

IL MESSAGGERO MARITTIMO

Supplemento al numero odierno de «Il Messaggero Marittimo» - Spedizione in abbonamento postale 45% - C. 20/B art. 2 - L. 662/96

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

Assemblea Generale 2007

6 Novembre 2007

ASSOPORTI



Assemblea Generale 2007

6 Novembre 2007

Centro Congressi

"Roma Eventi - Piazza di Spagna"

Presentazione

L'Assemblea Assoporti ha lanciato quest'anno, dalla ormai tradizionale sede di "Roma Eventi", un chiaro messaggio al Governo, e alla politica in generale, sulla necessità di dare una accelerazione ad alcuni importanti provvedimenti attesi da lungo tempo e necessari per un vero rilancio del settore marittimo - portuale. L'Associazione aveva accolto con favore i commi inseriti nella Finanziaria 2007 che indicavano un cambio di rotta, rispetto agli ultimi anni, dell'attenzione dimostrata dalla politica nei confronti del settore. Provvedimenti che avrebbero dispiegato il loro potenziale di innovazione dopo la naturale approvazione dei relativi regolamenti. Su questa spiaggia si sono però arenate alcune delle speranze del cluster marittimo.

Tempi troppo lunghi per l'attuazione dei provvedimenti, decreto sui dragaggi ancora al palo, un eccesso di fiducia riposta nel cosiddetto federalismo infrastrutturale, che, attingendo a un gettito aggiuntivo del tutto presunto prodotto dai porti, si vorrebbe estendere alle grandi opere non portuali.

Queste le principali carenze denunciate da Francesco Nerli, presidente di Assoporti. Critiche che durante lo svolgimento del dibattito, moderato da Fulvio Bonavitacola, hanno generato scuse, giustificazioni, qualche timido rinvio di responsabilità, ma, in fondo in fondo, anche una diffusa assunzione di responsabilità.

E' da questo punto, dall'assunzione di responsabilità di Governo e Parlamento, che dovrà ripartire il percorso di rilancio. E' vero che il clima di fiducia ha perso freschezza e che i tempi utili si stanno riducendo, ma nell'emergenza, quando non c'è più via di ritorno, il nostro "strano" Paese ha sempre trovato quella risorsa in più per vincere. Lo farà anche questa volta?

Sommario



La relazione
Presidente Assoporti
Francesco Nerli

a pagina 4



Il saluto
Comandante Capitanerie di Porto
Raimondo Pollastrini

a pagina 9

La tavola rotonda



a pagina 10

Presidente A.P. Salerno
Moderatore
Fulvio Bonavitacola



a pagina 14

Presidente Commissione
Lavori Pubblici Senato
Anna Donati



a pagina 15

Presidente Commissione
Trasporti Camera
Michele Meta



a pagina 15

Vice Ministro
dei Trasporti
Cesare De Piccoli



a pagina 19

Assessore Trasporti
Regione Campania
Ennio Cascetta



a pagina 22

Ministro
dei Trasporti
Alessandro Bianchi



Francesco Nerli
Presidente di Assoporti

Signori Ministri, Autorità, gentili ospiti e rappresentanti del mondo portuale e del cluster logistico, cari colleghi, porgo a tutti, con vivo piacere il saluto di benvenuto all'Assemblea annuale di Assoporti.

La collocazione temporale di questo incontro consente, oltre ad una valutazione sui "numeri" del settore anche l'esame di quanto è stato fatto e delle prospettive alla luce del dibattito in corso in sede parlamentare sul disegno di legge Finanziaria per l'anno 2008.

Farò una relazione breve, sintetica, considerando che quest'anno abbiamo voluto introdurre una tavola rotonda che poi ci consentirà un confronto sul merito di alcune questioni che cercherò di tracciare. Quindi, avviandomi a fare una breve valutazioni su questi temi, terrò presente alcuni riferimenti.

Primo fra tutti il fatto che il multifforme e composito insieme dei porti maggiori italiani svolge, a vantaggio dell'intero sistema Paese, molteplici funzioni:

a servizio come sappiamo della crescita territoriale dei sistemi produttivi e di consumo regionali di aree vaste – mediante "regional port" e "gateway" plurifunzionali; come terminale delle reti delle "Autostrade del Mare" nazionali, comunitarie e mediterranee;

come concentrazione di traffici turistici e croceristi; di approvvigionamento energetico; di attrazione di flussi di traffico in transito nel Mediterraneo e la loro redistribuzione nelle altre aree.

Altro riferimento è il richiamo, che proprio l'anno passato ci ha fatto il Presidente del Consiglio dei ministri all'opportunità e alla necessità di "fare sistema" all'interno dell'insieme dei nostri porti. E su questo come sapete, come sanno coloro che lavorano all'interno del cluster marittimo nazionale, su questa strada sono state fatte importanti acquisizioni. Penso al lavoro svolto in Puglia, per l'Autorità del Levante, penso a come sta andando vanti il discorso per l'autorità del Golfo di Napoli, con i porti di Castellamare e Torre Annunziata, penso al lavoro, al coordinamento dei porti dell'Adriatico, da Ancona a Ravenna, Trieste e Venezia, cioè a un lavoro che è andato avanti tenendo conto di quell'esortazione, di quella necessità che era stata posta. Così come abbiamo in mente le indicazioni del documento "collegato infrastrutture" al Dpef in tema di sviluppo e potenziamento dei porti, nonché il Piano Generale della Mobilità come prospettiva verso la quale ci muoviamo ed all'interno del quale andranno collocate le azioni relative all'intero sistema logistico.

Mi limiterò quindi ad una sorta di bilancio quantitativo di questi aspetti riassumendoli brevemente. Il bilancio quantitativo della portualità italiana maggiore, a circa un anno di distanza dalla nostra precedente Assemblea, appare sostanzialmente positivo, benché non di dimensioni rilevanti. Il numero totale dei passeggeri imbarcati e sbarcati nell'anno 2006; le merci movimentate nel complesso e

le singole macrocomponenti – ivi compresi i teu – sono risultate in aumento.

Altresì positivi sono i primi e parziali dati provvisori, sinora disponibili, relativi alla prima metà dell'anno in corso.

In entrambi i casi si tratta però, come detto, di andamenti che, salvo specifiche eccezioni, non sembrano segnare l'avvio di una robusta fase di crescita. Tenuto conto che il 2006 e la prima metà del 2007 sono stati caratterizzati da una (lieve) crescita del Prodotto interno lordo, dopo una fase di sostanziale stagnazione dell'economia nazionale, i moderati progressi delle movimentazioni portuali rilevati, e che si annunciano per l'anno in corso, potrebbero essere semplicemente legati all'andamento del Pil. Una conferma di questa ipotesi è data dalla lieve crescita – nel 2006 rispetto al 2005 – del numero dei containers in teu, in considerazione dell'elevato grado di correlazione esistente tra andamento del Pil, volumi di import-export e traffici containerizzati.

Se si osservano i dati della produzione, del commercio e del commercio marittimo a scala mondiale, si capisce che i risultati per la portualità nazionale potevano essere considerevolmente più rilevanti. Infatti nel 2006 la produzione mondiale è cresciuta del 3,7%, il commercio mondiale dell'8% e la componente marittima del commercio mondiale di circa il 4,8%.

L'andamento in crescita del commercio estero mondiale, che si prevede sarà confermato anche per il 2007 ed il 2008, risulta il primo elemento di uno scenario globale che già era delineato nelle premesse del "Rapporto sulla portualità italiana" presentato il 4 aprile scorso, in questa

stessa sala, quale contributo di Assoporti nella prospettiva del Piano generale della mobilità.

Mi limito pertanto alla semplice elencazione di alcuni elementi che concorrono a comporre quello scenario globale, su cui grava – e di ciò va tenuto prudenzialmente conto – l'incognita dell'andamento del prezzo del petrolio, condizionato (secondo alcuni esperti) anche da componenti speculative:

la forte crescita dei Paesi emergenti, in particolare Cina, India, Brasile; il consolidamento della ripresa del Giappone;

l'incremento del Pil nell'area euro, nel Regno Unito e nei Paesi dell'America Latina e dei Caraibi;

l'alto livello della domanda di metalli e altre materie prime necessarie alla loro trasformazione;

il rallentamento della crescita Usa e recente riduzione del tasso di sconto della Federal Reserve;

il considerevole apprezzamento dell'euro rispetto al dollaro Usa;

consolidamento del ruolo dei Paesi asiatici (Cina e India anzitutto, ma non solo) con riferimento all'import di petrolio, derivati e rinfuse secche (carbone, minerali ferrosi, grano).

Gli elementi caratterizzanti invece lo scenario marittimo mondiale, segnato nel medio-lungo periodo dall'ampliamento delle vie marittime di Suez e Panama (e nel periodo ben più lungo da possibili modificazioni tanto radicali del clima che potrebbero rendere praticabili addirittura vie marittime a nord del continente asiatico ed il mitico "Passaggio a Nord Ovest") sono principalmente questi: il forte incremento atteso del traffico contenitori a livello mondiale, in particolare so-

stenuto dai Paesi dell'Asia orientale, Medio Oriente, India e Sud-est asiatico, oltrechè dell'Australia e dell'Africa Sub Sahariana; la fase di sviluppo senza precedenti prevista nel settore della costruzione delle navi cisterne, delle navi passeggeri (essenzialmente grandi navi da crociera) ed in particolare delle navi portacontainers di ultima generazione, con capacità da 9.000 teu ed oltre; l'effetto "a cascata", generato dal fatto che le nuove navi giganti non sostituiscono quelle già in esercizio ma si sommano ad esse. Le navi della classe intermedia – da 4.500 a 6.000 TEU – che svolgevano in parecchi itinerari ancora il ruolo di "navi madri" – vengono già e verranno "a cascata" rese disponibili per servizi diretti su una molteplicità di itinerari che toccano i porti regionali, trattandosi di navi di costruzione molto recente (età media 3,6 anni secondo autorevoli studi di settore). Al livello Mediterraneo, queste positive performance previste per il commercio internazionale, si rifletteranno anche sulle dinamiche delle aree interne allo stesso bacino. Infatti in ulteriore crescita dovrebbero essere i flussi di traffico inframediterranei, in forza della combinazione delle politiche di supporto alle "Autostrade del Mare" (comunitarie) dell'Ue; dei tassi di sviluppo di Paesi extra UE che si affacciano sul Bacino Mediterraneo (si consideri ad esempio la Turchia); delle prospettive di realizzazione dell'Area di Libero Scambio Euro Mediterranea, fissata (per ora) al 2010. Maggiore, rispetto alle altre componenti di traffico – e più investigata – è quella dei contenitori. Per l'intera area si stima un incremento medio annuo tra il 2005 e il 2015 del 9%, peraltro più contenuto (+8,1%) nel Mediterraneo Centrale, con prevalenza della componente del transhipment rispetto ai traffici di import-export. Un andamento analogo si stima nello stesso periodo per i porti

italiani, in modo tale che, in termini di teu movimentati, si dovrebbe toccare al 2015 un valore di circa 20 milioni di teu (8,2 in import-export e 11,6 in transhipment) che saranno movimentati in un numero di "regional port" maggiore dell'attuale, "regional port" che tra l'altro aumenteranno la propria quota di trasbordi, come già sta avvenendo. Tutto ciò ci porta a dire, se volete a confermare, che dobbiamo indirizzare lo sforzo di potenziamento infrastrutturale non solo sulla tipologia dei porti di transhipment ma, necessariamente, anche su porti "regional" e "gateway". Probabilmente si genererà anche una minima sovracapacità che però ci sembra l'unico modo, ancora una volta, per garantire competitività ed economicità al sistema. Nel tracciare invece un breve bilancio "qualitativo", il punto di partenza è la valutazione, positiva, che il settore marittimo-portuale ha dato della legge Finanziaria per l'anno 2007. Ricordo l'attribuzione alle Autorità portuali del gettito delle tasse erariale e di ancoraggio; il fondo "perequativo" (peraltro sostitutivo di ogni contributo per le manutenzioni); le risorse – pur non rilevanti – per grandi infrastrutture portuali, ivi comprese quelle cofinanziate dal gestore dell'opera nonché quelle "per lo sviluppo di filiere logistiche"; norme relative ai dragaggi nei porti ricadenti, anche in parte, all'interno dei siti di bonifica di interesse nazionale; le altre di carattere ordinamentale (in tema di tesoreria e di regime fiscale delle concessioni), ma soprattutto la previsione del completamento del processo di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, attraverso la determinazione di una quota dei tributi – diversi dalle tasse e dai diritti portuali – da devolvere alle stesse Autorità al fine della realizzazione di quanto previsto – si legge nella legge Finanziaria - nei rispettivi Piani regolatori por-

tuali e Piani operativi triennali. Tutte queste misure, oltre ad una svolta rispetto alla sostanziale sottovalutazione di cui aveva sofferto la portualità nei 4-5 anni precedenti, segnavano l'avvio di un percorso che, pur con la gradualità dovuta alla necessità di "mettere a posto" i conti dello Stato, creava le pre-condizioni per restituire competitività al sistema dei porti italiani maggiori. Per di più in una fase in cui la competizione è sicuramente accesa e vede molti concorrenti – dai porti nord europei a quelli comunitari Mediterranei ai porti spagnoli, fino alle emergenti portualità del versante sud del Mediterraneo (si pensi ai porti egiziani o a Tanger-Med); così come le opportunità per il Mediterraneo sono considerevoli, ma solo per quegli scali in linea con le modifiche evolutive delle navi, dei flussi marittimi e di quelli logistici. A dieci mesi dall'entrata in vigore della L. n. 296, della Finanziaria dello scorso anno, una valutazione di quanto di positivo potevano produrre le diverse misure in essa contenute per la portualità maggiore è francamente difficile da farsi: solo da pochi giorni sono stati emanati i provvedimenti di ripartizione delle risorse per investimenti in grandi infrastrutture portuali; il decreto attuativo della norma riguardante gli escavi, costruito in un confronto costruttivo congiuntamente tra

gli Uffici delle tre amministrazioni interessate – Ambiente, Trasporti e Infrastrutture – gli organi tecnici (l'Icram), la stessa Assoport, non è ancora stato emanato (benché il lavoro tecnico di confronto ed elaborazione era già stato completato a maggio scorso). Questa mattina funzionari del Ministero dell'Ambiente mi dicevano che si spera che l'iter fra la Conferenza unificata Stato – Regioni, dove oggi "siede" la discussione sul regolamento e..., poi il Consiglio di Stato, nel giro di qualche mese potrebbe arrivare in fondo. Lo dico così senza alzare i toni, perchè ci si renda conto di tutto questo. Stamattina un presidente di un grande porto del Mezzogiorno, di un porto di transhipment, mi diceva <io mi dimetto perchè non posso fare gli escavi. Che cosa ci sto a fare>? Il provvedimento di attuazione del comma 990 della Finanziaria 2007 – che deve indicare la quota dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da attribuire alle Autorità portuali per la realizzazione delle opere portuali – al pari degli altri solo da pochi giorni è stato firmato ma – anche qui lo diciamo con molta pacatezza - per come concepito, suscita perplessità sulla capacità di realizzare, sia pur progressivamente, quell'effettiva autonomia finanziaria per le Autorità portuali prefigurata dallo spirito e dalla lettera



della norma.

Infatti, se è valutabile positivamente - e non lo sottovalutiamo - che, dopo "resistenze" non trascurabili, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ritenga possa, in qualche misura, essere toccato il gettito dell'Iva e delle accise - ripeto noi non lo sottovalutiamo anzi vogliamo ringraziare tutti i dirigenti e i consulenti del Ministero che hanno lavorato a questo obiettivo -, il meccanismo individuato nel decreto attuativo del comma 990, art. 1, della legge n. 296/06, consentendo solo di fare conto su non predeterminabili quote incrementali, indubbiamente renderà quantomeno più oneroso il costo di ogni tipo di operazione finanziaria da attivare per la realizzazione di investimenti in nuove opere e neanche può far escludere situazioni limite di impossibilità, in alcuni periodi, a far fronte alle operazioni finanziarie pattuite.

Pur ritenendo possibile, spesso giusto e vantaggioso utilizzare risorse per la costruzione di opere cui si affiancano quelle garantite dai privati, non è comprensibile la finalizzazione prioritaria delle risorse derivanti da quanto previsto dal citato decreto a progetti garantiti "con idonee forme fideiussorie dai soggetti gestori". Ciò mette infatti in subordine gli onerosi interventi che non hanno nessuna diretta ed immediata

redditività economica - e che non possono essere scaricati su nessun gestore - ma sono indispensabili per l'operatività di un porto; penso ad esempio alle opere foranee e di protezione o agli escavi dei fondali, le darsene di uso comune, la viabilità.

In ultimo, non marginale, è il fatto che la ricchezza prodotta dal porto non si esaurisce nel gettito dell'Iva e delle accise nelle operazioni di importazione; pertanto sembrerebbe opportuno che i tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da determinare ai sensi del citato c. 990, art. 1, della legge n. 296/06, ragionevolmente facciamo riferimento anche al gettito di imposta sulle altre attività ed i servizi che si svolgono nei porti. Perché è l'insieme delle attività e dei servizi che si svolgono nei porti, e non solo l'importazione, che crea questa ricchezza.

