

IL MESSAGGERO MARITTIMO

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

Associazione Porti Italiani






ASSEMBLEA
GENERALE

28 Settembre 2010

L'ITALIA dei Porti



PORTI ASSOCIATI AD ASSOPORTI

-  PORTI SEDE DI AUTORITÀ PORTUALI
-  Porti rientranti nella Circostrizione delle Autorità Portuali
-  Porti Sede di Aziende Speciali ed altri

Il cluster è compatto Più attenzione

L'Assemblea generale 2010 di Assoporti, l'associazione che riunisce i porti italiani, ha confermato la compattezza del cluster marittimo - portuale nel chiedere al Governo una maggiore attenzione verso il settore. Pur in un momento difficile dell'economia, nella lenta uscita dal tunnel della crisi, gli operatori del settore sono concordi nell'affermare che qualcosa doveva e deve esser fatto.

In assenza di un rappresentante del Governo è toccato al senatore Luigi Grillo rivestire il doppio ruolo di sostenitore delle istanze del cluster marittimo - portuale e di avvocato difensore dell'operato del ministro Tremonti e più in generale di tutto l'esecutivo. Lo ha fatto al termine di una mattinata aperta dalle riflessioni del presidente di Assoporti, Francesco Nerli, che oltre alle tante proposte rimaste inascoltate in questi anni si sono articolate anche nell'analisi del recente disegno di legge di Riforma varato dal Governo. Tra le tante critiche avanzate al testo è risultato evidente come la mancata approvazione dell'autonomia finanziaria dei porti sia stata quella che ha più accomunato gli interventi di operatori e politici.

Una questione dirimente, è stato detto, che sta alla base di tutte quelle scelte che devono dare al settore una capacità competitiva che oggi manca. La vecchia legge di riforma, la 84/94, deve essere rivista in alcune sue parti, devono essere chiariti alcuni suoi aspetti, eliminate alcune contraddizioni, per un miglior funzionamento del sistema, ma nel frattempo gli altri Paesi, anche a noi vicini, stanno correndo, stanno dotandosi di strutture portuali e logistiche d'avanguardia. Lo sviluppo del nostro Paese, la sua capacità di competere in un mondo globalizzato con scenari in rapida trasformazione, non può non prescindere dalla sua economia del mare. Il cluster marittimo - portuale continua a ripeterlo da tempo. Perché tanta indifferenza?



Sommario

La relazione

4

di Francesco Nerli

Presidente di Assoporti



I saluti

11

di Ferdinando Lolli

Comandante Generale
Corpo delle Capitanerie di Porto



La tavola rotonda

12



Donato Mancini

Moderatore

Paolo d'Amico

Presidente Confitarma

Filippo Gallo

Presidente Federagenti

Alessandro Giannini

Presidente Assiterminal

Cesare Guidi

Presidente Angopi

Giancarlo Iacorossi

Presidente Assocostieri

Nereo Marcucci

Presidente Assologistica

Alessandro Ricci

Presidente UIR

Gli interventi

23

di Paolo Carcassi

Segretario Nazionale UIL Trasporti



25

di Mario Tullio

Componente IX Commissione
Trasporti Camera dei Deputati



27

di Luigi Grillo

Presidente VIII Commissione
Lavori Pubblici, Comunicazioni
Senato della Repubblica





Nessuna risorsa per la portualità

«Devo constatare che la disponibilità del Governo è rimasta sulla carta»

<Non è superfluo, ma anzi funzionale alle considerazioni che farò più avanti - ha detto il presidente di Assoporti, Francesco Nerli, dopo aver dato il benvenuto agli ospiti presenti all'Assemblea generale 2010 - rammentare ancora una volta alcuni numeri che aiutano a capire cosa rappresenta, quantitativamente, il complesso dei porti che associamo. Sono nostri soci 39 porti marittimi, distribuiti sulle coste di ben 12 delle 15 Regioni che si affacciano sul mare, 23 Autorità portuali, 2 Aziende speciali camerali ed un Consorzio, che nelle diverse forme volute dal legislatore operano per lo sviluppo dei propri scali. Ricordo inoltre tra i nostri associati le diverse Camere di Commercio di città portuali, ed Unioncamere.

Rappresentano un volume di merce imbarcata e sbarcata in quei porti superiore, nel 2009, a 435 milioni di tonnellate, con provenienza e destinazione al di fuori del nostro Paese, e poco meno di 48 milioni di passeggeri, inclusa la componente del traffico crocieristico.

Rappresentano, inoltre, un sistema che, due anni fa, limitandoci solo a quelle operanti nel segmento della movimentazione delle merci, ammontava a più di 480 imprese, con quasi 20.000 addetti. Aggiungendo a quei numeri anche tutte le altre società e operatori che concorrono allo svolgimento della fase portuale, si superavano le 6.200 entità, con un numero complessivo di addetti pari a circa 68.000 unità, oltre ai circa 1.250 dipendenti delle Autorità portuali e agli 8.000 dipendenti di corpi dello Stato, amministrazioni e agenzie pubbliche.

Un insieme che produceva al 2007, un contributo al Pil superiore a 6.8 miliardi di euro. Se poi consideriamo l'intero cluster marittimo, si giunge ad un contributo che andava oltre i 31 miliardi. Ad oggi, forse, quei numeri sono da ag-

giornare, perché potrebbero aver accusato i contraccolpi della crisi economica mondiale. Alcuni dati, che abbiamo raccolto da ultimo a campione, ci inducono però a ritenere ancora attuale l'ordine di grandezza al Dicembre 2009.

Ma a questi sintetici elementi quantitativi è necessario aggiungerne altri, qualitativi, che rendono meglio la valenza della portualità maggiore. Non sono nuovi per chi conosce il nostro settore, li ho sicuramente elencati l'anno scorso, forse anche prima. Ma molto di quanto successo rende utile la ripetizione.

Il sistema portuale italiano, oltreché comparto economico in se, complesso di imprese e soggetti che generano ricchezza ed occupazione diretta, è anche insieme di nodi che assicura al sistema produttivo i necessari flussi di materie prime e semilavorati e l'accesso ai mercati internazionali; garantisce l'approvvigionamento delle grandi aree di consumo, anche di prodotti energetici, e la logistica in genere; rende possibili la continuità territoriale delle aree insulari; supporta uno schema di ripartizione modale dei trasporti nazionali, intracomunitari e di breve raggio, meno squilibrato del "tutto gomma", consentendo un minor congestionamento delle direttrici terrestri, con vantaggio per l'ambiente; supporta la fruizione del patrimonio turistico, altra rilevante componente della ricchezza dell'Italia;

è un sistema integratore di professionalità qualificate e sempre di più anche un ambito di riferimento per le esperienze specialistiche ed innovative che più porti stanno realizzando.

