paese più "autonomo", mentre quelle latine lo sono di meno. Per non parlare dell'Italia. «Le autorità portuali italiane sono probabilmente quelle che hanno minore autonomia» afferma Verhoeven che sintetizza: «mentre la maggioranza delle autorità portuali sostiene pesanti responsabilità sugli investimenti, molte non sembrano avere pieno controllo delle loro entrate».

L'indagine Espo mostra quindi il **dinamismo dei porti** del mondo, ma anche una **diversità di modelli**, in alcuni casi radicali (basta fare un confronto tra un porto inglese e uno italiano). Sull'esigenza di armonizzare la gestione dei porti l'Europa conta su se stessa. «Sarà interessante vedere come il nuovo pacchetto porti della Commissione Europea - conclude il segretario Espo - affronterà questi argomenti. Io sono fermamente convinto che se solo fossero rigorosamente applicati in tutti gli stati membri i principi fondamentali delle norme comunitarie sull'accesso al mercato e sulla concorrenza, già saremmo sulla buona strada per una maggiore armonizzazione nella governance dei porti».

torna su | stampa news

INFORMAZIONI MARITTIME

18/10/2011

porti, politiche marittime

Riforme a costo zero, il leitmotiv dei porti



Fiscalizzazione, indennità, riduzione delle accise e incentivi al combinato strada-mare. E ovviamente l'autonomia finanziaria. Le annose richieste del cluster marittimo vengono riproposte dal presidente Assoporti Francesco Nerli in occasione dell'assemblea annuale dell'associazione, svoltasi a Roma e appena conclusa. Tutte «misure in grado di dare risposta anche alle esigenze dei porti con prevalente funzione di transhipment» afferma Nerli. Se prima della crisi si parlava di "grandi opere", dopo il crash dei mercati *il leitmotiv* del momento, e che la categoria dei marittimi a fatto sua, sono le cosiddette **riforme a costo zero**, quelle che non richiedono grossi sacrifici, come

l'inserimento di nuove risorse (gettito fiscale) o l'esenzione da vecchie tasse (accise).

Sul sovraffollamento delle Autorità portuali il presidente Nerli è chiaro: «Non sono troppi i porti italiani». A patto però che si tratti «di realtà che vanno oltre l'interesse e la funzione esclusivamente localistica». Insomma, 23 autorità portuali non sono tante. Non importa se siano grandi o piccole, basta che però siano aperte al traffico internazionale.

Ben vengano i privati ma a patto che il cuore del porto, ovvero la sua organizzazione amministrativa, resti nelle mani pubbliche. «Il modello pienamente ed effettivamente privatistico – afferma Nerli – mette in secondo piano l'interesse pubblico e la valenza di un porto; può impedire in futuro le finalità portuali o la riqualificazione urbana, come i waterfront, solo per fare un esempio».

A proposito dell'**autonomia finanziaria**, l'analisi di Espo mette in chiaro come l'Italia sia il paese che meno gode di questo vantaggio fiscale. Ragion per cui lo strumento è sicuramente, secondo Nerli, «un meccanismo da avviare presto per evitare la marginalizzazione dell'Italia dal mercato dei porti europei e mediterranei».

Paolo Bosso