Neanche può essere taciuto il complesso meccanismo relativo alle procedure che sono state messe in piedi per l'attuazione degli altri provvedimenti. Avevamo una convenzione molto semplice che firmavano le Autorità portuali con i ministeri vigilanti. Ora no! C'è quella, poi si rimbalza all'Economia, poi ritorna, poi si fa un altro procedimento, ... francamente noi stiamo rischiando di perdere i soldi stanziati negli anni passati, recuperati l'anno scorso dal ministro Di Pietro, dal ministero delle Infrastrutture. Le

convenzioni sono tutte pronte, noi non stiamo firmandole. Se non si firmano entro Dicembre quei 200 e passa milioni di euro saranno persi. Sono tutte sovrapposizioni di procedure che fra l'altro contrastano, non solo con l'autonomia delle Autorità portuali, ma anche con i tempi del mercato, dell'economia, della necessità di far fronte a queste aspettative a questi bisogni del Paese. Infatti se poi è valutabile positivamente, che dopo tante resistenze si sia arrivato a questo risultato dobbiamo però dire, sommamente, ma con chiarezza, che questa Finanziaria che è ora al Senato e che poi andrà alla Camera - vedremo se ci sono le condizioni per discutere su questi aspetti - è da noi giudicata non del tutto positiva. E' un giudizio, che anticipiamo, sui contenuti riguardanti la portualità di questo che è, al momento, il disegno di legge Finanziaria 2008.

Come cluster terra-mare, avendo come riferimento i principali contenuti del Dpef, il Documento di programmazione economica finanziaria, avevamo richiesto diverse misure concrete, quali ad esempio: potenziare dotazioni infrastrutturali nei principali porti; adeguare le connessioni (stradali e ferroviarie) tra i maggiori scali marittimi, le reti infrastrutturali e i nodi interportuali; accelerare e semplificare procedure e controlli; incentivare e so-

stenere l'intermodalità ed il combinato (strada-mare e ferro-gomma); rivedere la normativa sull'autotrasporto; attuare misure per favorire lo sviluppo della flotta. Il tutto perseguendo logiche di integrazione, modernizzazione e semplificazione.

Non ci pare che il disegno di legge finanziaria abbia tenuto pienamente conto di quelle richieste riguardanti il sistema logistico nel suo complesso riferite alle diverse modalità. Ma non solo non ha tenuto conto delle premesse del Dpef che era stato formulato sia in termini di infrastrutture che in termini di mobilità. Per questo noi pensiamo che specifici interventi (anche di grande spessore, vanno valutati, vanno facilitati, ma in un contesto nazionale ed organico. Ciò vale anche per quanto riguarda i problemi della portualità.

Con riguardo ai porti, i motivi di perplessità circa i contenuti della Finanziaria 2008, sono analoghi a quelli individuati in precedenza riguardo alla L. n. 296/06 (Finanziaria 2007), e se ne aggiungono degli altri. Se, infatti, è positivo, giusto e vantaggioso, quanto previsto all'art. 5, comma 43, il finanziamento cioè di investimenti della "rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti", si prevede di perseguire questo obiettivo facendo affidamento, anche questa volta, "sull'incremento delle riscossioni dell'Iva e le accise relative alle operazioni di importazione nei porti". Ciò attraverso un fondo destinato alle Regioni che finanzierebbe "interventi e servizi nei porti e nei collegamenti ... per i porti".

Ancora una volta siamo in presenza di un meccanismo incrementale scarsamente preventivabile e condizionato da fluttuazioni (anche di livello internazionale), che prescindono dall'efficienza e dalla capacità della portualità nel suo complesso. Ancor di più possono prescindere dall'efficienza e dalla capacità di un singolo porto. Infatti con un



meccanismo siffatto, e con le condizioni previste per la sua attivazione (esempio l'incremento delle riscossioni Iva e accise dovrà risultare non solo per il singolo porto ma in assoluto per i tutti i porti), si avrebbe che uno scalo marittimo, - penso a Genova, per dire del principale porto italiano - pur realizzando incrementi rilevanti in un determinato anno, potrebbe non trarre alcun beneficio se, nel medesimo periodo la portualità in genere (o addirittura quella della stessa Regione, secondo un'altra possibile interpretazione della norma) registrasse risultati di segno negativo.

Per il 2008, fra l'altro non è neanche previsto denaro "fresco". Invero l'art. 35 del d.d.l. Finanziaria 2008 prevede un contenuto rifinanziamento della "legge obiettivo", quindi potenzialmente anche interventi significativi per i trasporti e la logistica. Ma va osservato, in mancanza di finalizzazione/riserva di una quota di quei finanziamenti per infrastrutture di trasporto (e meno che mai per i porti), che si rischia una sottovalutazione delle esigenze del settore logistico, soprattutto della portualità.

Al di là di questi aspetti puntuali, non esaustivi, la considerazione conclusiva che Assoporti trae è che non si è concretamente realizzato un effettivo sistema di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Sistema che consenta, pur con i meccanismi perequativi necessari, l'equilibrata crescita di una portualità, come detto, composita e multiforme. Anche qui voglio essere chiaro. Tutti noi abbiamo seguito il dibattito che si è aperto in Liguria in queste settimane. Si dice che con questo meccanismo si possa finanziare il Terzo Valico. Con intento costruttivo allora pongo la seguente considerazione: probabilmente a Spezia penseranno che ci si possa fare la Pontremolese, a Livorno il raccordo per arrivare all'area interportuale e anche a Prato, sicuramente

a Civitavecchia vorranno la Civitavecchia - Capranica - Orte; spero che nessuno a Napoli pensi di finanziarci la Napoli - Bari, o dalla parte di là il Quadrilatero, il passante di Mestre, ecc... . Lo dico provocatoriamente perché io credo che sarebbe come sostituirsi ai non finanziamenti europei e, come dire, ad una modifica della selezione, che non spetta a noi, nel rapporto Stato - Regioni, sulla priorità che viene data con la legge Obiettivo rifinanziata. Sicuramente non spetta a noi, spetta al rapporto tra ministero Infrastrutture e le Regioni con le iniziative che vengono prese al Cipe. Lo dico perché nessuno poi sottovaluta, invece, che un porto come quello di Genova ha bisogno di infrastrutture che lo colleghino agli altri mercati. Ma mi immagino che se la formulazione rimane generica, così come è, in ogni regione e in ogni territorio si scatenerà la rincorsa a dire qual'è la strada da fare. In Campania qualcuno ci chiederà di fare ad esempio la "Teresina - Porto di Napoli". Allora, al di là di questi aspetti, la "canalizzazione", nella forma attualmente prevista dal disegno di legge finanziaria 2008, di flussi di finanziamenti attraverso le Regioni, sembra non favorire un'organica e complessiva visione dell'articolato, polifunzionale sistema dei porti maggiori nazionali. Essa inoltre aggiunge un ulteriore passaggio

all'iter di perfezionamento dei provvedimenti attuativi, e questo appare incoerente con le esigenze di velocizzazione, oltretutto con il fondamentale principio generale della semplificazione dell'attività amministrativa.

Ovviamente questo non significa disconoscere il ruolo delle Regioni e le loro competenze, a partire da quelle riguardanti l'assetto del territorio, tanto più nel contesto del vigente Titolo V della Costituzione.

Anzi, partendo dalla constatazione che ancor prima della riforma del Titolo V alle Regioni erano già attribuiti importanti competenze in tema di portualità - l'approvazione del Piano regolatore portuale di qualsivoglia tipo di porto; la presenza all'interno del Comitato Portuale delle Autorità portuale; il concorso sostanziale alla nomina del Presidente dell'Autorità portuale - sembra opportuno valorizzarne il ruolo, anche attraverso un maggior coinvolgimento, sia nell'ambito del processo di elaborazione degli strumenti generali di pianificazione del settore della mobilità e di quelli della portualità nel suo complesso, sia nel momento in cui si vanno a valutare le priorità di intervento relativamente alle interconnessioni tra i porti, le reti, gli altri nodi intermodali interni - che hanno più immediato e rilevante impatto sul territorio.

Questo è ancor più vero a

nostro avviso nella prospettiva del Piano Generale della Mobilità e con riguardo agli strumenti generali di pianificazione del settore.

Avendo partecipato (naturalmente a titolo personale e di questo ringrazio il ministro Bianchi) al Gruppo di lavoro degli esperti incaricato di elaborare le "Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità", nelle more della loro presentazione non ritengo opportuno dare molte anticipazioni riguardo ai contenuti, stessi che saranno poi portati dal Ministro in consultazione. Sicuramente positivo è che si tratta di un "piano - processo" - come già sottolineato dal ministro Bianchi lo scorso anno alla nostra assemblea - caratterizzato da tre basilari requisiti - "efficienza", "sicurezza", "sostenibilità" - e che apre il confronto sulle tematiche a partire proprio dalle Regioni anche attraverso la costituzione di "tavoli specifici".

Poiché riteniamo corretta questa impostazione, auspichiamo serva a superare le troppe sedi ed i troppi tavoli che, senza una chiara regia e coordinamento si occupano, discutono, approfondiscono temi di interesse della portualità.

La preoccupazione maggiore è che si perda di vista una visione d'insieme del sistema marittimo portuale e un obiettivo strategico della portualità: divenire cioè "cerniera"



tra area mediterranea ed aree centro-est europee; capace di attrarre flussi e rilanciarli non solo via mare (transshipment) ma anche mediante le altre modalità verso destinazioni strategiche. Pensiamo questo sia il modo per far sì che il sistema portuale e logistico italiano possa crescere oltre quanto consentito dall'attuale andamento del Pil nazionale. La capacità del sistema portuale di "rilanciare" i flussi di traffico non solo via mare, implica ovviamente una forte integrazione con le altre modalità, oltreché l'efficientamento e la modernizzazione delle procedure.

Un buon contributo a questo obiettivo può essere dato facilitando e favorendo le iniziative, anche quelle delle Autorità portuali, volte ad incrementare l'intermodalismo e la logistica in sinergia con gli altri attori del settore.

Da questi ultimi argomenti muovono brevissime considerazioni riguardo al dibattito in corso sulla modifica della legge n. 84 del 1994.

Come noto sono stati da tempo presentati diversi disegni di legge sul tema.

La Commissione Lavori pubblici del Senato, riprendendo in questi ultimi giorni le audizioni sul tema, ha dato un segnale nel senso dell'accelerazione del dibattito.

Mi limito a prendere atto che i diversi disegni di legge contengono proposte di modifica riferite a più di uno

degli aspetti della legge che Assoporti ritiene opportuno rivedere al fine di migliorare, senza stravolgere l'impostazione, della legge stessa: consolidamento della soggettività e dell'autonomia delle Autorità portuali;

riaffermazione e consolidamento delle competenze di amministrazione del demanio in capo alle Autorità portuali; semplificazione e velocizzazione delle procedure di pianificazione e realizzazione delle opere nei porti.

Da ultimo, come sappiamo, è stata elaborata in sede ministeriale un'ipotesi di proposta di legge sulla quale si sono tenute solo consultazioni informali.

Il ministro Bianchi ed il vice ministro De Piccoli potranno darci anticipazioni attendibili in proposito. Indubbiamente, per quanto ci riguarda, lo confermiamo, una proposta di iniziativa governativa, alla quale non manchi la caratteristica della visione complessiva e la considerazione anche delle più recenti innovazioni normative, sarebbe utile.

Ribadiamo con forza l'opportunità di intervenire con misure anzitutto di aggiustamento che migliorino aspetti problematici emersi nel corso del periodo di applicazione della legge senza metterne in discussione l'impostazione, a partire dalla conferma della centralità della funzione dell'Autorità portuale – ente regolatore oltreché di piani-

ficazione e di programmazione, non riconducibile a modelli puramente privatistici. Come sappiamo la legge ha consentito il radicamento nei porti maggiori di un'imprenditoria, terminalisti ed imprese portuali, che hanno dimostrato considerevoli capacità e talvolta propensione all'investimento. L'esperienza fa però ritenere utile una maggior certezza per questi operatori, ma contemporaneamente anche un completamento delle regole (esempio in materia di concessioni) che garantiranno il miglior utilizzo del bene pubblico.

Anche per quanto riguarda il campo del lavoro, pur sapendo che la legge, e il contratto unico, hanno assicurato la pace sociale, rimane in parte irrisolto il tema della garanzia del salario per i prestatori di lavoro temporaneo in porto. Non si può altresì sottovalutare l'esigenza di pratiche e normative che aumentino la sicurezza del lavoro. A questo proposito ribadiamo la disponibilità di un tavolo nazionale con il sindacato e i rappresentanti delle imprese che, partendo sia dalla legge delega recentemente approvata dal Parlamento, sia dagli accordi stipulati in alcuni porti, consenta di sviluppare una più alta cultura della sicurezza nonché pratiche degli organismi competenti sempre più all'altezza della tutela, dell'integrità fisica, dei lavoratori.

Diversi altri argomenti meriterebbero una trattazione. Tra questi cito i diversi recentissimi documenti adottati dalla Commissione Europea, alcuni tra l'altro su tematiche portuali; su di essi comunque ci impegneremo nei mesi a venire in occasioni e sedi nazionali ed internazionali.

Limiti di tempo e l'intento di affrontare nella Tavola rotonda i temi correlati a quelli che ho esposto mi consentono di fermarmi qui.

L'obiettivo è stato quello di trattare con questa relazione temi che travalicano l'interesse specifico ed esclusivo dei soli organismi di amministrazione dei porti poiché attengono il complessivo mondo portuale e del trasporto e quanti con ruoli e funzioni diversi vi operano nonché attori del più vasto cluster logistico terra-mare.

A tutti confermo la disponibilità al confronto anche su aspetti specifici.

La disponibilità al confronto ed alla collaborazione è naturalmente prioritariamente offerta ai Ministri ed alle Istituzioni qui autorevolmente rappresentate con l'auspicio che, anzitutto sui temi che qui più diffusamente ho trattato, si riescano a trovare correttivi da apportare al disegno di legge finanziaria 2008 e soluzioni in modo da assicurare un costante progresso del comparto marittimo portuale e della logistica, che è progresso e crescita dell'intero sistema Paese.

Quindi proponiamo di aprire un tavolo di confronto che coinvolga le Regioni, le città e le Autorità portuali con Assoporti, per individuare tutti insieme le modalità attraverso le quali condividere, sul piano strategico, le priorità e convergere verso obiettivi di sviluppo condiviso. E' evidente che il ruolo di promotore di questo confronto va ricondotto ai Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Concludo rinnovando a tutti gli intervenuti i più sentiti ringraziamenti che estendo alla compagine associativa ed alla struttura di Assoporti.



Il supporto delle Capitanerie a sostegno dello sviluppo

Signor Ministro, signor Vice Ministro, presidenti di Commissioni, parlamentari, autorità, rappresentanti del mondo marittimo e portuale, porgo a tutti voi il mio personale saluto e quello di 11.000 uomini e donne delle Capitanerie di porto. Come emerge e come è emerso in maniera così forte dalla relazione del presidente Nerli avvertiamo una necessità: quella di assicurare al sistema portuale italiano una rinnovata efficienza e competitività.

Credo anch'io che per far questo non sia sufficiente lavorare soltanto sulle carenze infrastrutturali che, in qualche modo, ci penalizzano rispetto ai porti del nord Europa, ma sia necessario anche lavorare su un aggiornamento delle regole che, comunque, nelle loro linee generali programmatiche hanno dimostrato, in questi ultimi tredici anni, di saper corrispondere alle evoluzioni del sistema trasportistico mondiale.

Le Capitanerie di porto, come è noto agli operatori marittimi, nascono nei porti e in questi hanno visto crescere e maturare la loro storia e le proprie individuali professionalità, accompagnando nel bene e nel male il progresso dei traffici

e lo sviluppo dell'economia. Credo che anche per questo, oggi, di fronte ad un quadro normativo ridisegnato dal legislatore che, rispetto all'impianto originario del codice della navigazione, proietta sempre di più il Corpo anche nei più ampi spazi marittimi al di fuori delle acque portuali, sentiamo di poter assicurare il nostro contributo per lo sviluppo delle attività portuali. Ed è anche per questo che guardiamo con particolare attenzione all'evolvere della normativa nella consapevolezza delle potenzialità che le professionalità del Corpo, maturate in oltre 140 anni di storia e lavoro nei porti, siano di aiuto al settore.

Sappiamo di poter garantire, anche attraverso le nuove linee di attività che normative e accordi internazionali vanno implementando, quel necessario e indispensabile concorso all'ordinato incremento di traffici marittimi.

Nel rispetto dei ruoli e delle competenze, che peraltro ritengo - come ho già sostenuto in altre sedi - adeguatamente assestate in un impianto normativo ben delineato come la Legge 84 sulla cui riforma l'Amministrazione, in primis

il ministro Bianchi, il vice ministro De Piccoli e gli organi parlamentari stanno lavorando in maniera approfondita e coerente, ogni risorsa del settore deve sapersi mettere a disposizione degli interessi pubblici.

Di fronte alle sfide imposte dalla globalizzazione, anche i processi di riforma non possono prescindere da un attento confronto tra le varie realtà presenti nei porti.

Per questo il metodo di lavoro per il rinnovamento normativo impostato dalla nostra amministrazione, il Ministero dei Trasporti, basato sul confronto tra i protagonisti del settore, non può che essere l'unico modello proponibile in uno ai principi di riferimento tracciati dalla Legge 84/94.