Un esempio di questo è l'ambiente; meritano di essere evidenziate le molteplici best practices, ma anche le iniziative di effettiva portata innovativa che si stanno sempre più diffondendo nei nostri porti e che vedono quasi sempre il ruo-

lo propositivo ed attivo delle Autorità portuali.

Ci vorrebbe molto tempo per elencarle tutte. Voglio solo rammentare i diversi progetti di fornitura di energia da terra alle navi, le certificazioni ambientali, i progetti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, ed altri ancora.

Riguardo all'andamento dei traffici va detto che l'insieme degli scali marittimi maggiori, come previsto, ha accusato nel 2009 le conseguenze della crisi, in termini di volumi di merci imbarcate e sbarcate. Le circa 436 milioni di tonnellate di merci in totale imbarcate e sbarcate, di cui ho parlato prima, significano una perdita, in valore assoluto, di circa 71 milioni di tonnellate e di 14 punti percentuali, rispetto al 2008.

Hanno contribuito a tale dinamica tutte le tipologie di merci: -31 milioni (pari a -14%) le merci varie; -25 le rinfuse solide (28 punti percentuali); -14,9 le rinfuse liquide (pari ad una diminuzione percentuale del 7,6). Significativa anche la contrazione del numero dei teu, scesi a 9,5 milioni, con un calo di circa il 10%.

Si tratta, ma ciò non consola, di dati più o meno in linea, se non addirittura migliori, di quelli di altri porti dell'Unione Europea. Infatti si è registrato un -21,4% ad Amburgo, -16,7% Anversa, -15,6% Brema, -8,1% Rotterdam, -13,3% Marsiglia, -6,7% Salonicco. Anche i porti spagnoli hanno accusato un -13,1%. Sono invece migliori le risultanze, parziali e provvisorie, e le aspettative relative all'anno corrente, anche se i dati ci dicono che, agli attuali tassi di crescita, come tutti da tempo preconizzavano, neanche nel 2011 e nel 2012 raggiungeremo i livelli del 2008 in termini assoluti. Da una nostra elaborazione sui dati Istat, il commercio estero italiano via mare ha visto un incremento in tonnellate dell'8,5%, rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

In particolare, le importazioni hanno registrato un aumento del 7,6% e le esportazioni hanno segnato un + 11,1%. A favore dell'inversione di tendenza ha sicuramente contribuito la crescita del commercio estero nel suo complesso, (+ 12,6% l'export; + 18,5% l'import), in parte avvantaggiato anche dal deprezzamento dell'euro rispetto al dollaro. Ma sulla tenuta e la forza della ripresa, forse è meglio dire di una "ripresina", pesano dubbi di cui da ultimo si è fatta portavoce Confindustria, che ha rivisto al ribasso la previsione di crescita del Pil stimata dell' 1,2% nel 2010 e dell' 1,3% nel 2011, contro l' 1,6% previsto fino a pochi mesi fa, con conseguente crescita del tasso di disoccupazione e inoccupazione, prevedibilmente senza nessun positivo effetto su una già debole propensione al consumo. Permangono margini di incertezza. Anche se prendiamo in considerazione un panorama più ampio c'è concordanza infatti tra le più autorevoli fonti circa il differenziale di crescita tra le diverse aree geoeconomiche.

Per ciò che concerne i flussi marittimi e le connesse movimentazioni portuali sembrano conseguentemente confermabili le indicazioni che avevamo esposto lo scorso anno. Una crescita delle direttrici nord-sud e sud-sud, anche nel Mediterraneo, ed un minor peso della direttrice est-ovest, che pur rimane la maggiore rotta mondiale. Quest'ultima tendenza sembrerebbe parzialmente attenuata dai dati relativi al traffico in transito per il Canale di Suez, che nei primi otto mesi dell'anno è aumentato del 4,5% per numero di navi, complessivamente 11.864, e per volumi di merci transitate, pari a 426,8 milioni di tonnellate (+ 18,5%).

Quali sono le priorità? Quali le risposte ricevute? Come noto, a fronte di una situazione che già dalla seconda parte del 2008 si prospettava di forti difficoltà per la portualità, alcune delle principali associazioni del cluster marittimo - portuale, anche su iniziativa di Assoporti, avevano proposto al Governo la pronta adozione di alcune misure intese ad evitare che elementi essenziali e portanti del settore venissero travolti.

In particolare, per le Autorità Portuali, oltre a ribadire la richiesta di autonomia finanziaria si proponeva il reintegro dei fondi per la manutenzione, "falcidiati" da un'ennesima misura "taglia spese"; uno stanziamento per assicurare la continuità dei programmi d'investimento infrastrutturale avviati e per un piano organico di dragaggi dei fondali; una serie di altre misure intese a fare chiarezza per ciò che concerne l'Ici sui beni demaniali affidati in concessione, e sull'incongrua richiesta alle Autorità portuali, da parte dell'Agenzia delle en-

trate, del pagamento dell'imposta fondiaria sui canoni concessori introitati dalle stesse Autorità (che non sono "proprietarie" del bene porto, bensì lo amministrano per conto dello Stato).

Per il sistema delle imprese, con l'obiettivo di consentire loro un riallineamento competitivo in un contesto di concorrenza, fatto anche da Paesi del fronte sud, con costi, a partire da quello del lavoro, incomparabili con quelli dell'Unione Europea, si richiedeva la parziale, fiscalizzazione, 5 punti, degli oneri sociali delle imprese autorizzate ex art. 16, 17 e 18, legge 84/94, per un periodo di almeno 3 anni. A fronte di questa misura le imprese si impegnavano a mantenere inalterati i propri organici; una riduzione delle accise sui prodotti energetici utilizzati dai mezzi esclusivamente operanti in aree portuali, come previsto dalla vigente normativa comunitaria e analogamente a quanto, ad esempio, applicato in porti nord-europei; benefici fiscali e previdenziali strutturali per le navi impegnate nei collegamenti di cabotaggio minore; la proroga degli incentivi al trasporto combinato terra - mare; il consolidamento dell'indennità di mancato avviamento per i lavoratori portuali temporanei. Infine, si richiedeva di dare piena operatività allo sportello unico doganale, rendendo così più efficiente l'intervento della pubblica amministrazione.

Ad Ottobre 2009, sei mesi dopo che avevamo avanzato quelle proposte, proprio in questa sala, alla lettera, dichiaravo: <Appreziamo la disponibilità del ministro Matteoli, degli Uffici ministeriali e dei funzionari delle amministrazioni a confrontarsi su proposte che lo stesso Ministro definì da subito

condivisibili e ragionevoli>. Prendevamo anche favorevolmente atto che quelle richieste erano state assunte nel Dpef tra le scelte politiche di Governo per il settore.