Per ottenere risultati, di fronte a sfide forti, bisogna partire da una base condivisa, bisogna avere degli obiettivi comuni, insomma bisogna saper camminare insieme.

Solo così la portualità italiana potrà dare risposte precise e competitive. In questa sfida, come dicevo, il Corpo è pronto a fare la sua parte certo di saper fornire il proprio supporto a sostegno dello sviluppo, garantendo quella condizione di sicurezza che nei porti e

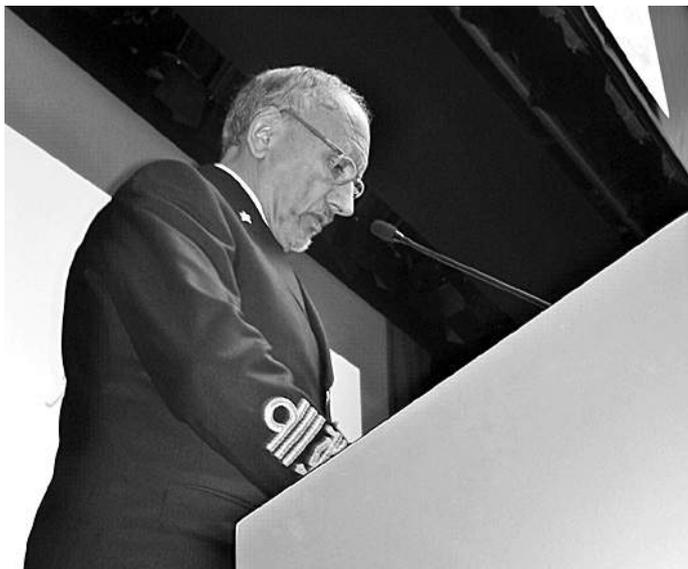


Raimondo Pollastrini
Comandante Generale
Corpo Capitanerie di Porto

lungo le rotte rappresentano condizioni necessarie.

La capacità di una capillare presenza in settori tecnici ad alta valenza come la sicurezza della navigazione, in quelli spiccatamente operativi come il controllo del traffico marittimo e in quelli ambientali e di interfaccia con il territorio fanno del Corpo un componente propulsiva del sistema Paese, al servizio del Paese com'è nella nostra tradizione, nel solco della nostra storia e della nostra cultura di uomini di mare e di porto.

Ringrazio di nuovo il presidente Nerli di avermi dato l'opportunità di questo saluto e soprattutto di riaffermare le nostre convinzioni di una continuità nella condivisione di idee comuni con Assoporti.



Nella Finanziaria 2008 e sulla 84/94 assunzioni di responsabilità



Avv. Fulvio Bonavitacola
Grazie all'ammiraglio Polastrini che ha portato un saluto, ma forse anche qualcosa in più, che testimonia una sostanziale e quotidiana collaborazione delle Autorità marittime del Comando generale delle Capitanerie di porto con le Autorità Portuali e con l'Assoporti a livello centrale. Nel frattempo sono sopraggiunti già da prima l'onorevole De Piccoli Vice Ministro dei Trasporti e il presidente della Commissione trasporti del Senato, Anna Donati. Mi scuso per non averla citata al momento opportuno. Abbiamo già dato atto della presenza dell'onorevole Meta e ci ha raggiunti nel frattempo il professor Ennio Cascetta in rappresentanza della Conferenza delle Regioni, e da ultimo il ministro Bianchi che ringraziamo. Vorrei porgere il nostro saluto al ministro Di Pietro che vedo seduto in prima fila ma che per impegni contemporanei non può trattenersi e quindi non avremo il piacere di avere un suo contributo. Possiamo quindi procedere al dibattito nei termini previsti. Naturalmente l'autorevolezza dei partecipanti mi esonera da qualunque presentazione. Corre però l'obbligo al moderatore di introdurre il tema. Il presidente Nerli già nella

sua relazione ha richiamato un recente dibattito che si è svolto a Genova. Se Roma è la capitale della politica, Milano lo è della finanza, certamente Genova è la capitale d'Italia per i porti e per il mare, e quello che accade a Genova, quello che si dice a Genova, e anche quello che si pensa è qualcosa che non può non riguardare tutti coloro che vivono di portualità e che comunque fanno parte di questo mondo. Nei giorni scorsi si è aperto un dibattito, sicuramente positivo nelle intenzioni e nelle motivazioni, che un'amministrazione cittadina, in particolare di una città come Genova, ponga il problema del porto, del suo futuro, come elementi centrali del futuro della città è sicuramente qualcosa di importante, di positivo. Però non possiamo non aggiungere anche ad una nota sicuramente positiva qualche elemento di preoccupazione per quello che è stato detto, ma anche per l'autorevolezza del luogo da cui sono venuti degli spunti. In particolare si è sviluppata una discussione, in questa città, in queste settimane, sull'identità addirittura soggettiva delle Autorità portuali. Non di Genova, ma in generale di questa figura istituzionale.

Si sono confrontate spinte abbastanza contrapposte: chi è fautore di un modello municipalista, o comunque di emanazione fondamentale municipale sullo schema di Rotterdam - tanto per intenderci - chi invece propende per uno schema, potremo dire, neoliberalista e quindi per sostituire le Autorità portuali con un non ben definito organismo societario, possibilmente si pensa di partecipazione prevalentemente pubblica. Questa discussione ci interessa, ma anche ci preoccupa. Nel senso che se guardiamo la nostra carta d'Identità, cioè quella che è scritta nella Legge 84/'94 si dice che le Autorità portuali non sono nate perché ad un certo punto in Italia a qualcuno è venuto in mente di inventare un organismo nuovo, ma perché il legislatore si è posto degli obiettivi ed ha pensato di far aderire a questi obiettivi un determinato modello giuridico. Forse è uno dei pochi casi in cui si è ragionato di obiettivi e si è cercato di costruire la norma sugli obiettivi, perché in questo Paese si è spesso abituati a fare estetica normativa, architettura istituzionale astratta, cioè modelli teorici che non hanno dentro di sé il DNA di raggiungere un ri-



Fulvio Bonavitacola
Presidente A.P. Salerno
Moderatore

sultato. Quale è il DNA delle Autorità portuali? Gestire il demanio marittimo, che è un demanio dello Stato, "è un bene pubblico" diceva il presidente Nerli, è inalienabile per il Codice della Navigazione e per il Codice Civile, perché deve essere un bene di tutti. Attuate le infrastrutture, perché ci si rendeva conto che i porti italiani avevano bisogno di quello che il presidente Nerli chiama sempre il "lineallineamento", una parola complicata, cioè l'adeguamento della nostra efficienza infrastrutturale agli standard europei in uno scenario di

competizione. La terza cosa, non da ultimo, coordinare le istituzioni. Il porto è un luogo nel quale convivono diverse autorità: c'è la Dogana, c'è la Guardia di Finanza, c'è la Polizia transfrontaliera, c'è la Sanità marittima, c'è l'Autorità marittima - non le dico in ordine naturalmente, ma per come mi vengono in testa - c'è un insieme di autorità che devono cooperare, devono collaborare.

Ci sono vari attori sul palcoscenico, ma un palcoscenico funziona se ogni attore recita un ruolo secondo un copione e c'è anche possibilmente una regia. La Legge 84 ha immaginato di creare un organismo che tenesse insieme queste esigenze: coordinamento delle autorità, attuazione delle infrastrutture - che significa anche pianificazione - gestione del Demanio marittimo e delle banchine.

Ora che ci sia l'esigenza di una cura ricostituente, non c'è dubbio. Che ci sia anche l'opportunità di un po' di chirurgia estetica non ci dispiace. Ma che si parli di manipolazione genetica ci preoccupa. Allora vorremmo capire, a partire dai rappresentanti delle Commissioni parlamentari competenti qui presenti, se il tema è quello di una cura ricostituente o di una manipolazione genetica al buio, perché poi, sostanzialmente, non si capisce che cosa bisognerebbe perseguire con questa impostazione. Quindi, io inviterei in primo luogo la senatrice Donati a prendere la parola e poi in corso d'opera vedremo di arricchire il dibattito con altri spunti.

Un concreto impegno per sostenere la portualità

Sen. Anna Donati
Grazie ad Assoportri per questo invito. Purtroppo, nella

peggior tradizione, dovrò poi assentarmi perché è in corso al Senato una discussione sulla Legge Finanziaria e credo sia anche la ragione per la quale il senatore Grillo non è qui, considerato che era anche lui iscritto ad intervenire. Vorrei fare quattro considerazioni, naturalmente senza sfuggire all'ultima domanda che mi è stata posta. Prima considerazione. Io rivendico per questo governo, per questa maggioranza, ed anche per la mia Commissione che ho il piacere di presiedere, un impegno concreto a sostegno della portualità che si è visto in diverse modalità: norme, regole, autonomia finanziaria, sblocco di risorse che precedentemente erano state sospese. Credo che la lista delle cose concrete sia abbastanza facile da fare. Naturalmente è sempre un impegno insufficiente rispetto a quello che sarebbe necessario, però lo voglio rivendicare anche con un certo orgoglio.

Un anno fa, quando era in corso proprio l'assemblea di Assoportri alla presenza del presidente Prodi, ricordo che eravamo in una difficile situazione di contrapposizione sul tema dei dragaggi. Sono stata artefice, insieme al presidente Meta, di un'azione di integrazione tra le diverse norme, tra le diverse proposte che raggiungesse l'obiettivo, norma che poi è stata inserita all'interno del Decreto legge collegato dell'anno scorso, e poi riproposta in Finanziaria. Naturalmente abbiamo poi seguito l'iter delle norme di attuazione, che sono poi la parte più importante. Devo dire che spiace che ancora a mesi di distanza non siamo arrivati al capolinea di questo strumento di attuazione per sostenere gli interventi dei dragaggi. Mi auguro naturalmente che questo passaggio alla Conferenza Stato - Regioni sia rapido e che successivamente poi al parere del Consiglio di Stato si possa mettere a norma questo strumento attuativo.

Volevo però ricordare questo punto perché era stato un

punto di scontro complesso e difficile che aveva visto anche una certa articolazione delle posizioni dentro la maggioranza, naturalmente anche con l'opposizione, che però ha prodotto un risultato che io mi auguro diventi norma, nel senso di capacità di attuazione, al più presto.

Secondo tema. Il tema della Legge Finanziaria 2008. Io devo dire che per il passaggio che si sta svolgendo al Senato, prima in Commissione e poi in Commissione Bilancio e in aula, noi abbiamo sostanzialmente confermato la proposta del Governo in ordine al meccanismo di autonomia finanziaria che vede un ruolo importante anche delle Regioni. Sicuramente i temi che pone il presidente Nerli sono temi rilevanti che meritano però di essere approfonditi. Non voglio escludere naturalmente possibili correzioni della norma che però naturalmente dovranno avvenire nell'altro ramo del Parlamento, essendo noi già in aula ad emendamenti presentati, e quindi quella fase per noi è sostanzialmente conclusa.

Io voglio indicare alcune questioni strutturali che sono state poste, sul quale sicuramente un approfondimento può essere opportuno. Primo. Intanto vorrei contestare che alla Legge obiettivo vi siano risorse limitate: 4.200.000 oltre alle risorse a Ferrovie e ad Anas solo per la Legge obiettivo con le risorse scarse di cui purtroppo la finanza pubblica deve fare i conti tutti i giorni, non sono risorse limitate. Naturalmente c'è un problema che io intravedo ed è che, nel solco della Legge obiettivo, bisognerà fare delle scelte sulle infrastrutture che servono. Il problema non è - perdonatemi - finalizzarle in un fondo fatto dal Parlamento, perché altrimenti si perde sempre un po' la logica di insieme quando la lista o le finalizzazioni si fanno dentro le aule Parlamentari. Il problema è una selezione forte dove il "tema porti" - e questo lo dico soprattutto con riferimento al Governo, al ministro Bianchi



Anna Donati
*Presidente Commissione
Lavori Pubblici Senato*

ed in particolare al ministro Di Pietro - diventa un tema cruciale e quindi di quelle risorse fresche, destinate alla Legge obiettivo, una quota significativa, perché c'è una strategia di sostegno piena e chiara, la si fa in termini di attuazione.

Non sono mai molto favorevole a fare le liste di opere dentro il Parlamento perché non è detto che passino quelle che servono davvero, o quelle che sono davvero più urgenti. Il Parlamento spesso ragiona con logiche elettorali, territoriali, cioè con altri meccanismi di strategia e di politica dei trasporti.

Il secondo tema è il tema che viene posto anche su altri ambiti del federalismo infrastrutturale. Se ho ben capito dalla relazione del Presidente Nerli da un lato si condivide la strategia dell'autonomia finanziaria, pur con i suoi limiti naturalmente, essendo questo un meccanismo che grava sul settore, e quindi che ha di per sé dei limiti un po' intrinseci di capacità di produrre poi risorse, e si contesta però questo meccanismo che - come dire - viene articolato attraverso delle scelte da parte delle Regioni. Questo tema si pone anche in altri settori. Quello che potremmo definire del federalismo infrastrutturale è un dibattito piuttosto recente. Io continuo a ritenere che portare la decisione ad un livello

regionale su infrastrutture che servono i territori sia una scelta coerente. Vedo naturalmente il pericolo di scelte in concorrenze e competizione tra loro senza una strategia generale. Ed in questo senso credo che sia le procedure di Legge Obiettivo, sia il nuovo Piano della Mobilità che il ministro Bianchi si appresta a varare in termini di confronto e di suggestione per il futuro, possano essere quegli strumenti di intesa, di perequazione e di strategia entro cui collocare le scelte che poi le stesse singole Regioni possono avanzare, contestare o comunque adottare.

E' vero che quando si parla di porti si parla di grandi porti riferiti, addirittura, a traffici internazionali. Però credo che una responsabilità piena delle Regioni sia uno strumento utile per realizzare le infrastrutture che servono e non invece l'opposto.

Il terzo tema che voglio toccare è il tema delle risorse. Qui è stato citato il capitolo dell'Iva incrementata da destinare agli investimenti nei porti ed in connessione ai porti. Anche io immagino e spero che sia questa la concreta attuazione di quella norma. Non ci sarà nessuna grande infrastruttura, per grande intendo tipo Terzo Valico o grandi autostrade, che si possono finanziare con questo. Ce lo dimostrano i numeri ed i conti. Non è un problema di chi è favorevole o di chi è contrario ad un'opera.

Anch' io ritengo che queste risorse debbano essere destinate prevalentemente ai porti ed alle infrastrutture strette di connessione dei porti.

Però voglio fare con voi un ragionamento più generale sugli - chiamiamoli così - aiuti al settore dell'autotrasporto, del trasporto e dell'intermodalità. Questa Finanziaria, diversamente da quella precedente - i cui punti critici avevo sottolineato - sostiene apertamente con buone risorse logistica, intermodalità, autostrade del mare, eco bonus. C'è finalmente - e si legge anche con dei numeri importanti - questo sostegno al riequilibrio modale. Però voglio anche ricordare che la stessa Legge Finanziaria o a finanziaria o a bilancio, e quindi che magari non si vede, appare di meno, ma comunque è anche più robusta, destina al mondo dell'autotrasporto circa - se ho fatto bene i conti - 800.000.000 di euro tra finanziaria e bilancio dei ministeri. Questo significa che ad oggi la proporzione tra logistica, intermodalità ed eco bonus, rispetto alle risorse complessive dall'autotrasporto, è ancora 1 a 3, e quindi c'è ancora una mano schizofrenica e delle scelte non coerenti in cui da un lato si sostiene la logistica, l'intermodalità, e l'equilibrio modale, anche con forme attive di sostegno, però con la stessa mano il Governo sostiene ancora robustamente

il mondo dell'autotrasporto. Questo è un punto che, io vedo, di grande criticità, dove queste strategie binarie, un po' schizofreniche, dovrebbero trovare un sistema innovativo, dovrebbero trovare una soluzione e trovare forse anche una soluzione un po' più propositiva e capace di guardare avanti.

So perfettamente che quando si dicono queste cose il mondo dell'autotrasporto, che è sempre importantissimo e pesante, è in allarme. Credo però che anche con il mondo dell'autotrasporto sia possibile aprire un confronto strategico per il futuro, perché la prospettiva degli aiuti, naturalmente anche in sede europea, tende a cambiare. Ho fatto questo ragionamento per dire che pensare all'Iva incrementale per gli investimenti nei porti o in infrastrutture legate ai porti, se di per se è una buona strategia, perché tende a responsabilizzare il sistema, dall'altro sarebbe un errore il pensare che tutte le risorse per lo sviluppo dei porti possano venire da queste risorse.

Noi dobbiamo mettere a regime un sistema in cui i sistemi più deboli, come i sistemi ferroviari, portuali, la logistica, non solo traggono risorse da una strategia, ma le traggono anche dai sistemi più forti quale è sicuramente il sistema del trasporto su strada. Credo che solo dal bilanciamento tra questi meccanismi potremo avere le risorse che servono allo sviluppo di questi sistemi. Cioè, pensare di far gravare tutto nel campo dell'autofinanziamento è un sistema che potrebbe non funzionare ed in questo senso probabilmente c'è bisogno anche di una strategia più generale, che credo dovrebbe trovare piena attuazione con l'applicazione anche in Italia della direttiva Eurovignette che diventa, quello, lo strumento principale in cui fare questa discussione e mettere un po' a regime tutto il sistema di aiuti con una coerenza di insieme, senza fare in modo frammentato l'autofinanziamento, la quota parte, il canone, l'Iva, l'Iva

incrementale, gli aiuti all'autotrasporto, in modo, perdona, forse non coerente.