Trascorsi però ulteriori dodici mesi, devo constatare che quella disponibilità, e quelle indicazioni programmatiche, sono rimaste sulla carta. Le misure in tema di portualità, viceversa, si sono limitate a: una norma introdotta nel c.d. "decreto mille proroghe", poi convertito dalla Legge n. 25/2010, che consente alle Autorità portuali di intervenire sulla misura delle tasse portuali, fino al raddoppio (ma è ben chiaro che ciò è incoerente rispetto all'esigenza di assicurare economicità e concorrenzialità) o al loro azzeramento; norme che hanno introdotto tagli orizzontali della spesa, in modo indifferenziato, per amministrazioni ed enti pubblici, ivi comprese le Autorità portuali.

Con convincimento dichiarammo, anche con qualche distinguo rispetto ad alcune componenti del cluster marittimo portuale, con cui comunque vogliamo mantenere un costruttivo confronto, di non condividere la misura intesa a consentire alle Autorità portuali di intervenire sulle tasse. So bene che alcune Autorità portuali, in mancanza di altri strumenti, hanno deciso di avvalersi della possibilità di abbattere la tassa di ancoraggio. Ma, al di là di ciò, mi chiedo: può considerarsi misura congrua quella che va ad intaccare le risorse che le Autorità portuali possono, e devono, invece finalizzare alla manutenzione dei porti ed ai pochi investimenti realizzabili con quelle già minime entrate? E' stato valutato pienamente il rischio che, in un sistema di tasse e diritti ma-





Spetta all'intero
"Sistema Paese"
far in modo che la
portualità, risorsa
vitale dell'Italia,
non venga
depauperata



rittimi che prevede abbonamenti anche annuali, si pongano le condizioni perché una nave non paghi nulla, in nessun porto italiano? E' noto a tutti che in altri Paesi, a partire dalla Spagna così come nel nord Europa, non vi sono forme di abbonamento ma, al massimo, un sistema di riduzioni proporzionate al numero degli accosti nei singoli porti. Come si coniuga con il principio del "chi usa paga", una misura che, anche venisse limitata alle sole navi "madre" che effettuano trasbordo, si aggiunge all'esonero della tassazione sulle merci trasbordate in atto già dal 1998? Sono da escludere distorsioni di concorrenza tra operatori terminalisti?

E ancora. Ma veramente si è convinti che con la riduzione delle tasse di ancoraggio si affrontano i problemi derivanti da regimi fiscali, costo del lavoro e altri fattori della produzione incomparabili con quelli italiani?

Pensiamo che si può arrivare a costi del lavoro al livello di quelli dei Paesi emergenti? Non sarebbe meglio agire sul tasto della produttività? Non è forse la fiscalità generale, invece delle sole Autorità portuali, che dovrebbe farsi carico dell'efficienza di un sistema che, come detto, è una risorsa dell'intero Paese?

A quest'ultimo quesito l'unica risposta che riesco a darvi è sì!... Spetta all'intero "sistema Paese" far in modo che la portualità, risorsa vitale dell'Italia, non venga depauperata, ripristinando le condizioni di tenuta attraverso quelle misure richieste fin da Febbraio 2009 al Governo e che ripropongo come allora, nel convincimento che oggi ancora di più sono esigenze minime: per la sopravvivenza delle imprese e per sostenere l'occupazione.

Tra i problemi aperti che non hanno trovato risposta, vi è anche quello, delicato, della sicurezza sul lavoro e del lavoro nei porti. Per lungo tempo si è lavorato ai tavoli tecnici convocati dall'Amministrazione al fine di mettere a punto le norme di coordinamento tra la disciplina generale in tema di sicurezza sul lavoro - il Decreto legislativo



n.81/2008, come successivamente modificato ed integrato - ed il Decreto legislativo n.272/1999, concernente sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento delle operazioni portuali. Si tratta di un coordinamento necessario al fine di contemperare le nuove norme con: la specialità delle operazioni portuali; la molteplicità di soggetti ed operatori coinvolti (imprese ex artt. 16, 17 e 18, Legge 84/94, autotrasportatori, operatori ferroviari e non solo); le normative internazionali che regolano compiti e responsabilità del personale navigante a partire dal comandante della nave; le navi battenti bandiera estera su cui vanno ad operare i lavoratori portuali.

Attraverso un impegnativo confronto tra le organizzazioni sindacali e le associazioni dei terminalisti e delle imprese portuali, confronto cui Assoportri ha partecipato con convinzione, siamo riusciti a portare al tavolo tecnico ministeriale, agli inizi di quest'anno, una proposta condivisa, che in buona parte i funzionari del Ministero Infrastrutture e Trasporti e delle altre amministrazioni coinvolte (Salute, Lavoro, nonché tecnici delle Regioni) hanno recepito nello schema regolamentare.

Ad oggi - ha proseguito Nerli - inespugnabilmente, di quel lavoro sembrano perse le tracce. Chiediamo quindi, in tempi brevi, una norma di coordinamento, aderente ai contenuti condivisi dalle associazioni delle imprese e dalle organizzazioni sindacali. Non ci sembrano logiche ulteriori proroghe di scadenze già più volte posticipate. Tanto meno appare possibile l'automatica estensione al nostro settore della normativa generale, concepita per realtà produttive ben diverse dai porti.

Il tema della sicurezza sul lavoro è troppo delicato ed importante per essere sottovalutato. L'attenzione alla sicurezza di Assoportri ha portato a sottoscrivere recentemente un accordo di collaborazione con l'Inail. L'obiettivo è sviluppare iniziative, azioni informative e for-

mative e soluzioni pratiche per la sicurezza, con il coinvolgimento delle parti sociali. A tutto mettiamo a disposizione questo accordo come possibile riferimento.

La prima parte di quest'anno e l'ultima di quello passato, hanno visto l'VIII Commissione permanente del Senato impegnata in un serrato lavoro per l'elaborazione di un testo di riforma della Legge 84 del 1994.

Diamo atto al presidente, senatore Grillo, ma anche alle forze di opposizione nella Commissione, di aver trovato la convergenza e la condivisione su un testo che, senza dare tutte le risposte alle esigenze di adeguamento della cornice normativa di riferimento per il settore portuale, costituisce comunque un passo in avanti nel senso di superare alcuni tra i principali limiti della Legge 84 del 1994, senza metterne in discussione i fondamentali principi che l'hanno ispirata, che ritengo ancora attuale.

Mi portano a questa considerazione, una serie di elementi oggettivi. La "liberalizzazione regolata" del mercato delle imprese e di quello del lavoro, consente infatti di affermare che il sistema nazionale, almeno nel contesto europeo, pare equilibrato ed allineato agli standard di altri Paesi: l'occupazione, salvo punti acuti di crisi, è proporzionata al volume di merce movimentata; le regole del lavoro portuale sono compatibili ed omogenee rispetto alla generale disciplina lavoristica.