L'ultima considerazione la voglio fare sui disegni di legge ed il lavoro che sta facendo la mia commissione su proposta sia di numerosi esponenti della maggioranza che dell'opposizione. C'è qui il senatore Mazzarello, il senatore Filippi, che sono entrambi molto impegnati sul tema della portualità, come anche il senatore Grillo, capogruppo di Forza Italia della mia commissione, che come sapete da tempo ha un impegno costante su questi argomenti. In Commissione Trasporti abbiamo avviato questa discussione sui provvedimenti presentati, abbiamo cominciato a svolgere una serie di audizioni che contiamo di concludere nelle prossime settimane per poi passare al lavoro vero di Commissione all'interno di un comitato ristretto e quindi di una sede in cui si fa una discussione autentica, profonda nel merito dei provvedimenti. Nessuno, almeno fino al dibattito che oggi c'è stato, vuole snaturare le Autorità portuali. Il problema è come dargli ruolo, peso, importanza, autonomia finanziaria. Tutto questo naturalmente in un quadro di regole - questo me lo consentirete perché è la mia personale opinione - in cui la pianificazione, le decisioni pubbliche stanno all'interno naturalmente non solo in termini di proposte, di decisione delle Autorità portuali, ma stanno anche dentro le approvazioni pubbliche che i Piani regolatori - ad esempio quelli portuali - devono continuare ad avere.

Quindi l'autonomia sia finanziarie che procedurale non deve mai significare una sorta di vuoto all'interno del quadro decisionario in cui le Autorità portuali non si connettono più alle scelte che Enti locali, Province e Regioni, devono fare sui loro territori. Quindi - su questo voglio essere molto chiara - nessuno pensa di snaturare o indebolire le Autorità portuali. Stiamo lavorando esattamente nella direzione



opposta. Questo ripeto - naturalmente sto esprimendo un'opinione strettamente personale - sempre all'interno di una cornice pianificatoria che tocca a Comuni, Province e Regioni.

Conosciamo anche - ci è stato inviato - un testo elaborato dal Governo. Naturalmente lavoreremo, in stretto dialogo, sul merito delle questioni inserite nel testo del Governo, perché, naturalmente, anche il Governo verrà all'interno del comitato ristretto a portare avanti il suo punto di vista, la propria proposta. Lo farà all'interno di una discussione di merito sui provvedimenti in cui tutti devono abbandonare gli atteggiamenti di chi ha fatto o detto prima una cosa, perché qui abbiamo bisogno, tutti insieme, di dare risposte anche tempestive a problemi sui quali lo stesso mondo portuale - vedi l'assemblea di oggi - ci esorta a fare e a fare in fretta. Quindi, la volontà della Commissione, di tutti i senatori - ripeto - inclusi quelli dell'opposizione, è quella di lavorare ad un testo. Naturalmente, in particolare, noi senatori e senatrici della maggioranza lavoreremo di intesa con il Governo per far uscire un testo ampiamente condiviso e coerente anche con le aspettative del mondo di Assoporti.

Avv. Fulvio Bonavitacola
Grazie alla senatrice Donati anche per gli aggiornamenti sullo stato e l'iter Parlamentare di discussione dell'ipotesi di riforma.

Vorrei chiedere all'onorevole Meta, invitando anche gli altri partecipanti di calibrare i tempi così come ha fatto la senatrice Donati, in modo da poter concludere questo incontro secondo i programmi previsti. Volevo chiedere all'onorevole Meta alcune cose in tema di risorse.

Il tema delle risorse è il tema delle infrastrutture, il tema delle infrastrutture è il tema del futuro dei porti. Noi abbiamo avuto una prima Legge di finanziamento la 413/98, poi la 166/2002.

Non vorremmo che vi fossero equivoci. Le opere finanziate sono opere necessariamente conformi ai Piani regolatori portuali. I Piani regolatori portuali sono approvati dalla Regione con un iter, con il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici..., rientrano nella logica di programmazione. In particolare i fondi della 166 sono stati destinati ad interventi approvati dal Ministero. Quindi, non c'è il rischio di una polverizzazione o di un impazzimento e di una schizofrenia progettuale. Il tema è quello di rafforzare la programmazione e dare certezza in termini di risorse. Il presidente Nerli proponeva un quesito che non era ideologico. Era pratico. L'attuale discussione sull'extragetito dell'Iva e delle accise, ed anche il testo in discussione, è un testo che presenta fortissime criticità, ai confini dell'inapplicabilità.

Perché è aleatorio nei confronti del gettito da prendere a base di riferimento per calcolare l'incremento - non si capisce su quale scala, su quale livello -. C'è, ovviamente, una fluttuazione di tendenza del mercato nazionale ed internazionale che crea incertezze. C'è una fase di partenza che naturalmente non sarà coperta dal finanziamento, perché ciò avverrà a valle nell'accertato extra gettito. Infine c'è una fase in cui bisognerà partire, non si sa bene come. Questo provvedimento è sicuramente positivo sia per sue intenzioni che per aver implicitamente infranto il tabù dell'intoccabilità dell'Iva (sicuramente da questo punto di vista da salutare con favore). Però mi sembra, vista anche la serie di dichiarazioni di passione che sono intervenute in questi mesi, che c'è il rischio che alla fine - perdonatemi la battuta - noi finiamo con l'andare in bianco per come è formulato questo testo sia nel Decreto attuativo del "990", sia nel testo che è in discussione sulla Finanziaria.

È possibile in queste settimane, non dico in queste ore

onorevole Meta, attrezzare un tavolo congiunto per introdurre alcune opportune correzioni e cercare di tirare fuori un testo "commestibile" e gestibile?

Una sola politica per centrare gli obiettivi

On. Michele Meta
Inizio con il voler farle notare che stiamo discutendo di una proposta che attualmente è al Senato e che arriverà da noi, alla Camera dei deputati, nelle prossime settimane. Voi di Assoporti avete organizzato questa bella iniziativa e tra gli interlocutori avete un vice ministro, due ministri. Non fatevi sfuggire questa occasione perché più che ai presidenti delle Commissioni il quesito andrebbe posto al Governo. Vi consiglio di farlo perché anche a noi interessa un dato. Soprattutto per quanto concerne le politiche sulla portualità. Infatti dovremo "tenere la barra" per avere, in presenza di due ministeri, una sola politica coerente con gli obiettivi prefissati.

Credo che in occasione di questa Finanziaria l'obiettivo possiamo centrarlo. Abbiamo il ministro Bianchi, il vice ministro De Piccoli, c'era il ministro Di Pietro.... Penso che il Governo sia sicuramente sensibile anche ai richiami, alle sollecitazioni, dei due rami del Parlamento e sappia fare, quanto meno su queste questioni, quello che è riuscito fare nella precedente Finanziaria.

Una Finanziaria, lo ricordo, non molto popolare, molto sofferta quella dello scorso anno. Però, sugli aspetti di cui stiamo discutendo oggi, al contrario di quanto accadde nei precedenti anni, credo una strategia di attenzione nelle politiche delle istituzioni. Io partirei da lì, e mi accontenterei di avere, anche in



Michele Meta
Presidente Commissione
Trasporti Camera

occasione della discussione di questo disegno di Legge, un po' le stesse misure, un po' la stessa attenzione, un po' la stessa sensibilità, sapendo, appunto, che altre iniziative di contorno si stanno muovendo per rimettere al centro tale questione. Noi - ripeto - ci lasciamo alle spalle un pacchetto di provvedimenti. Li ha ricordati la senatrice, la presidente Donati. Io non voglio ripercorrere quanto già detto. Rifletto ad alta voce. Davvero anche a me sembra un paradosso il fatto che su alcuni temi cari al vostro mondo, al vostro settore, nonostante le tante sollecitazioni, sia trascorso quasi un anno e siamo ancora al palo. Innanzitutto c'è questa vicenda degli escavi. Vedo qui la "crema" della dirigenza dei ministeri.

Dopo il lavoro fatto credo che non possiamo più tollerare altre perdite di tempo, ne va di mezzo anche la credibilità delle buone azioni e ne va di mezzo anche lo sforzo che si sta facendo per rispondere coerentemente proprio alle tante sollecitazioni.

La Finanziaria dell'anno scorso chiama in causa anche altre riflessioni. Ad esempio questo meccanismo dell'autonomia finanziaria che fu un obiettivo centrato in modo mirabile. Dobbiamo riflettere sui tempi, sulle procedure. Dobbiamo riflettere, diciamo, anche sull'esperienza matu-

rata sin qui. Sono questioni che, ripeto, vanno affrontate e risolte prima di "mettere altra carne al fuoco".

Noi agiremo con assoluta libertà su tali questioni. La Finanziaria, prossimamente, dal Senato arriverà alla Camera. Credo che arriverà anche ben strutturata. Probabilmente alla Camera avremo altri momenti, altre occasioni, per produrre delle iniziative capaci di approntare delle risposte che andranno in qualche modo concertate e concordate.

Ritengo che questa interessante iniziativa messa su da Assoportì debba essere un detonatore che riaccenda attenzioni, strategie, rispetto a questo tema. Non abbiamo molto tempo, ma facciamolo. Nerli nella sua relazione, oltre a non omettere i punti fondamentali - è molto rispettosa del lavoro che si sta facendo - ha fatto bene a non nascondere i problemi. Sulle questioni da lui elencate mi trovo profondamente d'accordo. Vorrei fare una riflessione: abbiamo una Finanziaria che per quanto concerne le risorse, dà risposte e fissa un quadro normativo, ma, per quanto concerne l'insieme della materia, credo che tutte le forze interessate a questo problema debbano un po' chiarirsi le idee.

La riforma della legge 84/94 aleggiava anche l'anno scorso nei "dintorni" di questa assemblea, un po' prima ed un po' dopo. Qui oggi

avete il Governo, avete le Commissioni. Ritengo che abbiamo fatto bene i colleghi senatori a produrre un insieme di iniziative visto che è passato tanto tempo. So che anche il Governo dispone di una proposta. Dispone di un punto di vista che converge sulla stragrande maggioranza degli obiettivi contenuti nelle proposte dei Senatori ma che dice però anche altro.

Allora, fuori dalle ipocrisie, fuori dagli imbarazzi, questo della 84/94 è un nodo che dobbiamo sciogliere al più presto. Lo dobbiamo sciogliere perché - ripeto - quello di mettere mano alla legge di riforma è un'esigenza fondamentale. Sono trascorsi quasi 15 anni dal riordino. Ora occorre una riflessione che tenga conto dell'esperienza maturata sul campo, ma soprattutto una riflessione che tenga conto di quello che si sta muovendo su scala più larga. Va fatta con un grande spirito costruttivo. Su questo penso che il ministro Bianchi, il ministro Di Pietro, il Governo, devono esser chiari. Abbiamo infatti bisogno di ristabilire rapporti di collaborazione costruttiva tra i due rami del Parlamento e tra il Parlamento e il Governo. Che si vuole fare?

Leggendo le rassegne stampa ho preso atto della vivacità di un certo tipo di dibattito, che spesso promana dalle Regioni marittime del Nord, su cose anche interessanti. Ho letto

il punto di vista di Burlando, le cose dette dal Sindaco di Genova. Approcci e punti di vista che, ripeto, non possono alimentare in modo discontinuativo, e a volte anche schizofrenico, un dibattito che invece deve essere ricondotto e riportato nelle sedi naturali. E' passato un anno. Sulla 84, al Senato, ci sono diverse proposte che lasciano intravedere una convergenza tra la maggioranza e l'opposizione. Verifichiamo che cosa ne pensa il Governo. Innanzitutto verifichiamo cosa il Governo, rispetto all'esigenza di rimettere mano organicamente alla Legge 84, cosa intenda fare. Questo noi lo dobbiamo agli operatori, lo dobbiamo al nostro Paese, lo dobbiamo in termini estremamente coerenti al Presidente del Consiglio. Prodi su questo settore ha investito in termini di relazioni internazionali. I suoi viaggi in Cina, in India, eccetera, hanno rimesso un po' al centro dell'attenzione tali questioni. Questioni che vanno affrontate costruendo delle risposte tenendo conto degli interessi generali del sistema Paese. Risposte che si devono agli operatori.

Veniamo alla Finanziaria. Io chiederei al Governo, ma non in termini polemici, cosa intenda fare. Occorre sapere se il Governo intende varare una sua proposta. Lo chiedo anche perché presso la nostra Commissione - qui ci sono alcuni miei colleghi - c'è un disegno di Legge che riguarda il riordino del Codice della strada. Vorrei capire se alcune di quelle questioni le consegniamo nel disegno di legge più generale, oppure se approfittiamo di questo bus - non è un mini bus - della riforma del Codice della Navigazione per "far salire" alcune questioni che attendono risposte concrete.

Mi riferisco alla delega al Governo sulla riforma dei servizi tecnici nautici, alla questione che riguarda i piloti, agli accordi intersettoriali firmati da Assoportì, e da altri soggetti, e così via. Abbiamo naturalmente bisogno di produrre

gli aggiornamenti alle grandi Leggi di riforma. Ma abbiamo bisogno anche di una serie di provvedimenti che consentano al settore di essere governato, non trascurando i problemi che vengono generati anche da una competitività, ormai giunta a casa nostra, che non va assolutamente sottovalutata.

Non aggiungo altro, so che su queste questioni, su questo Governo, si possono per carità avanzare tante critiche. Molte strumentali, alcune giuste. Ma, su questo settore, a partire dalla Finanziaria dell'anno scorso, per finire alla Finanziaria di quest'anno, noi vorremmo cogliere tutte le occasioni possibili per rispondere alle varie osservazioni. Naturalmente ci sono le questioni che ha proposto Francesco Nerli nella sua relazione che vanno affrontate. Penso che ad un certo punto quello che lui chiama "il tavolo" va tradotto immediatamente in una sorta di tavolo vero così come facemmo sulla vicenda degli escavi per trovare una quadra. Chi vi parla, assieme alla senatrice Donati, ha lavorato per rimuovere pregiudizi, impostazioni ideologiche, contrapposizioni a volte difficilissime. Eppure troviamo una quadra. Penso che una quadra si può anche trovare a legislazione invariata per accelerare i tempi alle risposte che attendiamo da tanto tempo. Allora, caro Francesco Nerli, bene i tavoli delle concertazioni sulle grandi questioni, ma credo che noi dobbiamo da subito riorganizzare Commissioni, Governo, Parlamento, tutti gli attori interessati alla questione. C'è bisogno di un tavolo capace di produrre quei provvedimenti attesi da tanto tempo ed anche per capire come noi aiutiamo il legislatore a trovare quelle misure in grado di produrre norme che consentano al settore di affrontare in tempi certi i problemi che sono stati qui fotografati.

Per quanto ci riguarda, sia che si faccia o che non si faccia questo tavolo, la nostra



Commissione è aperta, come penso anche la Commissione della senatrice Anna Donati, ai contributi che vorrete dare nel corso delle prossime settimane. Si tratta di migliorare anche la Finanziaria, ma si tratta anche di strutturare una grande disponibilità, che quest'anno c'è stata, da parte dei ministri, da parte del Governo, da parte del vice ministro De Piccoli. Ora questa sintonia, questa potenzialità, non va assolutamente dispersa. Le grandi, medie e piccole questioni vanno affrontate con un metodo che noi dobbiamo puntualizzare. Questo a partire dal lavoro che deve fare la dirigenza ministeriale, dal lavoro che va fatto con maggiore tempestività dagli uffici, dalle risposte che vanno approntate - lo dico in modo autocritico - attraverso una capacità di vigilanza del Parlamento, delle Commissioni e del Governo, sulle decisioni che si prendono. Di questo noi abbiamo bisogno.

Ha ragione Nerli nel pretendere risposte alle questioni contenute nella Finanziaria dell'anno scorso. Risposte credibili da dare subito nei prossimi giorni e risposte nella prossima Finanziaria che consentano a questo settore di guardare alle vicende ancora con ottimismo.

Sulla Legge 84 ho detto chiaramente quello che penso. Sulle altre questioni contenute nella Legge Finanziaria - il federalismo infrastrutturale, le risorse, le questioni, eccetera - penso che le riflessioni fatte da Anna Donati e le riflessioni fatte dalla Maggioranza mi convincono.

Avv. Fulvio Bonavitacola
Grazie all'onorevole Meta. A questo punto vorremmo sentire l'onorevole De Piccoli, vice ministro dei Trasporti. C'è una "palla" che torna dalla Camera riguardante il problema dell'autonomia finanziaria. E c'è un'iniziativa per un disegno di Legge di riforma della Legge 84/94 che a questo punto la nostra Associazione auspica vivamente possa avere un iter formale in modo da

stringere il confronto sui temi in discussione.

Su questi temi vorremmo sentire il vice ministro De Piccoli.

E' cambiata la rotta della politica portuale

On. Cesare De Piccoli
Rispondo volentieri alla sollecitazione che mi è stata posta. Colgo l'invito tenendo presente anche le cose dette dal presidente Nerli e quelle dette negli interventi che già vi sono stati. Ciò mi consentirà di fare qualche approfondimento. Mi pare positivo il fatto che l'Assemblea di Assoporti sia ormai diventata un'occasione per fare un po' il punto della situazione. Non è solo un'iniziativa di un'associazione di interessi, di categoria o di rappresentanza, ma è anche momento in cui gli operatori, la politica, le istituzioni, il Parlamento, il Governo, si confrontano. Il ministro Bianchi tirerà le conclusioni di questa discussione, io cercherò di dare un taglio un pochino più operativo al mio intervento come è giusto che sia. Nella relazione di Nerli, che io vorrei riprendere, è presente una disanima della situazione di cui condivido il taglio, condivido alcuni giudizi. Su alcuni farò qualche approfondimento.

Andando indietro nel tempo - a me piace sempre fare delle verifiche sul campo - e facendo poi un raffronto con l'attualità mi chiedo e vi chiedo: cosa è cambiato dall'anno scorso quando ci siamo trovati qua, più o meno nello stesso periodo? Io mi interrogo sempre su come ci stiamo muovendo: stiamo andando nella direzione giusta? Stiamo andando avanti con la velocità giusta? Dobbiamo fare qualche correzione? A me piace sempre avere questo metodo di verifica permanente. Debbo dirvi - permettetemi

anche qualche giudizio sulla base dell'esperienza importante che mi trovo a fare - che vedo che vi sono sicuramente dei dati positivi.

Prima ancora di entrare nel merito delle singole cose c'è da dire che in una Finanziaria che l'anno scorso non è stata complessivamente accolta benissimo dall'opinione pubblica, tutto sommato su queste parti, sulla portualità, è stata invece data una valutazione positiva. A distanza di un anno, senza voler sminuire il nostro ruolo o quello di qualche altro ministro, possiamo forse dire che per noi è stato più facile farci apprezzare in virtù del fatto che prima c'era stata una sottovalutazione talmente evidente, clamorosa, inspiegabile anche politicamente inspiegabile, del settore. Quindi è stato facile aggredire quelli che erano i punti sensibili.

Ci siamo mossi in quest'anno per tentare di recuperare il tempo perduto, fronteggiare alcune situazioni di emergenza, sbloccare i finanziamenti, rimettere in moto il meccanismo portuale che è il ganglio vitale di tutto quanto il cluster marittimo.

Un anno dopo vedo ancora luci ed ombre. Ma non tanto e non solo perché dobbiamo fare qualcosa in più, mettere qualche finanza in più, qualche risorsa in più. Per me è infatti importante considerare anche come sta tirando il settore. Questo perché al-



Cesare De Piccoli
Vice ministro Trasporti

trimenti non usciamo da un meccanismo autoreferenziale. Insomma ce la raccontiamo tra di noi.

Come sta tirando il settore, quali sono gli andamenti di traffico, eccetera? Rispondiamo anche a questo mentre analizziamo leggi, finanziamenti, eccetera. Il misuratore quello vero è il dato di mercato. E qua io vedo luci ed ombre. Parliamoci chiaro. Voi siete i protagonisti, voi dovete farci capire un po' di più. Voi che siete sul campo, dovete farci capire un po' di più, perché noi di solito quando abbiamo problemi individuiamo subito un capro espiatorio.

In qualche modo abbiamo sbloccato i finanziamenti, la cui assenza era additata come



causa, appunto, del rischio di emarginazione dei porti. Adesso le risorse cominciano ad esserci, sono insufficienti, ma cominciano ad esserci. Tra le Autorità portuali però c'è chi sta spendendo, chi sta spendendo poco e chi non sta spendendo. Conosco la situazione.

Quindi le risorse, anche se insufficienti - perché in generale sono insufficienti nel nostro Paese - cominciano ad esserci. Però i dati di traffico sono così e così. Non è che il Governo deve andare a cercare i traffici.

La chiusura 2006 ha registrato una ripresa con alcuni segnali di novità. Ma ciò si è verificato a macchia di leopardo. Infatti abbiamo visto porti che hanno tirato, che hanno preso la scia della ripresa economica in atto e altri che sono rimasti al palo. Sappiamo anche questi quali sono. Anche all'interno di una stessa regione. La ripresa economica c'è. I dati li ha letti Nerli. Li condivido. Condivido anche il suo giudizio. Stiamo crescendo, tutto sommato, a livello dell'aumento del Pil. Per il sistema marittimo portuale del nostro Paese crescere a livello di Pil è già qualcosa di positivo rispetto alla crescita zero, direbbe Catalano. Ma è troppo poco. Vuol dire crescere troppo poco. Noi continuiamo, soprattutto al Nord, a perdere volumi di traffico che vengono operati ancora dai porti anseatici. Volumi di traffico di milioni di tonnellate di merci. Volumi di traffico di milioni di contenitori. Tradotto, significa che i nostri bravi operatori economici di Veneto, Lombardia, Emilia Romagna, Piemonte, eccetera, continuano ad operare attraverso Rotterdam, Anversa, Amburgo, e non con i porti adriatici o tirrenici.

Qualcuno di voi vuol dare una risposta più precisa su questo punto? Volete aiutare la politica a fare scelte ancor più focalizzate? A ognuno il suo, signori! Questo perché nell'elenco fatto da Nerli c'è un dato che va messo sotto i riflettori. Non solo è carente

il finanziamento pubblico ma è carente anche il livello di efficienza dei nostri sistemi marittimo portuali.

I livelli di competitività sono bassi. Il funzionamento della catena logistica è deficitario. Ad un operatore non interessa niente di cosa succede all'interno di un porto o della crisi di Fs Cargo o delle Autostrade del mare. Gli interessa una cosa semplice. Se ad esempio si parla di un contenitore da trasportare da un porto asiatico verso l'Europa all'operatore interessa il costo e il tempo. L'operatore va da chi gli dà la migliore risposta su questi due punti.

Invece noi continuiamo a girare intorno alla questione. Dobbiamo dare una risposta efficace perché nel momento in cui daremo una risposta efficace su costo e tempo, non solo cresceremo in rapporto al Pil ma andremo a recuperare volumi di traffici enormi che a causa di un sistema inefficiente e poco competitivo - che è il sistema trasportistico italiano - seguono altre direzioni. Questo fenomeno penalizza lo sviluppo economico del Paese. Il sistema trasportistico non è neutrale: o ti premia o ti penalizza. In questo momento ci sta penalizzando il 20% del costo delle imprese è da imputare al sistema dei trasporti. Mi sento di fare questo discorso perché ormai segnali di condivisione, di volontà politica non mancano. Tutto quello che dovevamo dire l'abbiamo detto.

Dobbiamo cominciare ognuno a fare la propria parte. Andare a cercare i traffici non spetta al ministro Bianchi. È chiaro questo concetto?

Secondo punto. La Finanziaria 2008 mantiene il trend della Finanziaria 2007, cioè di quella Finanziaria giudicata impopolare, che però ha dato segnali positivi. Sarebbe paradossale che per una Finanziaria non più impopolare, quella 2008, incassiamo da Nerli il giudizio: "non del tutto positiva". Forse si vuole far sentire un po' il fiato sul collo, perché se era un giudizio positivo era già

tutto finito. Siccome noi del Governo invece dobbiamo conquistarci tutti i santi giorni il nostro consenso arriva questo giudizio <non del tutto positivo>. Però - lo faceva già presente la presidente Donati - qual'è il punto che invece io metterei in evidenza per dare un giudizio positivo? L'anno scorso noi abbiamo dato un segnale positivo per quanto riguarda i porti. In altri settori non ce l'abbiamo fatta con altrettanta nettezza.

Ci siamo quindi presi l'impegno - ricordo al Tavolo del mare dello scorso giugno - di inserire nella prossima Finanziaria, dal Documento di programmazione economica e finanziaria in poi - tutte le problematiche del cluster marittimo / portuale. Questo è a supporto della visione, che condivido, del presidente Nerli di tener ben presente il discorso di "cluster".

In questo nuovo scenario ci sono quindi segnali importanti in tutte le direzioni. Ad esempio si consolida il processo dell'autonomia finanziaria. Tengo conto delle osservazioni che sono state fatte, e credo che dobbiamo ancora riflettere. Nerli dice: <è un po' troppo macchinoso>. Non è che i nostri dirigenti si sono inventati delle diavolerie. E' che nel momento in cui affronti l'autonomia finanziaria sai anche - parliamoci chiari - che il Ministero delle Finanze non è molto favorevole alla norma, o quanto meno vuole stare nella partita. E' difficile scacciarlo. Prima non voleva. Adesso dice: <voglio stare nella partita>. Con questa posizione dobbiamo fare i conti. Credo che le proposte che verranno da Assoporti siano importanti perché nessuno può pensare di vincere una partita come quella dell'autonomia finanziaria mettendo in moto un meccanismo infernale che non darà dei risultati.

Siccome siamo tra persone di buon senso, dobbiamo verificare che la fase applicativa, anche correggendo qualche formulazione di norma, possa ben funzionare. Visto - come

dire - che abbiamo sfondato, adesso dobbiamo fare in modo che le norme siano delle buone norme e che funzionino. La diga sull'autonomia finanziaria l'abbiamo quindi ormai rotta. Mi pare che questo sia un punto importante.

Secondo. Riguardo al cluster marittimo - portuale, in tema di armamento, di shipping - non siamo all'assemblea di Confitarma ma tengo lo stesso a ricordarlo - sono passate, sono state accolte, due rivendicazioni storiche: la "tonnage tax" e la "tax lease scheme". Non sono cosucche, sono segni di riforma aspettati da anni. La Finanziaria introduce queste due importantissime novità che per l'armamento italiano, al pari della Legge Burlando del 1997, segnerà una svolta ed impedirà che il nostro sistema di armamento, il nostro shipping, non abbia fattori svantaggiosi rispetto ad altre marine di altri paesi.

Terzo, la cantieristica. Anche se con poche risorse cominciamo a intervenire sul settore. Non solo a favore dei grandi cantieri, ma cominciano a tornare risorse per l'attività della piccola cantieristica.

Quarto punto.

Dal 1° Gennaio partono, anche se con tre anni di ritardo, gli in centivi al cabotaggio marittimo, per le Autostrade del mare, con un modifica secca della norma. Non più impegno di spesa quindicinale, ma prefinanziamenti triennali con 84.000.000 di euro per ogni anno.

Ultimo. Sono d'accordo con l'osservazione che sottolinea la mancanza di una voce specifica di rifinanziamento riguardo agli investimenti portuali. Credo tuttavia che all'interno di quei 4.200.000.000 euro, il ministro Di Pietro troverà, oltre a quella destinata a Ferrovie, oltre a tutti quanti gli altri settori, una quota da destinare alla conferma del trend di finanziamenti pubblici destinati ai porti. Siccome questa è, appunto, una competenza del Ministero delle Infrastrutture, credo che faremo

massa critica perché all'interno di quei 4.200.000.000 ci sia una quota per mantenere il trend di finanziamento dei porti.

Infine, sapendo quanto siano importanti dal punto di vista istituzionale alle Capitanerie di Porto, alla Guardia Costiera, è stato assegnato un finanziamento "non spot", che si rinnova di anno in anno. Ormai le Capitanerie hanno un fondo, sanno che ogni anno per le spese di istituto e per i loro investimenti è garantito un trend di finanziamento. Quindi non è che ogni anno devono sempre fare cerchio per andarsi a conquistare investimenti.

Mi sono dimenticato un altro punto: il combinato. Noi, infatti, dobbiamo pensare a come arrivano le navi e anche a come le merci continuano il loro viaggio. Dopo essere rimasti fermi per alcuni anni, oggi torniamo a finanziare il trasporto combinato. Si tratta di 120.000.000 di euro che vanno a rifinanziare la Legge 166, articolo 38, che dà la possibilità di incentivare il trasporto combinato. Ricordando anche il segnale sull'eco bonus e altro ancora, mi pare che un abbozzo di politica trasportistica, degno di questo nome, comincia ad esserci. Infatti, prima ancora della compiutezza delle voci di bilancio, dei finanziamenti, mi interessa capire se sono singole voci, ognuna casuale, o se comincia ad esserci una politica. E' condivisa questa valutazione? Mi permetto di offrirla come elemento di riflessione.

Vengo ad altri due punti. Uno sul meccanismo finanziario e il federalismo infrastrutturale e l'altro sulla Legge 84.

Con Nerli, ci siamo incontrati in tante occasioni - convegni, dibattiti -. Mi fa sempre presente l'umore dell'associazione, capisco le sue preoccupazioni. Quindi mi fa piacere che oggi sia qui presente l'assessore Cascetta, ci siano anche l'assessore Merlo ed altri assessori regionali. Sulla partita del federalismo infrastrutturale dobbiamo

capirci bene.

Pensare ad una logica centralista burocratica in cui c'è il Ministro pro-tempore, o i dirigenti funzionari del Ministero che fanno la politica dei porti, eccetera, è una sciocchezza. Magari si pensa anche che si mettano d'accordo con Asoporti... Governare così i sistemi è ormai fuori del mondo. Quindi non facciamo neanche le caricature.

Abbiamo risorse che sono finanziamenti previsti da due Decreti. Risorse di distribuzione. Siccome bisogna essere espliciti - qua ci sono i dirigenti del ministero Di Virgilio e Caliendo che ringrazio per la loro collaborazione - chiedo loro: sulla ripartizione che avete fatto, riguardo ai porti, avete avuto qualche sollecitazione a livello politico su come effettuarla?

La non ingerenza fa parte del nostro metodo di lavorare. Questo tanto per essere chiari. Che sia materia concorrente lo sappiamo, però qua dobbiamo capirci. Vedo il professor Cascetta, uno dei protagonisti della precedente elaborazione del Piano dei trasporti. Oggi ha come ruolo quello di coordinatore degli assessori regionali.

In merito alle problematiche marittimo - portuali possiamo dire tutte le cose che vogliamo, possiamo cercare ancora di mutare altri sistemi. E' bello andare a vedere cosa succede in giro per il mondo per non avere un'ottica pro-

vinciale. Anch'io l'ho fatto e lo farò ancora. Ma c'è una cosa che, per così dire, è diabolica. Andare in giro per il mondo, innamorarsi di modelli e trasportarli meccanicamente nel nostro paese, non funziona. E' tempo perso.

Non funziona. Noi non saremo mai Rotterdam. È chiaro questo concetto? Siamo l'Italia. Nel bene e nel male siamo l'Italia con le sue decine e decine di porti, con tutte le cose che conosciamo. Non si riesce a semplificare. E' molto dura. Si dice: "Le Autorità portuali sono troppe". Bene! Da quale cominciamo?

C'è andata bene con Manfredonia, e poi? Siccome siamo tutte persone mature, adulte, smalziate, eccetera, quale soluzione dobbiamo cercare? Dobbiamo necessariamente cercare dei modelli originali che concilino con la nostra storia, all'olografia, alla conformazione territoriale del nostro Paese e fare di necessità virtù. Per loro, per gli olandesi - beati loro - è semplice. Hanno un unico porto e quando si mettono d'accordo il Governo del tempo con l'Autorità portuale hanno risolto il problema. In Italia è tutto più complicato. Se personaggi importanti, che ricoprono posti di responsabilità, continuano a fare delle semplificazioni ciò non ci aiuta in questo momento. Si distolgono energie. Non possiamo concentrarci sui veri problemi. Quindi, tra-

ducendo, se federalismo infrastrutturale significa "fai da te" non andiamo da nessuna parte. Quindi, respingendo il sospetto di voler perseguire un centralismo burocratico - tra l'altro vengo da una terra dove appunto sono federalisti in tutto e per tutto e quindi figuratevi se posso fare questi discorsi - dico che il "fai da te" infrastrutturale è una sciocchezza.

Cerchiamo di dirle in maniera chiara le cose. Il "fai da te" funziona nel manifatturiero quando l'operaio è diventato artigiano, da artigiano diventa imprenditore, da imprenditore diventa la multinazionale. Nei trasporti il "fai da te" non funziona.

Ed allora noi non possiamo che andare in un'unica direzione, cioè verso il sistema della rete. Significa allora che l'autonomia del porto, che l'autonomia del comune, che l'autonomia della regione - che nessuno vuol toccare e che tutti vogliono valorizzare - sia parte di un percorso condiviso. Mi domando e domando ai nostri rappresentanti delle regioni: l'autonomia regionale deve avere una logica di condivisione nazionale o no? Perché se avviene in una logica di condivisione nazionale - più o meno per esempio il sistema portuale spagnolo - allora io Governo so come allocare le risorse pubbliche, so quali sono i criteri di ripartizione. Se non ho un riferimento nazio-



nale allora prevale il "fai da te", ognuno per se. In questo caso allora vincono le logiche politiche e territoriali diventa inutile fare riunioni nazionali. Scusate se giudico in maniera così netta la cosa, ma ormai sento con preoccupazione che comincia a farsi strada questo nuovo orientamento. Perché se l'autonomia finanziaria, su cui fino ad un certo momento siamo stati tutti d'accordo, prende un'altra piega, diventa l'autonomia finanziaria dei più forti, non ci siamo. Ci saranno in Italia territori e regioni che perderanno. E' il concetto? Il tutto nella logica del prevalere dei più forti.