Rapportando, a livello meramente indicativo, il numero degli addetti diretti per operazioni portuali alle tonnellate movimentate nei porti, al netto delle rinfuse liquide, risulta infatti un indice, grossolano ma attendibile, che colloca i porti italiani nel loro complesso, e mediamente, al di sopra della media di altri

principali porti europei, in particolare quelli nordeuropei, che sono un costante termine di paragone. Il consolidato sistema di relazioni sindacali imperniato sul contratto unico, condiviso da Autorità portuali, imprese autorizzate, terminalisti e prestatori di lavoro portuale temporaneo, ha mantenuto nei porti italiani coesione sociale e "non conflittualità".

Il modello di amministrazione creato con l'istituzione delle Autorità portuali è sano ed efficiente. Per quanti ancora avessero dubbi, mi permetto di richiamare una considerazione che la stessa Amministrazione vigilante - il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - mette letteralmente in evidenza nella sua relazione annuale sull'attività delle Autorità portuali: <Risulta evidente come un saldo positivo tra le entrate proprie e le uscite di funzionamento - saldo sempre positivo e per valori quasi ovunque molto consistenti - individui un risultato positivo in termini di efficienza gestionale dell'intero settore portuale, o del singolo Ente, rispetto all'espletamento delle proprie funzioni istituzionali>.

Sempre da quel documento ministeriale si evincono altri dati significativi a supporto dell'efficienza del modello di governo della portualità maggiore: le uscite di funzionamento sono calate, tra il 2004 ed il 2008, del 20%; le uscite per investimenti, nello stesso periodo, ma anche in precedenti esercizi, risultano costantemente superiori ai contributi pubblici concessi per la stessa finalità alle Autorità portuali. Ciò con buona pace di una presunta scarsa capacità di spesa delle Autorità portuali, diagnosticata da chi, da un lato, non considera i tempi "biblici" di perfezionamento dei Piani regolatori portuali, dei progetti e delle diverse autorizzazioni

**Il modello
di amministrazione
creato con
l'istituzione delle
Autorità portuali
è sano
ed efficiente**



preordinate alla realizzazione delle opere portuali e, forse, per altro verso, non tiene neanche conto del fisiologico disallineamento tra il momento dell'impegno, con le banche e con le imprese che realizzano le opere, e quello dell'effettivo pagamento.

Proprio partendo da questi dati di fatto, ripeto, abbiamo dato un giudizio positivo del testo unificato della Commissione del Senato, da perfezionare, e ve ne sarebbe lo spazio ed il modo, nel prosieguo del dibattito parlamentare. Per questo motivo - ha proseguito il presidente di Assoport - siamo rimasti sorpresi da un testo di iniziativa governativa oggettivamente carente rispetto a quello parlamentare, e che, soprattutto, nulla dice riguardo l'attuazione di quell'effettiva autonomia finanziaria che, per ben due volte, il legislatore ha approvato - nel 2001 e nel 2006 - ma cui mai è stata data attuazione.

Credo, a questo punto, sia necessario fare chiarezza su come si intende proseguire. Occorre sapere se si vuole ancora una norma quadro per il sistema; se questa intende confermare un modello di Autorità portuale ente di regolazione, effettivamente autonomo ed autorevole, in grado di rapportarsi efficacemente con gli enti territoriali e con la Regione sui temi e sulle scelte di assetto del sistema logistico, di operare per lo sviluppo delle iniziative logistiche, senza ovviamente sovrapporsi, ma anzi facilitando i progetti privati nel campo, laddove ve ne siano. Un ente vigilato ma non soffocato da un sistema di controlli immobilizzante.

Ma soprattutto, ripeto, è necessario sapere se si vuole realizzare un'effettiva au-

tonomia finanziaria delle Autorità portuali, attribuendo a ciascun porto risorse che, tenendo conto del reale peso e valore economico, introduce elementi di oggettività rispetto a criteri di ripartizione delle risorse diversi e soggettivi. In tal modo si fa giustizia di polemiche e lamentele riguardo a stanziamenti a pioggia, che ad oggi non hanno alcun fondamento poiché da più anni non piovono fondi per la portualità, in nessun angolo d'Italia.

L'autonomia finanziaria si configura, nella nostra ipotesi, attribuendo alle Autorità portuali una quota dell'Iva e delle accise generate dalle attività portuali (per la parte principale quindi dalle operazioni di import ed export delle merci), fatte salve le necessarie perequazioni.

Tali risorse potranno essere finalizzate dalle Autorità Portuali alla manutenzione delle aree comuni dei porti; alla realizzazione di infrastrutture, indispensabili e onerose, non in grado di generare flussi di cassa che neanche nel lungo periodo coprono i loro costi.

Penso, in proposito, agli escavi; alle opere di difesa foranea; ai collegamenti ferroviari tra i terminal, le aree ed i parchi di manovra portuali; alle connessioni stradali e ferroviarie "di ultimo miglio". In generale, a quelle infrastrutture per le quali è impensabile, o comunque altamente improbabile, l'intervento del capitale privato; a consentire il concretizzarsi di iniziative di partnership pubblico - privata per la realizzazione di quelle opere portuali (terminal, banchine, aree di deposito, eccetera) tali da generare un reddito che può ripagare l'investimento del capitale ed il canone

concessorio all'Autorità portuale.

Riguardo all'ipotesi di partnership pubblico - privata, va evidenziato che non mancano esperienze in tal senso. La stessa Legge 84/94 prevede (all' articolo 18., comma 4) la possibilità di "accordi sostitutivi della concessione demaniale" per "iniziative di maggiore rilevanza". Questo consente il rilascio di concessioni "di costruzione e gestione" anche di lunga durata. Può darsi che quella norma vada riletta ed adattata all'evoluzione delle regole, anche comunitarie, ma a noi sembra mantenere la sua efficacia e applicabilità.

Così come conserva la sua validità, e riteniamo debba essere mantenuta nell'ordinamento, la previsione del comma 991, articolo 1, Legge n. 296/2006, che utilizzando l'extragetito permette di realizzare opere portuali importanti, come è ad esempio a Savona.

Sempre parlando di investimenti da parte di privati e di partnership pubblico - private, è necessaria una specificazione. Dirimente in questo campo è una corretta ripartizione dei rischi economici dell'intervento, tra l'investitore privato ed il soggetto pubblico, ad evitare, anzitutto, di scaricare interamente quei rischi sulla parte pubblica e sulla collettività. Così come è indispensabile assicurare che l'investimento privato abbia alcune precise connotazioni: sia cioè realizzato in piena coerenza con i principi e le regole nazionali e comunitarie in tema di concorrenza; sia coerente con il quadro normativo vigente ed i poteri dalla legge attribuiti ai diversi attori del settore portuale, a partire dalle Autorità portuali, ed agli altri soggetti della pianificazione del territorio, Regioni ed enti locali; non venga utilizzato surrettiziamente per introdurre modelli eccezionali di gestione, ancor peggio se realizzati "confondendo" tra soggetto regolatore e soggetto regolato.

Assoport guarda con favore, in particolare in una congiuntura di difficoltà del bilancio pubblico, alla possibilità di potenziare il sistema portuale con il contributo del capitale privato. I dubbi che abbiamo manifestato circa alcune ipotesi emerse di recente - al di là delle valutazioni di merito da fare nelle sedi deputate all'interno di un quadro strategico, che ad oggi non c'è - nascono dalla carenza di quegli elementi di garanzia che prima ho ricordato.

Tornando all' autonomia finanziaria, va anche detto che essa poggia su considerazioni di carattere economico.

Una perdita di competitività dovuta ad inadeguatezza infrastrutturale, soprattutto nell'area Mediterranea, può spostare flussi di traffici su altri scali marittimi. Nell'ipotesi si trattasse di porti comunitari, oltre alla perdita di occupazione e volume di affari di imprese, non



solo portuali, si aggiungerebbe anche una contrazione delle entrate fiscali connesse all'ingresso di merci e prodotti nell'area dell'Unione europea.

Tale potenziale impatto economico non è stato stimato, ma una valutazione anche approssimativa deve tenere conto del fatto che la più forte area produttiva del Paese, il nord Italia, è stretta tra Stati comunitari con importanti porti interessati da progetti di potenziamento. Ad occidente Marsiglia e a est la Slovenia, che sta spingendo fortemente il porto di Capodistria. Non va neanche dimenticata la portualità del mare del Nord, che punta ad allargare sempre più la sua sfera di influenza verso sud, in virtù di servizi logistici migliori.

Il mio auspicio è che una possibile contrapposizione, tra uno schema governativo carente della "gamba" dell'autonomia finanziaria ed un testo unificato di iniziativa parlamentare, che ci appare più congruo, non faccia naufragare un dibattito avviato da più legislature.

Al fine di un miglioramento di un'ipotesi di riforma, propongo in sintesi alcuni temi, che potrebbero trovare collocazione anche in altri veicoli normativi se si ravvisasse in questi la possibilità di rapido perfezionamento, quindi una pronta soluzione di problematiche che ci pare necessario risolvere: la velocizzazione e semplificazione delle procedure concessorie; un rafforzamento della base giuridica a supporto dell'autonomia impositiva e tariffaria delle Autorità portuali; un rafforzamento dei poteri di coordinamento dell'Autorità portuale, anche con riguardo a quei servizi, ad esempio quelli info - telematici, di cui dispongono diversi enti operanti nei porti, che possono massimizzare la loro utilità se messi in rete tra loro e con analoghi sistemi e banche dati a servizio della logistica terrestre; una riduzione dei costi monetari ed organizzativi dei servizi che incidono sulla competitività dei porti, ad esempio i servizi tecnico-nautici e ferroviari, nonché la rivisitazione dell'organizzazione dei servizi pubblici funzionali all'attività portuale, come i servizi sanitari e doganali, coerente con i tempi di operatività di ciascun porto e con le esigenze dei cicli logistici. Il consolidamento della peculiarità della figura giuridica Autorità portuale e della sua autonomia amministrativa, è tema ordinamentale, da inserire in una legge di riferimento; va affrontato però rapidamente, non può aspettare più tempi lunghi.

Non intendiamo, al riguardo, modificare la natura giuridica pubblica dell'Autorità portuale, né svincolarla da ogni forma di controllo o dall'obbligo dell'equilibrio di bilancio. Neanche intendiamo far debordare l'Autorità portuale



nel campo dell'operatività.

Ci sembra però inaccettabile che, attraverso forzate letture delle norme, si riduca la capacità di spesa per l'effettuazione di compiti istituzionali (dalla promozione alla vigilanza) e quella di agire secondo canoni e tempi in linea con le esigenze del dinamico mercato che regola. Questa situazione, in alcuni casi, ha addirittura limitato la possibilità di svolgere, con strumenti organizzativi adeguati, attività di sviluppo logistico che possono contribuire ad un salto qualitativo dei sistemi logistici, anche di aree vaste.

Al di là delle immediate, urgenti necessità e delle ipotesi di una nuova cornice normativa di riferimento, le Autorità portuali, hanno davanti altre rilevanti sfide. In sede Unione europea, è ormai avanzato il dibattito sulla revisione degli orientamenti in tema di reti TEN-T, la rete di trasporto transeuropea.

Strumento concepito, inizialmente, con il fine di perseguire la coesione economica e sociale e lo sviluppo armonioso dell'Unione (prospettiva del mercato interno omogeneo) solo parzialmente ha modificato questa impostazione. Sembra però aprirsi, in questa fase, l'opportunità di rivisitare quell'indirizzo anche in chiave di proiezione verso l'esterno dell'Unione europea. L'opzione socio-ambientale di "decarbonizzazione" del trasporto, strategica per l'Unione europea; il maggior rilievo della direttrice di traffico Far East - Europa, rispetto a quella Nord America - Nord Europa; il peso delle rotte nord - sud ed est - ovest, anche in Mediterraneo, sono un'opportunità per i porti italiani. Essi, infatti, sono collocati in posizione tale da consentire rotte più brevi per la direttrice Europa - Estremo Oriente e già oggi costituiscono un complesso di nodi in cui si innesta, da

tempo, un reticolo di collegamenti di breve o medio raggio che non ha pari in altri Stati europei, salvo la Gran Bretagna.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condiviso l'opzione di una rete a due livelli, quella "complessiva", finalizzata a collegare tutte le regioni Europee in maniera adeguata, e la rete prioritaria o "core network". Partendo da quella posizione, Assoporti ritiene strategico dare compiuta attuazione ai Progetti prioritari a suo tempo individuati, comprese le Autostrade del Mare, ed agli assi di cui i Progetti sono componente, a partire da quelli che ricadono sul territorio nazionale - corridoi Tirrenico, Adriatico e Corridoio 8; Terzo valico; Pontremolese; eccetera - che si dovrebbero a nostro avviso integrare con progetti di interconnessione. Ma in pari misura è essenziale privilegiare la finalizzazione della revisione delle Reti TEN-T verso l'inserimento nella rete complessiva di tutti i porti maggiori amministrati dalle Autorità portuali e dei pochi residui porti che assorbono quote statisticamente significative di traffici infra mediterranei come ad esempio Monfalcone e Chioggia; il potenziamento della portualità maggiore degli archi settentrionali del Paese, arco Ligure - Toscana e arco alto Adriatico, in funzione dell'accesso da sud al cuore economico dell'Europa e all'Europa centro - orientale; il consolidamento del sistema dei porti che trattano volumi importanti di traffici di transhipment, sottoposti alla crescente concorrenza di scali nord africani; il costante adeguamento di porti che sono punti di accesso per mercati rilevanti sul territorio (grandi agglomerati urbani / aree di consumo) e per l'export, quale esempio i porti dell'area campana o dell'Italia centrale; la "lettura" delle Autostrade del

Mare in chiave di proiezione mediterranea, quindi soprattutto verso scali marittimi extra Unione europea all'interno dell'area, agendo sia sulla componente infrastrutturale che sul sostegno al servizio.