Siccome però non c'è ancora nulla di compromesso e siamo ancora in tempo per prendere delle decisioni, dobbiamo agire in un quadro di coerenza. Si fanno riunione tra sette regioni in cui viene fatto "l'elenco della spesa" e poi sono i ministri che devono invece dire che metà di queste cose non possono essere finanziate perché non è giusto caricare di tasse gli italiani. Un meccanismo, un atto di responsabilità ci deve essere da parte di tutti, altrimenti non regge il sistema.

Quindi, diamo una giusta connotazione a questo concetto sacrosanto di federalismo infrastrutturale. Se l'autonomia è dentro la condivisione nazionale è una cosa. Se invece ognuno fa per se è un'altra cosa. Siccome

dobbiamo approvare alcune Leggi di riforma dobbiamo intenderci bene verso dove vogliamo andare a parare.

In proposito arrivo al punto finale: la riforma della Legge 84. Io sono d'accordo con Meta. Cogliamo questa occasione - mi assumo le mie responsabilità - che è sotto i riflettori. Superiamo le ipocrisie. Noi abbiamo il dovere di metterci d'accordo. Certo c'è anche qualche empassa nella politica su come mettersi d'accordo e in che direzione andare. La Legislatura precedente ha sprecato un'occasione. Non è un giudizio di schieramento. Ha sprecato un'occasione perché in 5 anni non è riuscita a fare la riforma della Legge 84. Questa è una Legislatura molto più complicata di quella precedente.

Avremmo quindi tanti buoni argomenti per scusarci: se non l'ha fatta la precedente, perché devo farla questa che è più complicata?

Invece dobbiamo provarci. Se vogliamo varare la Legge di riforma bisogna cominciare a stringere i tempi, metterci d'accordo senza ipocrisie. Se no ripetiamo quanto successo con i dragaggi. Facciamo una legge, le norme, un compromesso con le commissioni parlamentari, e trascorso un anno non è ancora pronto il decreto attuativo. E' ovvio che così la politica perde credibilità. Io so di chi è la responsabilità. Ma che importanza può avere venire qua e dire di

chi è colpa. Perdi credibilità se dopo un anno non hai risolto questo problema.

Sulla Legge di riforma abbiamo già lavorato in accordo con il ministro Bianchi. Tanto per essere chiari, abbiamo condiviso delle scelte lavorando su un nuovo testo. Infatti ci sembrava che i testi che erano stati depositati al Senato - mi assumo anche qui questa responsabilità - siccome erano stati presentati nelle prime settimane di legislatura fossero datati perché prolungamento di quelli della precedente legislatura. Abbiamo la presunzione - forse sbagliando - di aver maturato, in questo anno, conoscenze, valutazioni, eccetera, un po' più ricche. Questo nuovo testo l'abbiamo anche fatto circolare. Lo conoscete. E' inutile girarci attorno. I rappresentanti delle associazioni, dei comuni e delle regioni lo conoscono. A me cosa interessa? Prima della competenza nel merito, mi interessa sapere se siamo d'accordo o no? Perché se siamo d'accordo nel merito, diventa più facile poi trovare la modalità istituzionale per portare a casa questo provvedimento. Sappiamo che avremo delle complicazioni perché conosciamo tutti la situazione del Senato. Quindi, è ovvio che se c'era un più largo consenso era meglio. Ma il più largo consenso, non può che essere un'arma di ricatto, perché altrimenti non facciamo la legge.

In questo momento esiste un testo su cui ragionare. Ha una base di consenso sufficiente? Ci sono due strade. Una l'ha ipotizzata Nerli. O diventa un disegno di legge del Governo e quindi assume una responsabilità politica, o altrimenti questo testo diviene assunto come testo base della Commissione del Senato su cui si comincia a lavorare per trovare una convergenza. Non ci sono altre strade se vogliamo portare a casa la legge di riforma. Altrimenti rischiamo di trovarci nel gioco del politichese e non abbiamo risolto il problema. Siccome avete capito che non c'è la volontà di proclamare una primogenitura, mi piacerebbe poter essere tutti d'accordo su un testo condiviso in modo da stringere i tempi e per così dire "portarlo a casa". Occorre un testo che deve dare soluzione ad una serie di problemi. Le regioni ed il cluster marittimo hanno un ruolo importantissimo per aiutare anche Parlamento e Governo in che direzione andare.

Che senso ha quindi riaprire una discussione o un dibattito sul ruolo delle Autorità portuali? Per me le parole hanno un significato. Quando abbiamo detto, <noi vogliamo aggiornare la Legge 84 perché è stata una buona Legge e proprio perché è una buona Legge la vogliamo aggiornare alla luce delle nuove sfide> diciamo quanto



pensiamo. Se è una buona Legge perché devo stravolgere le Autorità portuali? Non ci possono essere giochi di parole visto che dico che è stata una buona Legge. Perché devo stravolgere l'elemento cardine della Legge 84, la nascita delle Autorità portuali, la nascita dei terminalisti, il superamento dei vecchi provveditorati? Abbiamo forse nostalgia del Provveditorato al porto, abbiamo nostalgia per i Consorzi, vogliamo dire ai più giovani quale è stata quella vicenda? In che modo ha concorso a determinare il debito pubblico italiano? Abbiamo queste nostalgie? È questo il municipalismo a cui puntiamo?

Parliamoci schietti. A me interessa che la politica torni davvero ad occuparsi dei porti. Ma torni ad occuparsene non per mettere le mani sui porti. Torni ad occuparsi dei porti perché sono produttori di ricchezza del nostro Paese. È chiaro il concetto?

La mia non è una difesa ad oltranza perché qui siamo all'assemblea di Assoporti. Difendo le Autorità portuali perché hanno funzionato bene. C'è anche un punto che va sicuramente rivisto. Occorrono meccanismi più stringenti nella nomina dei presidenti delle Autorità portuali. Per evitare i commissariamenti dobbiamo portare alcuni accorgimenti e precisare alcuni meccanismi per quanto riguarda i poteri. Sono tutti accorgimenti, sono tutti aggiustamenti, non stravolgimenti. Il mio auspicio è che nelle prossime settimane venga da altri attori a livello regionale, a livello locale, dal cluster, una spinta, un invito: "Signori se abbiamo un testo condiviso assumetevi le vostre responsabilità, al di là degli iter parlamentari e delle modalità che competono al legislatore, e chiudiamo la partita". Questo perché se lanciamo l'autonomia finanziaria, correggendo alcuni meccanismi in maniera da farla funzionare, e se la riforma 84 cominciare ad avviare un trend di investimenti pubblici nei porti, quanto meno

ci mettiamo nella condizione di cogliere la ripresa. I traffici poi andranno a prenderseli gli operatori non certo la politica.

Avv. Fulvio Bonavitacola
Molti punti dell'intervento del vice ministro De Piccoli penso siano un invito a nozze per il professor Cascetta. In particolare per quanto riguarda il concetto di federalismo infrastrutturale.

La nostra associazione da tempo è fermamente convinta dell'esigenza di avere una visione strategica nazionale sul destino della portualità. Naturalmente è altrettanto consapevole che la programmazione a livello regionale ed il coordinamento con gli enti locali è assolutamente essenziale.

Volevo chiedere al professor Cascetta - in relazione alla sua esperienza di assessore ai Trasporti, come rappresentante di questo settore in seno alla Conferenza delle Regioni ed infine come membro del gruppo di relazione del Piano della Mobilità - quali siano le sue riflessioni in merito a programmazioni strategiche, interesse nazionale ed articolazione periferica della pianificazione.

Il ruolo delle Regioni nello sviluppo dei porti

Prof. Ennio Cascetta
Nel salutare tutti voglio veramente esprimere un apprezzamento per l'invito che, a mia memoria, per la prima volta Assoporti ha rivolto alle Regioni italiane, alla Conferenza delle Regioni, e questo invito a partecipare all'Assemblea di Assoporti lo intendo e lo apprezzo non solo come atto di cortesia istituzionale, ma come il riconoscimento del ruolo che le regioni italiane, in quanto elementi costitutivi dello Stato italiano, possono e devono svolgere per lo



Ennio Cascetta
Assessore Trasporti
Regione Campania

sviluppo del sistema portuale nel nostro paese. Un ruolo che è garantito dalla riforma del titolo IV della Costituzione che, come sapete, prevede una competenza concorrente delle Regioni insieme allo Stato sui nodi di interesse nazionale, e quindi sui Porti ma, e che è anche conseguenza di prassi ormai consolidate non solo nei 14 anni di vita della riforma, ma anche, e molto, nei 7 anni e mezzo ormai in cui nel nostro Paese c'è stata di fatto una trasformazione istituzionale collegata all'elezione diretta del presidente della Regione.

Quindi è cambiato, oltre che nella norma, anche nel senso comune e politico il ruolo delle Regioni nel nostro Paese. Questi anni di rapporti, talvolta anche conflittuali, dimostrano secondo me una cosa. Dimostrano che è necessaria, è assolutamente necessaria, una co-pianificazione su una materia come quella della portualità che ha valenze strategiche nazionali, addirittura internazionali, ed importantissime ricadute locali. È evidente a tutti voi, e a tutti noi, che la quasi totalità dei porti nel nostro Paese si trova al centro delle più importanti e più congestionate città italiane. Quindi bisogna trovare il modo, co-pianificando, di decidere insieme tenendo conto della duplice natura dell'elemento portuale, al-

meno dei porti di interesse nazionale.

Lo ripeto per essere ancora più esplicito: i porti devono essere nodi di una rete di trasporto nazionale ed internazionale, che nel Piano Generale dei Trasporti veniva individuata come Snit (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), ed al tempo stesso devono essere elementi fondamentali per lo sviluppo del territorio, per l'economia, per l'assetto urbano, per la vivibilità delle città e delle regioni italiane. Bisogna tenerle insieme queste due cose. Non possono andare separatamente.

Ho ascoltato ed anche letto con attenzione la relazione del presidente Nerli. Devo dire che condivido molte delle sue valutazioni. Innanzitutto mi sembra importante, da non sottovalutare anche in chiave programmatica, la trasformazione del mercato dello shipping internazionale che - come dire - sta modificando il modello a cui siamo abituati a pensare per quanto riguarda la portualità mediterranea e quindi italiana. Un modello basato unicamente sul modello hub di transshipment e porti regionali che va arricchito da porti che possono svolgere altre funzioni quali ad esempio hub gateway. Insomma, un sistema più articolato, più complesso che deve trovare a queste articolazioni e a questa complessità risposte in termini programmatici, generali e nazionali.

Condivido ancora - mi sento di farlo a livello personale - il giudizio sostanzialmente e positivo sulla Legge 84/94. Al vice ministro De Piccoli, al ministro Bianchi, dico che noi non saremo qui oggi a parlare, come stiamo parlando, se non ci fosse stata quella legge 14 anni fa.

Il mio è un giudizio positivo nei riguardi di una legge che ha avuto, come dovrebbe essere sempre in un paese moderno, il tempo per dispiegare i suoi effetti. Il tempo per mettere in evidenza le cose che hanno funzionato bene e le cose che hanno funzionato meno bene. Oggi, la

dico così, ha bisogno di una manutenzione straordinaria. In un paese moderno le cose si fanno così, non si fanno le riforme, le controriforme, le contro controriforme a distanza di mesi o di anni. Bisogna avere una capacità di sperimentazione. La Legge 84 è stata una delle leggi che ha avuto un tempo adeguato di sperimentazione e mi sembra giusto ed opportuno in questo momento porre mano ad un'operazione di manutenzione straordinaria che, come dicevo, faccia tesoro delle esperienze che abbiamo accumulato tutti. Esiste ormai un consolidato di esperienze, di problemi, che si sono avuti nella gestione della portualità italiana. Teniamo conto, ad esempio, delle modifiche intervenute nel titolo IV della Costituzione. Nel '94 non c'era. Quindi diciamo che è opportuna, utile, necessaria, questa fase di revisione. Una revisione - concordo anche qui con la valutazione di Nerli - che deve portare a snellire, semplificare, accelerare, mantenendo - secondo me - il carattere dell'autorità portuale come soggetto pubblico operativo. E condivido anche la preoccupazione sui meccanismi aggiuntivi di finanziamento, avendo ben presente quello che è stato detto stamattina. Mi sembra ragionevole. Noi, come diceva anche Anna Donati, dobbiamo arrivare ad un quadro condiviso di priorità

anche infrastrutturali - e per condiviso dirò fra un attimo cosa intendo - finanziate con risorse della Legge obiettivo e con altri interventi di tipo più locale, dove per locale intendo localizzati in aree portuali o nelle immediate vicinanze. Insomma possono venire finanziate con l'extra gettito che deriva dalla norma che è stata introdotta in Finanziaria. Anche io, per la verità, condivido le preoccupazioni avanzate sulla stabilità del gettito economico che può venire da quella norma. La stabilità del gettito è un elemento fondamentale per poter utilizzare quelle risorse, soprattutto per co-finanziare interventi pubblico - privato. Infatti è evidente che a fronte di un'incertezza, di una instabilità, una erraticità del gettito è difficile fare un contratto con una parte terza, soprattutto se poi è richiesto un investimento di capitale anche all'operatore privato. Tutti abbiamo molte aspettative sul Piano Generale della Mobilità che è in fase di redazione. Ne parlerà sicuramente il ministro Bianchi e, quindi, io non mi ci trattengo per nulla. Dico solo che esiste l'aspettativa di un Paese per l'adozione di uno strumento che rimetta in moto un processo moderno di programmazione della mobilità in Italia. Il mio auspicio è che questo strumento, ossia il Piano Generale della Mobilità, sia portato rapidamente a

conclusione. Infine, ovviamente, non posso non dare qualche risposta alle sollecitazioni che mi sono state fatte sul tema del ruolo delle regioni nel nuovo assetto della portualità italiana. Così come ha fatto anche Anna Donati, voglio far presente che è in corso in questi giorni, in queste settimane, un lavoro presso la Commissione che presiedo, e quindi quelle che esprimerò sono delle mie opinioni personali. La Commissione dei Trasporti Infrastrutture ed Assetto del Territorio, che presiedo, non ha ancora assunto una posizione in quanto tale. Però vorrei evidenziare un punto che mi sembra utile. Penso che su alcune materie si stia utilizzando poco il ruolo della Conferenza delle regioni. Perché una cosa è il rapporto uno a uno con la singola regione e quindi Legge obiettivo, eccetera, eccetera, un'altra cosa è il rapporto con la Conferenza delle Regioni dove sono rappresentate diverse esigenze, diversi colori politici, e dove diverse visioni tra nord e sud del paese trovano una loro composizione. Il ministro Bianchi mi è buon testimone che nei campi in cui abbiamo lavorato come Conferenzadelle Regioni, per esempio la riforma del trasporto pubblico locale, quella commissione, quel lavoro, ha funzionato. Dalle Regioni è venuto un contributo positivo. Quindi, per dare una prima risposta sul tema del federalismo, penso che per portare avanti le scelte a livello nazionale vada valorizzato il ruolo della Conferenza delle Regioni oltre, ovviamente, all'insostituibile interlocuzione con la singola Regione. La valorizzazione del ruolo delle Regioni, secondo me, si può - come dire - sintetizzare su cinque materie, su cinque aspetti. Il primo di questi aspetti è nel raccordo fra le diverse Autorità portuali che operano sulla stessa regione. E' di attualità la questione della fusione di più Autorità portuali, dove è evidente che un'intesa con la Regione, intesa per la com-

petenza concorrente, è in dispensabile. Ma c'è anche il tema dei sistemi portuali. Per esempio, nella Regione che rappresento, la Campania, abbiamo ceduto la responsabilità amministrativa di due importanti porti commerciali all'Autorità portuale di Napoli per costituire un sistema più allargato rispetto al singolo porto di Napoli. È evidente che scelte di questo tipo non possono che essere fatte di intesa o addirittura su iniziativa delle Regioni. Il tema dell'integrazione fra diverse autorità portuali che insistono sullo stesso territorio regionale, che è un tema vero, e che capisco, è un tema che ha una difficile soluzione in termini di soppressione e accorpamenti. Potrebbe avere soluzione anche in forme più leggere di integrazione. In Campania abbiamo sperimentato senza avere una previsione di norma - ma nessuno ci impedisce invece di introdurre una norma e dargli anche un valore - un'agenzia per la promozione della logistica dentro la quale ci sono le due autorità portuali e, visto che ci siamo, anche i gestori degli interporti. L'integrazione, in questo caso, non è un'integrazione di tipo amministrativo, ma è un'integrazione forte di tipo programmatico, di condivisione delle scelte, di sviluppo del mercato ed anche di specializzazione dei diversi soggetti che operano in un sistema logistico - territoriale. Così facendo si risolve anche il tema raccordo porti - interporti, perché dove per fortuna gli interporti ci sono, come da noi, è bene che questo raccordo ci sia, e sia forte, se vogliamo - come vogliamo - far funzionare gli interporti anche come retroporti. Il secondo aspetto con il quale si può valorizzare il ruolo delle Regioni riguarda la loro presenza dentro il Comitato portuale. È evidente che la norma, così come è prevista oggi, è una norma scritta prima della riforma del titolo IV della Costituzione. E' evidente che



le prerogative esclusive delle Regioni, che sono individuate dalla Costituzione italiana come soggetto con competenza concorrente, non sono sufficientemente garantite valendo il suo voto quanto quello di un qualunque altro rappresentante del Comitato. Penso che dovremo tutti fare una riflessione che preveda che, nei meccanismi di funzionamento dei Comitati portuali, su alcune materie ci sia un voto pesato delle Regioni e possibilmente anche degli altri Enti territoriali - Comuni e Province - e per singole materie. Bisogna forse rinviare la soluzione del problema ad un decreto attuativo piuttosto che ad una norma di riforma.