In funzione degli obiettivi strettamente portuali sopraindicati, appare determinante la scelta di attribuire un ruolo centrale nella revisione delle Reti TEN-T ai collegamenti tra i porti maggiori, i nodi logistici interni e le grandi direttrici stradali e ferroviarie.

Quali possibilità di successo potrebbe avere l'obiettivo di spostare sul versante sud - europeo Mediterraneo, sull'arco tosko-ligure e su quello alto Adriatico, flussi diretti nel centro Europa senza un adeguato potenziamento ferroviario e del sistema logistico in genere?

In questo senso abbiamo dato il nostro contributo in Espo, l'organizzazione che riunisce i porti marittimi europei. Ma è determinante il ruolo che può svolgere nelle pertinenti sedi europee il Governo, ed il confronto nel Parlamento europeo. Non sfugge la valenza strategica di questa partita per l'intero Paese oltriché per tutta la logistica italiana.

Fare dell'Italia un'effettiva porta di accesso da sud al cuore ed alle aree orientali del Vecchio Continente, e rafforzare la valenza a supporto della politica euro - mediterranea, per quel che riguarda il trasporto, marittimo anzitutto, è una chance che non può poggiare solo su interventi e sul coinvolgimento di attori marittimi e portuali ma interessa il più vasto mondo della logistica dei trasporti nelle sue componenti strutturali, infrastrutturali, sia materiali che immateriali, tecnologiche e operative.

In questo senso appare determinante il ruolo delle ferrovie in funzione dell'accesso ai nodi logistici e dell'allarga-

mento dell'hinterland dei porti. Vediamo però un progressivo disimpegno di Trenitalia dal settore cargo merci, sulla scorta di considerazioni che possono avere un senso solo in una logica di azienda. Ma, proprio per il rilievo del trasporto ferroviario nel sistema logistico, sono necessarie scelte da parte ministeriale e della politica affinché sciogga i nodi di chi programma in Italia la politica ferroviaria e come si realizza un'effettiva liberalizzazione dell'offerta di servizio. Noi su questi temi ribadiamo la disponibilità al confronto con il Ministero e con tutti i gestori del servizio. Ci pare però ovvio che questo non può mettere in discussione la titolarità dell'Autorità portuale in tema di manovre e infrastrutture ferroviarie in porto. Altro tema potenzialmente di ampio respiro, è quello dell'elaborazione del nuovo Piano nazionale della logistica, cui tanto impegno sta dedicando il sottosegretario Giachino. Apprezziamo lo spirito e le iniziative di confronto pubblico che stanno accompagnando il lavoro in divenire. Confidiamo sia disponibile, a conclusione di quelle, un documento di sintesi più avanzato rispetto alle prime riflessioni ed iniziali approfondimenti tematici oggi disponibili; in tal modo sarà possibile entrare nella fase di confronto sul merito.

Per ora si nota che nel nuovo Piano, così come nel precedente approvato dal Cipe nel 2006, l'autotrasporto è, alla lettera, "il punto di riferimento" mentre "resta fermo che per le altre modalità una forte politica di governance passa attraverso processi di riforma".

Sicuramente è importante per il Paese disporre di un aggiornato riferimento strategico per l'autotrasporto, ma certo l'autotrasporto non può considerarsi esaustivo di tutti i segmenti logistici, a partire da quello della portualità.

Neanche sarebbe logico fermare o subordinare processi riferiti al settore portuale al perfezionamento del nuovo Piano della logistica.

Ovviamente queste considerazioni non significano disinteresse al confronto sull'autotrasporto. Anzi, ritengo necessario il nostro coinvolgimento quando si trattano argomenti comuni. Così da evitare, come è successo di recente per la disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico, di prendere decisioni che chiamano in causa altri soggetti, comprese le Autorità portuali, senza alcun confronto preliminare. In tal modo si corre il rischio, come per quella norma, di introdurre regole non chiare sulle quali un approfondimento era e rimane necessario.

Tornando al ragionamento principale, l'attenzione dei porti per l'autotrasporto, è importante ora più che in passato. Al di là della considerazione che va riservata ai grandi flussi oceanici, al Far East, al gigantismo navale, è necessario che il sistema dei porti italiani valorizzi mercati e flussi Mediterranei e di breve / medio raggio, in cui elementi determinanti sono il semirimorchio, le navi ro-ro, i servizi di collegamento terrestre, l'efficienza delle connessioni di ultimo miglio, nonché la circolazione per via informatica, mediante sistemi a rete.

Quest'ultimo tema è stato oggetto di un primo lavoro congiunto recentemente portato a termine da Assoporti e da UIR-Net, che intendiamo valorizzare nel prossimo futuro. Sui diversi argomenti che ho richiamato, che sono solo quelli di maggiore rilevanza ed urgenza, richiediamo al Governo di attivare un confronto che consenta di definire un piano strategico per i porti. A tal fine offriamo la nostra piena disponibilità, che siamo convinti è anche degli altri rappresentanti del nostro mondo.

Per questo motivo abbiamo voluto riservare in questa Assemblea uno spazio per dare voce ad alcune delle principali associazioni, fiduciosi che pur nella diversità degli interessi rappresentati, come già detto, anche con qualche distinguo, su diversi aspetti, troveremo, come già in precedenza, convergenze che contribuiranno a riportare i temi della portualità al centro dell'attenzione, dopo un periodo in cui questa attenzione è stata insufficiente. Prima di chiudere - ha concluso il presidente Nerli - vorrei rivolgere un ringraziamento a tutti i presenti, a quanti, con il loro intervento, contribuiranno ai lavori assembleari, a tutti i nostri associati ed ai collaboratori dell'Associazione che, con il consueto, massimo impegno hanno portato avanti il lavoro e le diverse iniziative a beneficio degli associati>.



<Presidenti, Signori Parlamentari, Autorità presenti, signore e signori, dopo l'esauriente e puntuale relazione del presidente Nerli, sempre piena di spinte propositive, sono qui - ha detto il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ammiraglio Ferdinando Lolli - per rappresentare i sentimenti di vicinanza e di partecipazione con cui ho accolto l'invito ad essere presente alla tradizionale assemblea pubblica di Assoporti. Sono convinto che il confronto e lo scambio di idee tra tutte le principali componenti del mondo marittimo portuale, siano elementi cardine nella definizione delle linee di sviluppo della portualità.

Ed è evidente che Autorità portuali e Corpo delle Capitanerie di Porto nell'attuale fase storica, non possono sottrarsi dal fornire il proprio contributo all'azione politica. Questo incontro può es-



sere una delle occasioni di maggiore efficacia.

Il periodo dell'anno in cui Assoporti tiene la propria assemblea pubblica è anche questa volta quella in cui le aspettative per giungere in breve tempo ad una riforma della legislazione portuale appaiono più concrete.

Nel rivolgere quindi a tutti voi un rispettoso saluto, mio personale e dei miei colleghi, e di tutto il Corpo delle Capitanerie di Porto, saluto che oltre modo è sentito in ragione delle affinità professionali che legano Autorità portuali e Autorità marittime nel non sempre facile compito di gestire la nostra portualità, desidero avvalermi di questa opportunità per condividere proprio qui, nella sede dell'associazione, le istanze di crescita e sviluppo delle attività portuali nazionali.

L'intento è quello di fornire un contributo per sviluppare interessi comuni che si concretizzino sempre di più in attuazione della massima integrazione e

Pronti a sfide importanti

l'autonomia finanziaria è l'unico e vero strumento per poter competere

coordinamento degli approdi commerciali, dei traffici e dei sistemi di supporto alla efficienza del trasporto e della sicurezza del comparto.

Missione fondamentale in un sistema coerente e bilanciato, mirato anche esso a superare i freni politico - culturali allo sviluppo della potenzialità dei nostri porti.

In questo sforzo di razionalizzazione e di coordinamento il Corpo delle Capitanerie continua a proporsi come uno degli elementi catalizzatori nel fornire a tutto il cluster marittimo nuovi strumenti per la disciplina dei traffici, per la loro regolazione, per il controllo e l'efficientamento del sistema, per la capacità di innovazione, per l'adeguamento tecnologico e la digitalizzazione dei sistemi, il tutto al servizio della portualità nel suo complesso.

Guardando come istituzione centrale al sistema Paese, indissolubilmente dipendente dal traffico e dal trasporto marittimo in una ventina di porti significativi per l'economia nazionale, non può non essere ricordato quanto sia fondamentale la mirata attenzione politica verso il settore, convinti che il fattore umano, indiscutibilmente prioritario in ogni campo, nel contesto portuale italiano è di qualità eccelsa. Intendo riferirmi alla intera filiera della produzione portuale, dai soggetti elementari fino alle realtà più complesse. La politica sappia che l'apparato fatto di Autorità portuale, Autorità marittime, cluster marittimo, è pronto ad accogliere sfide importanti con le sue capacità e le sue potenzialità, la sua professionalità, la sua capacità di fare impresa.

Ciò per imporre in maniera competitiva in Europa, nel Mediterraneo e non solo, un sistema portuale di grande spessore, già di per sé, come ha ricordato il presidente Nerli, sano ed efficiente. È vero. È proprio in tal senso che anche io, al pari del Presidente Nerli,

non posso non continuare ad alimentare la speranza dell'adozione di misure economiche a supporto delle Autorità portuali per dare attuazione ovviamente e principalmente a quella autonomia finanziaria di cui parlavi, unico vero e indispensabile strumento per una piena concorrente competitiva capacità gestoria nell'ambito nazionale e internazionale soprattutto, come più volte abbiamo avuto modo di dirci, in quel teatro di traffici marittimo mondiale a cui è stato fatto cenno. Flussi nord - sud, flussi est - ovest, Reti Ten-T e soprattutto anche le emergenti realtà portuali della sponda nord dell'Africa.

Allo stesso modo non va sottaciuta la speranza che un effettivo confronto più serrato ed efficace con le autorità locali, conduca alla adozione di Piani regolatori portuali fortemente condivisi e approvati in tempi certi e contenuti. Così come non può essere più disattesa la pressante richiesta proveniente da più realtà portuali di urgente adeguamento e sviluppo del sistema infrastrutturale di interconnessione da e verso i bacini di utenza.

Non posso concludere senza doverosamente richiamare l'attenzione di noi tutti sulla sempre incombente necessità di operare con ogni utile iniziativa politica, sindacale e organizzativa, calzante con la specialità del settore, per fugare il pericolo di ogni possibile sottovalutazione della sicurezza del lavoro nei porti, allo scopo di prevenire soprattutto incidenti a volte luttuosi che nel passato si sono verificati.

Quindi concludo - ha detto l'ammiraglio Lolli - rivolgendo a tutti i rappresentanti delle Autorità portuali, a tutti voi amici e colleghi, un augurio di buon lavoro in questo incontro che auspico si svolga all'insegna di un sereno confronto e vivace capacità propositiva come tradizione di questo consesso >.

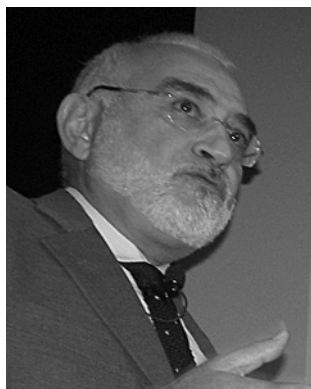


Silenzio assordante

Il cluster - marittimo portuale chiede al Governo misure immediate per rilanciare un settore fondamentale della nostra economia

Donato Mancini
(Caporedattore Ansa)

<I problemi dei porti evidenziati poco fa dal presidente Nerli non interessano soltanto voi che operate e lavorate nei porti, ma interes-



sano l'intero Paese: Se i porti funzionano, funziona anche tutto il sistema logistico del Paese. Come responsabile della sede Ansa di Genova ho portato avanti il progetto

di poter realizzare un notiziario dedicato al mare. Credo che nel momento in cui una grande agenzia di stampa decide di occuparsi in maniera puntuale del mare, probabilmente anche il Paese nella sua interezza si occuperà di più del mare. Di mestiere non faccio il moderatore, faccio il giornalista ed il giornalista deve innanzitutto cercare di capire le cose. Il presidente Nerli ha fatto una dura critica al disegno di legge di riforma dei porti e più in generale ha accusato la politica di essere assente. Ho saputo che Nerli è un "vecchio comunista" ed ho pensato che le sue critiche, il suo atteggiamento, fossero frutto di un preconcetto nei confronti di un Governo di centro - destra. Il fatto di avere qui oggi prestigiosi rappresentanti del cluster marit-

timo, delle categorie che lavorano nei porti, è importante per riuscire a capire se le critiche fatte dal presidente Nerli sono effettivamente frutto di un preconcetto, oppure sono fondate.