Occorre insomma individuare quali sono le aree di competenza che non possono essere messe a fattore comune con i rappresentanti dei lavoratori, senza nulla togliere ai lavoratori portuali, o con i rappresentanti degli operatori portuali.

Il terzo modo - secondo me - con cui è possibile valorizzare il ruolo delle Regioni è rivedere la gestione delle procedure. Tutti diciamo che vogliamo procedure più snelle. Allora, nell'approvazione dei Piani regolatori portuali, anche sui pareri ambientali, si può fare riferimento a momenti regionali, piuttosto che a momenti nazionali. Esistono in tutte le Regioni commissioni "Via" (Valutazione impatto ambientale) che funzionano. Facciamo una riflessione se è il caso di mantenere su alcune questioni una centralità, oppure se è il caso di valorizzare le competenze regionali.

Il quarto punto nell'ambito del quale è importante - secondo me - valorizzare il ruolo delle Regioni, è quello della individuazione delle priorità di investimento a livello nazionale. E' del tutto evidente che non si può ragionare solo in chiave locale, ne solo in chiave bilaterale.

E' necessario un momento di raccordo. Mentre su alcune materie ha funzionato, c'è stato ed ha funzionato, su questa

materia dico con franchezza non c'è stato.

Come Conferenza delle Regioni, non c'è stato trasmesso nessun disegno di Legge nonostante questa sia una materia concorrente.

Fra l'altro ci sono alcuni tavoli, a cui faceva riferimento anche Francesco Nerli, in cui le Regioni non sono state neanche invitate. Quindi questo mi sembra un punto su cui una riflessione sarebbe utile farla tenendo presente che le Regioni - come dicevo - a parte la loro competenza costituzionale, sono un pezzo di questo Stato italiano a cui tutti quanti teniamo.

Infine, è evidente che sulle scelte degli investimenti di carattere più specificatamente locale, quindi raccordi stradali, ferroviari - necessari come il pane e in alcuni casi più necessari degli interventi dentro i porti e che poi impattano fortemente sui singoli territori in termini di carico infrastrutturale - non può non esserci il consenso esplicito. Gli strumenti ci sono: accordi di programma, eccetera... Vorremmo farne uno anche con il Ministero delle infrastrutture, e in tale ottica stiamo sollecitando il ministro Di Pietro già da un po' di mesi.

In conclusione penso che ci siano oggi le condizioni, come chiedeva De Piccoli, per fare insieme un tentativo. Lo ritengo assolutamente utile. Più che utile, necessario. Ne-

cessario per dare un ulteriore slancio, per attivare il secondo stadio dello sviluppo della portualità nel nostro Paese. Condivido tutte le valutazioni su questo punto di vista. Mi permetto di dire da meridionalista, che lo sviluppo, importante sia al nord che al sud, è importante al sud più che al nord, perché là ci sono meno alternative di sviluppo economico. Stiamo trattando un tema di grande importanza ed io sono sicuro che la Regione che rappresento, ma più che quella, la Conferenza delle Regioni, non farà mancare il proprio contributo, ove richiesta e coinvolta, per il disegno di questo nuovo modello di sviluppo della portualità italiana.

Avv. Fulvio Bonavitacola
Sicuramente questa ipotesi, cioè l'aver un raccordo continuo della Conferenza delle Regioni con il Governo e con l'Associazione dei porti sui temi di cui abbiamo parlato oggi, sarà uno dei possibili momenti di lavoro anche nelle prossime settimane, anche in relazione al dibattito sulla Finanziaria, sull'autonomia finanziaria e sulle cose che ci siamo fin qui detti.

Credo che al ministro Bianchi non si debba chiedere altro se non di navigare in modo libero su questa ampia piattaforma di discussione emersa in questa assemblea, e sicuramente saprà trarre le conclusioni più opportune

anche indicando una traccia per il futuro lavoro.

Dialogo sulle cose che dobbiamo modificare

On. Alessandro Bianchi
Grazie Presidente, un ringraziamento particolare ad Assoport, ed al presidente Nerli per questo invito. È la mia seconda partecipazione all'Assemblea di Assoport. Devo dire che non posso non sottolineare un sostanziale cambiamento che avverto un po' nel clima generale, un po' anche nel merito delle questioni che attengono a questo settore. Le relazioni, gli interventi ai quali ho potuto assistere, nonché la relazione del presidente Nerli che ho letto molto attentamente, danno sicuramente la misura che questa è una sede nella quale si può discutere, e discutere a livelli alti, dei problemi della portualità italiana.

Lo dico pensando alle infinite occasioni alle quali partecipiamo in cui alla fine rimane poco o niente. Qui stiamo discutendo nel merito infilando il bisturi in alcune ferite. Va benissimo per il lavoro che dobbiamo fare.

Parto proprio dalla relazione del presidente che è stata





Alessandro Bianchi
Ministri dei Trasporti

ampiamente ripresa da tutti. Tornerò anche, inevitabilmente, su molte delle considerazioni che sono state fatte, in parte per assentire e in parte per sottolineare il mio punto di visto.

Devo dire innanzitutto che l'apprezzamento generale che esprimo per quanto esposto dal presidente Nerli è relativo allo scenario che in apertura della sua relazione ha dato del sistema dell'economia del mare e dell'economia della portualità in particolare.

Credo che questa sia la dimensione dalla quale è opportuno iniziare ogni ragionamento che si fa in questo campo. Anche se poi dobbiamo arrivare a lamentare la mancanza di un escavo in un porto sconosciuto o conosciuto del sud, dobbiamo partire da una visione alta dei problemi, dobbiamo partire dall'idea che Nerli ha abbondantemente sottolineato. Si è messo in moto, a partire dall'Est asiatico, un immenso movimento che sta generando una sorta di "tsunami" anche all'interno del nostro bacino mediterraneo e che più in generale coinvolge tutto quello che interessa l'economia dei flussi marittimi, l'economia portuale in particolare.

Parlare oggi del raddoppio di Suez può sembrare un discorso a futura memoria. Ci vorranno lunghi anni perché questo si realizzi. Ma se

non ragioniamo in quella dimensione, non avremo la capacità di mettere insieme una strategia.

Addirittura avremo il raddoppio di Panama che, probabilmente, sposterà equilibri su scala mondiale ai quali dovremo agganciarci per molti decenni avvenire, per non parlare infine del passaggio a nord - ovest.

Apprezzo particolarmente anche l'analisi su quanto sta accadendo all'interno del bacino del Mediterraneo, perché è quello con cui abbiamo strettamente a che fare nel nostro Paese. Il dato - ne ho preso uno dei tanti - che segnala un aumento del 9% tra il 2005 ed il 2015 dei traffici all'interno del Mediterraneo è un indicatore importante. E' un numero importante. Ma all'interno di questo dobbiamo conoscere la tipologia di questi flussi.

Dobbiamo saperlo soprattutto perché è da lì che derivano i problemi che tutti i protagonisti della vicenda, dalle Autorità portuali, alle Regioni, al Ministero e via dicendo, hanno davanti. Come facciamo ad intercettare al meglio i flussi e portarli nei nostri porti? Questo mi sembra il quesito al quale dobbiamo cercare di dare risposta.

E qui io condivido anche il fatto che dobbiamo saper leggere la dimensione molteplice delle funzioni che si svolgono nei nostri porti da quelli dei grandi transhipment a quelli dei porti di valenza regionale fino ai gateway, insomma l'idea di un sistema Porto tecnologico, questo concetto di sistema perché vorrei riuscire a dare parole - come ha appena fatto l'assessore Cascetta - e cercare di capire che cosa intendiamo come linea di azione per andare verso una logica sistemica che non significa necessariamente che adesso prendiamo e mettiamo tutto inchiodato da qualche parte che non è possibile.

Condivido anche il fatto che bisogna far tesoro delle diverse funzioni che i nostri porti svolgono - da quelli che sono

"terminali" per i flussi turistici e commerciali, a quelli che fanno transhipment - e che dobbiamo valorizzare, far crescere nella capacità di catturare ciò che gira.

Sappiamo della grandissima elasticità di comportamento degli armatori. Siccome fanno molta attenzione al costo orario, giornaliero, delle grandi unità oggi in linea, selezionano il porto più adatto per guadagnare in termini diversi e principalmente dal lato economico. Allora, se abbiamo a che fare con un fenomeno che mette a disposizione enormi potenzialità di crescita per il nostro sistema Paese - e convengo con quanto detto prima dal vice ministro De Piccoli - fattore decisivo diventa l'efficienza della portualità italiana.

Dobbiamo quindi sviluppare al massimo la nostra capacità di capire che cosa sta succedendo, di immaginare che cosa succederà e di costruire di conseguenza strategie e poi azioni contingenti.

Le singole azioni che noi abbiamo intrapreso l'anno scorso e che stiamo intraprendendo adesso, che continueremo ad intraprendere nel corso dell'anno, non possono non essere collegate ad un'idea sempre più forte, sempre più chiara, su cosa dobbiamo fare e dove vogliamo andare. Diversamente è possibile che ci siano sì dei provvedimenti utili - qualcuno penso che sia stato messo in campo, altri magari no, altri perfettibili - ma purtroppo tutti adottati in una logica in cui non si va oltre il "fare la spesa per la cena". Noi invece dobbiamo avere un orizzonte più ampio, di più lungo respinto.

Per quanto riguarda la legge Finanziaria 2007 sulla quale, mi sembra, che Assoporti attraverso il suo presidente abbia espresso un giudizio sostanzialmente positivo. Esistono, è vero, alcune ombre legate un po' ai ritardi, ai tempi troppo lunghi, di alcune attuazioni e di alcuni meccanismi interni. Vorrei ricordare che degli otto commi della Legge Finanziaria 2007 che

riguardavano l'azione del Ministero dei Trasporti in tema di portualità, quattro in questo momento sono alla Corte dei Conti per la registrazione, cioè è finito completamente il loro percorso.

In particolare sono il comma 983 sul fondo perequativo (i 50.000.000 di euro 2007 - 2009), il comma 990 sulla fissazione di tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da devolvere alle autorità portuali, il comma 991 (10 milioni di euro per quindici anni) e i commi 994 e 995 (15 milioni di euro per 15 anni).

Può anche darsi che abbiamo impiegato un mese in più, un mese di troppo rispetto a quanto poteva essere, però è un fatto che oggi sono lì. Questo significa che, una volta rilasciato il fatidico bollino, questi sono provvedimenti subito utilizzabili da parte delle Autorità portuali.

Uno degli otto è stato trasmesso da pochi giorni alla Conferenza Stato - Regioni per il previsto parere. Mi riferisco al comma 1.003 sull'individuazione degli hub portuali di interesse nazionale. Altri due sono ancora in corso di elaborazione: il 989 bis sul riordino della disciplina delle tasse per cui è stata già predisposta una bozza sulla quale si sta lavorando, ed il 1.005, ovvero il piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali ed il riparto delle risorse, i 100.000.000 del 2008, che è collegato strettamente al discorso degli hub portuali; quindi aspettiamo la conclusione dell'iter dell'altro.

Mi sembra di poter dire che il giudizio di Assoporti sia quindi sostanzialmente positivo vista anche la possibilità di intervenire, di, in qualche modo, ritoccare. Vedremo come possibile farlo con atti non legislativi oppure lavorando su quello che è lo scenario oggi aperto. Mi riferisco alla Finanziaria 2008, su cui la valutazione di Assoporti mi sembra un po' meno favorevole.

A tal proposito, ripetendo quanto detto prima anche dal

presidente di Commissione Meta, tutto quello che sarà possibile fare per intensificare gli interventi dedicati alla portualità o per modificare quelli che sono già stati messi sul tappeto sarà discusso alla Camera. Lo abbiamo sempre fatto, forse anche in maniera non troppo strutturata, e continueremo sicuramente a dare la nostra disponibilità a dialogare su cosa e come dobbiamo cambiare.

Ricordo che il principale intervento, in questo caso, è quello costituito dall'articolo 5 comma 43 che riguarda appunto l'incremento dell'Iva e delle accise per finanziare gli investimenti. Su questo sono state fatte diverse osservazioni. La principale o almeno una di quelle sostanziali – mi pare di capire – è quella per cui il destinare alle Regioni questo fondo potrebbe creare delle disfunzioni nella distribuzione di questi fondi.

Non è che non abbiamo la consapevolezza del fatto che con un fondo attribuito alla Regione in cui esistono cinque porti poi diventa difficile dire che ogni Provincia o porto abbia la sua parte.

Non di meno credo che destinataria di un fondo di questo genere non possa che essere una Regione in quanto soggetto di governo di un territorio nel quale insistono porti e Autorità portuali. La norma oggi sul tavolo è stata messa a punto dal Ministero. E' stata anche discussa. Ma il vostro contributo potrebbe essere determinante per meglio calibrarla. Mettiamoci intorno ad un tavolo e facciamolo. Da parte nostra c'è la più ampia disponibilità.

Sulla Finanziaria 2008 ricordo che il Ministero dei Trasporti ha presentato degli emendamenti al disegno di legge già in Senato. Siccome al Senato sono stati ritirati, c'è la possibilità di ripresentarli alla Camera. Valutiamoli insieme. Mi riferisco in particolare all'eliminazione del taglio dei consumi intermedi per le Autorità portuali. Non mi sembra un discorso di poco conto; le Università

si sono molto impegnate al riguardo. Non hanno ancora ottenuto tutto.

Poi c'è la semplificazione amministrativa in materia di approvazione dei piani regolatori portuali, la riallocazione delle somme non utilizzate alle Autorità Portuali e la remissione delle norme sulle quote pilota.

Ripeto, 4 emendamenti sono lì. Se ci vogliamo sedere e valutare se riproporli ed in che modo, nella stessa maniera o meno, queste sono cose che per iniziativa del Governo, per il tramite del Ministero dei Trasporti, possiamo sicuramente fare.

La considerazione di carattere più generale che volevo fare su quanto si è messo in piedi tra lo scorso anno e quest'anno in materia di portualità, è che credo bisogna riconoscere – De Piccoli l'ha detto in maniera chiara prima - che una piccola rivoluzione è già avvenuta, ce l'abbiamo alle spalle ed è quella che è avvenuta con la Finanziaria 2007. Lì c'è stato un punto di rottura rispetto alla fase precedente e di apertura di un nuovo scenario. Ora, come tutte le evoluzioni, mi riferisco a vari tipi non solo a quella corrente, rompono un equilibrio precedente, ma difficilmente costruiscono già compiutamente l'equilibrio successivo. Rompono l'equilibrio precedente, creano un altro stato di cose. Su questo stato di cose diverso, se siamo d'accordo

che è diverso - questo è il mio punto di vista - dobbiamo lavorare per far in modo che questa rivoluzione abbia ricadute positive per ciò che serve ai porti italiani. Sono tanti i provvedimenti che possiamo mettere assieme.

Credo che i due elementi fondamentali che servono in questo senso, l'autonomia delle Autorità portuali e la questione risorse, sono stati per una parte quasi compiutamente definite. Sull'autonomia so che il vostro giudizio non è completamente positivo perché ci sono dei lati ancora da chiarire, e che vorreste modificare. Facciamolo. Siamo in presenza comunque di una cosa che è già sostanzialmente diversa, e a cui dobbiamo finire di attribuire la più giusta e più completa fisionomia. Facciamolo perché si può fare e perché ci sono tutte le condizioni per farlo. Più complicato, evidentemente, è il tema delle risorse. Dei tentativi sono stati fatti con le due Finanziarie, anche con quella di quest'anno. Probabilmente, anzi sicuramente, non sono sufficienti a garantire che l'autonomia si possa dispiegare compiutamente in modo da poter fare una programmazione seria degli interventi, in modo da poter realizzare le opere. Intanto non stiamo immettendo risorse fresche, questo è un dato di fatto; siamo appostati, siamo in attesa, che passi un treno stracarico di euro, da assaltare, in modo

da destinare a questo settore nuove risorse, come peraltro anche al trasporto pubblico locale o alle Ferrovie.

In questo momento purtroppo passano treni desolatamente vuoti e quindi ci dobbiamo accontentare di inventare meccanismi con i quali pensiamo di produrre ricchezza. Le norme contenute nelle Finanziarie sono tentativi abbastanza intelligenti - secondo me - capaci di liberare risorse, di coprire fronti che non possiamo alimentare in maniera diretta.

Eccoci allora a fare - diciamo - questo lavoro di inventiva "cum grano salis", con un pizzico di buon senso. Faccio una considerazione sul cosiddetto federalismo infrastrutturale. Se qui non teniamo conto di quello che ha detto prima De Piccoli questo federalismo infrastrutturale non ci porta da nessuna parte, anzi ci porta verso una direzione molto pericolosa. Ci porta a ricreare l'ennesima situazione di conflitto tra alcune aree del Centro-Nord, ed alcune aree del Sud. Noi questa cosa non ce la possiamo permettere. Capisco che si arrivi a pensare che in presenza di una parte del gruppo che ansima, che non ce la fa a tenere il ritmo, quelli davanti devono camminare, non devono essere penalizzati.

Questo è un aspetto che dobbiamo sicuramente aver presente, ma non possiamo neanche permetterci di sgan-



ciare ulteriormente l'altra parte del gruppo. Non se lo può permettere il Paese. Il federalismo infrastrutturale, ho detto in modo esplicito in un recente convegno svoltosi a Genova, si può fare solo se noi costruiamo una cornice condivisa a livello nazionale che crei condizioni che non penalizzano certe cose e crei le condizioni perché altri possano comunque avere quello che ritengono di dover avere. Il Paese è uno. Non possiamo far finta, in ogni regione, in ogni provincia, di dimenticarci pensando alla sola dimensione locale. Non ce lo possiamo permettere e comunque è una cosa che questo Governo non ha alcuna intenzione di fare.

Tornando a parlare in maniera più specifica dei porti e delle Autorità portuali l'aspetto che a me pare più importante è quello relativo ai cosiddetti "sistemi regionali" o ai meccanismi - e qui mi aggancio a quello che diceva Cascetta - di integrazione fra porti ed Autorità portuali regionali che devono consentire di massimizzare le risorse che ciascuno può mettere in gioco.

Oggi abbiamo 23 autorità portuali. Prima erano 25. Due le abbiamo soppresse per assoluta mancanza di requisiti. In questi casi è il minimo che si possa fare dopo l'esito di una istruttoria fatta su tutti i porti. Quando ho risposto all'interrogazione,

al Senato, c'era chi mi diceva "rimangiate la decisione". Io non mi rimangio proprio niente. Dopo aver pregato il Presidente della Repubblica di firmare un Decreto vado forse a dirgli: "no scusa, ho sbagliato torniamo indietro"? Non è che valuto che 23 o 25 Autorità portuali siano troppe. Però sopprimere le autorità portuali per mancanza di requisiti mi sembra la maniera giusta anche per cominciare a fare delle cose.

L'altra, appunto, è quella di incentivare i sistemi.

Un sistema, logicamente - l'ingegner Cascetta lo sa bene - è un insieme di elementi che hanno legami talmente forti tra loro che la forza dei legami è pari a quella degli elementi. Domando: siamo in grado di mettere in piedi un meccanismo del genere nelle varie regioni italiane e nei vari porti italiani? Probabilmente no! Realisticamente no! Dove si è capito di poterlo in qualche modo fare, è stato fatto. In alcuni casi è stato fatto più in una cornice di carattere formale che sostanziale, ma comunque si è fatto. Non è però che sia strettamente necessario andare in quella direzione. Si può andare in una direzione che sicuramente è più facile da praticare, che è quella dell'integrazione dei porti regionali.

Sono cose dette e ridette. Perché le ripeto? Aggiungo un elemento, perché forse dobbiamo pensare ad introdurre

meccanismi di incentivazione per queste cose. Insomma, noi potremmo praticare la strada di tagliare le Autorità portuali portandole da 26 a 13. E' come il Governo che deve diminuire i Ministri. Io però non riesco ad andare appresso a questa cosa, perché altrimenti posso dire che le partite di calcio bisogna giocare in 7 anziché in 11. Qualcuno mi deve spiegare il perché. Allora, se mi dicono che 13 va meglio di 25 io sono pronto a farlo ma non in maniera politica. In maniera politica non funziona. Allora non possiamo dire solo "non vanno queste cose". Possiamo invece incentivare i meccanismi nel discorso del sistema con ad esempio è stato fatto nel Lazio, o come si propongono di farlo in Puglia. E' una scelta. Se si regge va bene così. Dove pensiamo che sia difficilmente praticabile, occorre pensare più realisticamente ad una forte integrazione. Credo che questa sia una cosa possibile. Da un lato c'è quindi da superare da parte di alcuni soggetti una dimensione un po' ristretta, spesso limitata al circondario, e dall'altra è necessario da parte nostra mettere in campo dei meccanismi di incentivazione. Vediamo come.

In genere le cose che stuzzicano di più sono quelle economiche. Proviamo perciò a capire se possiamo introdurre meccanismi di incentivazione economica per favorire questo tipo di integrazione. Mi sembra che molte cose si semplificherebbero.

Questo mi consente anche di fare una considerazione sul problema che è stato sollevato riguardante le modifiche delle autorità portuali, del soggetto autorità portuali. Credo che forse si è data troppa enfasi a taluni discorsi, fatti pure da autorevoli rappresentanti di istituzioni in occasione del già citato di Genova, che non ha alcuna attinenza con propositi - meno che meno con atti formali - che il Ministero sta elaborando sul tema. Non ci

è infatti mai passato per testa il proposito di cambiare così drasticamente la natura della autorità portuali.

Io non condivido l'idea che ci sia bisogno di un po' di "chirurgia estetica" atta a ristrutturare queste Autorità portuali. Infatti un riassetto si può intraprendere tranquillamente con provvedimenti non difficili da fare. Credo che la procedura attualmente in essere per la nomina del presidente delle Autorità portuali abbia alcuni punti deboli dentro ai quali ogni tanto ci troviamo e che rendono, per così dire, difficile la vita. L'ho ricordato anche l'anno scorso. Ho trovato cinque commissari e abbiamo rinnovato da allora sette presidenze. In questo momento c'è una sola autorità portuale guidata da un commissario, quella di Messina, - a parte le due sciolte che hanno un commissario liquidatore - che svolge le funzioni di presidente e che è stato nominato in quanto era scaduto il termine di legge prima che si arrivasse ad un accordo. Un accordo che credo però sia molto vicino. Tutto questo comporta tempi lunghissimi ed anche fatiche tremende, perché ci sono dei passaggi che sono stati lasciati in maniera un po' troppo indeterminata. Anche nella conclusione.

Credo che un processo del genere deve necessariamente avere una conclusione, dobbiamo poterlo chiudere rapidamente. Ho faticosamente praticato la strada atta a chiudere la vicenda, ma per farlo sono dovuto andare in Consiglio dei Ministri. Mi sembra un po' esagerato che alla fine si debba ricorrere ad un voto del Consiglio dei Ministri per nominare un presidente. Se questo meccanismo lo rivediamo un po', farà bene alla salute di tutti quanti.

Ritorno allora nel dire che il ruolo della portualità ed il ruolo quindi delle Autorità portuali, dell'Associazione delle Autorità portuali, che è Assoporti, e di tutti quelli che hanno interessi in questo settore, deve essere neces-



sariamente nella prospettiva di tipo contingente che è la Legge Finanziaria che stiamo approvando e nell'ambito della quale possiamo fare le cose che ho detto.

C'è anche una prospettiva di lungo periodo che è quella del Piano Generale di Mobilità – sul quale concluderò – che ha una dimensione strategica che dobbiamo saper costruire. Dobbiamo costruire in questo Paese una strategia di lungo termine in materia di portualità.

Esistono già alcuni presupposti normativi, altri vanno cambiati.

E' stato detto abbondantemente della discussione che si è aperta sulla rivisitazione della Legge 84. Ci saranno anche qui dei ritardi, ritardi di cui ogni volta siamo a lamentarci. Vediamo di fare la conta delle cose quando le chiudiamo. Sulla Legge 84 c'è in questo momento una proposta che è stata elaborata all'interno del Ministero dei Trasporti sotto il coordinamento dello staff del vice ministro De Piccoli e che sarà oggetto di discussione. Ho detto fin dall'inizio che il rapporto tra questa nostra proposta e le 4/5 proposte che già sono depositate in Parlamento e che entreranno in discussione deve essere - se possibile - un rapporto per la ricerca di un "treno comune" di modifiche tali da arrivare ad un testo condiviso.

Questo però presuppone prima un fatto, cioè che ci

sia una condivisione di quello che c'è scritto dentro al nostro provvedimento riguardante la Legge 84.

Su questo ha perfettamente ragione De Piccoli. E' inutile andare a cercare accordi nelle Commissioni Parlamentari se sia più bello il testo mio, o il testo tuo, e quale portiamo avanti, se non siamo tutti convinti. Convinti noi, convinti voi che siete in prima linea, e tutte le altre entità interessate come ad esempio le Regioni che hanno competenza in quanto soggetti concorrenti. Se siamo d'accordo su questi contenuti non faremo un grande sforzo a trovare, e a far passare, un testo ampiamente condiviso. Concludo, dicevo, con un rapido accenno al discorso del Piano generale della Mobilità. Ringrazio Nerli per l'apprezzamento che ha fatto in proposito nel suo discorso. Lui peraltro è stato parte attiva nell'elaborazione di questo piano così come lo è stato l'assessore Cascetta. Ricordo che un anno fa quando intervenni in questa assemblea si respirava scetticismo. In fondo il pensiero che affiorava era che noi non potessimo perdere tempo con la programmazione. <Vediamo di fare le cose che servono> si diceva.

Secondo me le cose che servono se non le pensiamo per lunghi termini non funzionano mai. Una corretta impostazione delle cose quindi non è quella del "fermi tutti, che

adesso programmiamo e quando abbiamo finito di programmare ricominciamo", ma è quella di portare avanti giorno per giorno, così come abbiamo fatto, provvedimenti di vario tipo, e contemporaneamente abbiamo cercato di mettere insieme questa macchina: il "Piano generale della Mobilità".

Ci siamo dati alcuni mesi di tempo per portarlo al confronto esterno, soprattutto con tutti gli operatori interessati a partire, ovviamente, dalle Regioni con le quali da tempo stiamo cercando di creare il punto di contatto tra lo scenario che intendiamo costruire e gli scenari che localmente sono stati costruiti. In molte Regioni questo lavoro è già stato fatto. Le due proposte devono necessariamente integrarsi.

In due parole che cosa sarà questo Piano Generale della Mobilità? Sarà innanzitutto un quadro d'insieme della mobilità di questo Paese. Abbiamo l'obiettivo, abbiamo l'idea, di dover costruire uno scenario di lungo periodo, da qui al 2020, immaginando come sarà la realtà e se condiviso, che cosa dobbiamo fare per dare valide risposte nei prossimi 12 - 13 anni alla mobilità del Paese che, secondo noi, deve rispondere a tre grandi requisiti: quello di essere efficiente, quello di essere sicura, e quello di essere sostenibile. Credo che chiunque di noi riflettendo un attimo su cosa

vorrebbe dall'offerta di trasporti del Paese per veder assicurata la propria mobilità penserebbe a queste tre cose. Su questo noi dobbiamo lavorare. Abbiamo iniziato ad impiantare alcuni paletti che sono quelli che portiamo in discussione. Tra l'altro, questo rapporto tra mobilità, trasporti ed infrastrutture definisce la sequenza ordinata del fare.

Il ministro Di Pietro oggi mi ha detto: "rappresenti tutti". Sono lusingato e anche preoccupato. Questo perché il rapporto tra la realizzazione di infrastrutture - vado lì e costruisco un porto, una ferrovia, un aeroporto, un'autostrada - e la mobilità, è un rapporto essenziale in una filiera che deve vedere l'analisi e la comprensione della domanda di mobilità. Domanda legata alle esigenze delle persone e delle merci di andare da una parte all'altra del nostro Paese. Un disegno che definisce i sistemi di trasporto in grado di rispondere a quella domanda di mobilità e che, quando lo ha fatto, indica se ad esempio devo costruire 5 strade, 4 aeroporti, eccetera, che poi vanno realizzati. Questa mi sembra la sequenza sulla quale dobbiamo rimettere in ordine le cose. In questo paese purtroppo le cose non sono andate così negli scorsi anni. Aggiungo un'ultima considerazione: la parola chiave di questo Piano generale che portiamo in discussione è quello dell'integrazione.



Integrazione tra le reti di mobilità nazionali e quelle internazionali - diciamo mondiali in genere - e quello dell'integrazione tra i modi di trasporto. Qui torniamo ad un tema di strettissima pertinenza nei vostri discorsi sulla portualità: l'integrazione di livello. Tra il livello delle grandi percorrenze e delle grandi comunicazioni ed il livello della comunicazione minuta, quella della circolazione sanguigna minuta, che innerva tutto il territorio di questo Paese, che si sviluppa in maniera piuttosto complessa sotto questo punto di vista.

Alla discussione mi auguro, e non credo, che Assoportri farà mancare il suo contributo. Infatti la Consulta per il Piano Generale della Mobilità verrà formata con tutti i soggetti interessati a partecipare a questo lavoro e con i quali potremo costruire insieme le modifiche da fare. Prima tratteremo le linee guida e poi, l'anno prossimo, metteremo mano al Piano vero e proprio. Su questo tema - e termino - oltre all'aspetto dei sistemi portuali o dell'integrazione portuale, a cui ho fatto accenno prima, esiste un altro grande nodo riguardante la portualità, che è quello dell'organizzazione delle catene logistiche. Mi sono accorto che su questa cosa stiamo muovendo passi ancora molto incerti. Ci sono nella Finanziaria un paio di provvedimenti qua e là. Non

è ancora ben delineato - l'ha fatto notare il presidente Donati prima - l'impegno in questa direzione, però posso assicurare che c'è una consapevolezza di questo. Quindi dobbiamo affinare il nostro lavoro per andare ad ogni passaggio, in maniera sempre più determinata, in quella direzione.

Spero che tutto questo continui all'indomani dell'approvazione della Finanziaria in maniera che si apra una prospettiva più sicura e più decisa di lavoro. Spero che l'anno prossimo, se mi vi terete ancora a questa vostra assemblea, potremo dire di aver fatto un lavoro ancora più positivo.

Le conclusioni del Presidente

Sen. Francesco Nerli
Vorrei dare a tutti appuntamento al prossimo 20 maggio. E' il giorno che abbiamo scelto per il "port-day" per il quale abbiamo chiesto il patrocinio dei Ministeri, della Presidenza della Repubblica, e che porteremo avanti anche con l'Anci e con Unioncamere.

Abbiamo pensato di istituire un "port-day" in questo Paese perché cresca intorno alle problematiche di cui ci occupiamo, una cultura più diffusa, dove più diffusa significhi anche più accessibile ai giovani e meno giovani che

nelle città portuali vivono le nostre problematiche.

Ringrazio in maniera informale, tutti gli intervenuti. La discussione è stata importante perché nessuno di noi ha taciuto i progressi che abbiamo fatto e le criticità che abbiamo di fronte. Sappiamo in quale quadro operiamo. Esiste una difficoltà finanziaria del Paese, e quindi quando ci avviciniamo alla Finanziaria cerchiamo di essere realistici. Sappiamo anche che vi sono sedi da attivare per fare scelte e dare priorità per le quali Padoa Schioppa non c'entra niente. Quindi sono d'accordo, sono convinto, così come diceva l'assessore Cascetta prima, il ministro Bianchi ora, che debbano essere attivati tavoli ai quali intervengano non soltanto i Ministeri, ma anche, in seno alla Conferenza Stato - Regioni, anche Assoportri. Eravamo tentati di chiedere l'istruzione - se questo tranquillizza di più - della Conferenza dei presidenti delle Autorità portuali invece di Assoportri. Ci rifletta il Governo. Assoportri rappresenta però le autorità portuali e può essere, come è accaduto in altri momenti, quando partecipava alla Conferenza Stato - Regioni dove si discuteva dell'attuazione del Decreto 413 che è stata la forma più semplice di finanziamento dei porti che abbiamo avuto in questo ultimo decennio. Credo che questo tavolo debba riprendere vita e vigore, perché non ci siano

equivoci. Vedo qui Claudio Merlo, l'assessore ai Trasporti della Regione Liguria. Noi siamo convinti che lo sviluppo del porto di Genova e della portualità ligure è uno dei pilastri del sistema portuale italiano.

Vorrei che si sgombrasse ogni dubbio. Dobbiamo portare avanti l'idea condivisa e complessiva di far crescere un sistema, così complesso e composito come quello italiano, con risposte non semplificate.

Credo che da questa discussione siano venute importanti ammissioni di assunzione di responsabilità, e non ne dubitavo, che ci porteranno ad un ulteriore passo in avanti. Accolgo volentieri l'invito del ministro Bianchi: qui non si tratta di sconvolgere la Finanziaria, ma di capire dove non funziona, quali problematiche ha aperto - come diceva anche De Piccoli - e vedere se si "aggiusta". Riteniamo che vanno affinate alcune norme. E' pericoloso lasciarle così perché potrebbero non funzionare e ricreare le condizioni che i vecchi Consorzi hanno già conosciuto. Nei giorni scorsi, in maniera informale, sul nuovo testo della 84 che ha coordinato il vice ministro De Piccoli, ho già detto che c'è una sostanziale condivisione da parte nostra e non solo nostra. Certamente, non posso e non voglio parlare per altri. Ci sarà una normale dialettica parlamentare, ma credo che esista una sostanziale condivisione sulle questioni principali affrontate da quel testo. C'è condivisione da parte di Assoportri ed, oltre di Assoportri, anche del "cluster". Questa annotazione la metto lì come riflessione per le decisioni che, naturalmente in autonomia, il Ministro ed il Vice ministro dovranno prendere.

Ci sarà un rispettoso confronto su piccole questioni sulle quali ognuno di noi può darsi abbia da dire qualcosa, con il conforto però che su quei 3 o 4 nodi fondamentali di cui avete parlato, c'è condivisione.



ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

ASSOPORTI