Quindi al presidente di Confitarma, Paolo d'Amico, chiedo se condivide o meno la critica sulla mancata autonomia finanziaria dei porti. Mi sembra uno dei punti nodali. Il progetto di riforma della legge 84/94, sia quello presentato dal Governo, sia quelli che sono in discussione al Parlamento, contengono secondo lei misure idonee allo sviluppo dell'intermodalità, e in particolare delle Autostrade del Mare>?

Paolo d'Amico
(Presidente Confitarma)

<Permettetemi, innanzitutto, di fare una considerazione di

carattere generale. A differenza del presidente Nerli io sono un "profondo anticomunista". Questo però non mi esenta dal dire che il presidente Nerli ha ragione.

Le Autostrade del Mare sono sicuramente un'infrastruttura importante ed è anche un'infrastruttura "facile" nel senso che il mare esiste, è un bene del Padre Eterno. Però ci vogliono le navi e ci vogliono i porti. Le navi ci sono, i porti ci sarebbero. Ci sarebbero perché la loro esistenza è condizionata da appropriati investimenti. Per avere investimenti ci devono essere i finanziamenti per farli.

Qual'è stata l'incidenza delle Autostrade del Mare nel 2009? Con questo tipo di trasporto è stata tolta giornalmente una coda di 120 chilometri di tir dalle auto-

strade nazionali, ovvero sia la distanza che c'è più o meno tra Firenze e Bologna. Questo dà un po' l'idea dell'importanza che riveste questa infrastruttura domestica e di quanto importante sia la convivenza porto - armamento. Ora allarghiamo un attimo lo sguardo. Come giustamente ha detto il presidente Nerli, soffriamo la vicinanza di Paesi molto aggressivi: Francia e Spagna da una parte e Slovenia dall'altra. Francia e Spagna, hanno fatto dell' "Unione del Mediterraneo", proprio una que-



stione di politica europea. Non si sono però limitati a una affermazione politica, ma hanno fatto anche investimenti in quella direzione. Dalla parte opposta della sponda del Mediterraneo, su quella sud, troviamo diversi Paesi altrettanto agguerriti tra cui, in particolare, il Marocco. Recentemente ho partecipato a Milano ad un forum sul Mediterraneo, durante il quale il Ministro delle Infrastrutture marocchino ci è venuto a spiegare quello che si sta realizzando e come lo si sta facendo. Le imprese stanno usando una leva fiscale e finanziaria concessa proprio dallo Stato. Parlo di Tanger-Med.

Di fronte a tutto questo, di fronte alla nostra necessità domestica di potenziare le Autostrade del Mare, di fronte alla concorrenza europea di altri porti, Francia, Spagna, Slovenia, e di fronte alla concorrenza del Nord Africa specie nel settore del transhipment, nel quale bene o male il nostro Paese è presente con tre importanti scali, come possiamo ipotizzare di poter competere senza avere mezzi finanziari o aven-

do mezzi finanziari estremamente limitati? È come andare in guerra senza armi>.

Donato Mancini (Moderatore)

<Altra figura fondamentale di tutta la filiera del trasporto sono gli agenti marittimi. Da Filippo Gallo, presidente di Federagenti, vorrei sapere qual'è la sua visione internazionale, di grande respiro.

Come si stanno muovendo i Paesi a noi vicini? Quale politica marittima stanno portando avanti? Quale considerazione ha in quei Paesi il settore marittimo - portuale>?

Filippo Gallo (Presidente Federagenti)

<A caldo direi che la risposta giusta sia quella che i Paesi a noi vicini hanno una politica portuale, a differenza dell'Italia che non ha assolutamente alcuna idea di politica portuale.

Noi agenti marittimi ci muo-



viamo in un contesto prettamente internazionale. Questo perchè rappresentanti e fiduciari di armatori esteri. È evidente che il nostro contesto di riferimento è il mercato mondiale.

Posso garantire che non passa giorno che i nostri clienti ci chiedano che tipo di politica si sta attuando in Italia. Parlando delle linee contenitori, vogliono sapere in quali porti è possibile mandare un certo tipo di nave o in quali altri porti è possibile poter far scalare quel tipo di servizio. Oppure ci informano che stanno costruendo navi rinfusa di un certo tipo che hanno particolari esigenze, e così via. Gli armatori, come tutti gli imprenditori, progettano,

pianificano - lo può confermare il presidente di Confitarma - a medio e lungo termine.

Gli armatori devono costruire questi beni mobili, le navi, e quindi si muovono in un contesto che ha tempi completamente diversi da quella che è invece la velocità dei nostri governanti. Noi non sappiamo oggi che tipo di prodotto vendere.

Si diceva dei Paesi a noi vicini. Il presidente d'Amico ha menzionato il Marocco, il Tanger-Med. Vorrei aggiungere a questo i nuovi porti che si stanno costruendo in Libia, in Algeria. Per non parlare poi di quelli dell'Egitto, all'altra estremità del Mar Mediterraneo, i vari Port Said, Damietta, eccetera, che ci chiudono in una morsa. Guardando più vicino, salendo nel bacino nord del Mediterraneo, troviamo i porti di Francia e Spagna, che stanno a dimostrare come la sensibilità di quei governi sia completamente diversa dal nostro. La politica portuale, la politica dei trasporti, la politica della logistica, in Francia e Spagna sono considerate, a differenza nostra, un mezzo per dare sviluppo al proprio Paese. In Francia il Primo Ministro incontra un armatore per cercare di acquisire un nuovo business, o meglio, di non far andare via business dai cantieri francesi. Quando mai si è visto da noi?

È una cosa, secondo me, impensabile per il nostro Paese. Qui ci occupiamo di una casa a Montecarlo. Questa sembra l'unica preoccupazione.

Altro caso, secondo me altrettanto e forse ancor più strategico, è la legge di Riforma portuale varata in Spagna proprio pochi mesi fa, che è veramente una completa legge di riforma. C'è una sempre più forte autonomia finanziaria ed un forte invito ai porti ad unirsi e ad allearsi per competere contro i porti a loro vicini, come sono ad esempio quelli del Marocco>.

Donato Mancini (Moderatore)

<Quando ho cominciato ad occuparmi di marittimo sentivo dire che il principale problema era quello di cercare di strappare spazi e mercati ai grandi porti del Nord Europa. Adesso la concorrenza ce l'abbiamo, per così dire, in casa. Ce l'abbiamo nel Mediterraneo, ed anche forte>.

Filippo Gallo (Presidente Federagenti)

<Noi siamo tra due fuochi. Non è che i porti del Nord Europa li abbiamo dimenticati. Se andiamo a vedere le statistiche delle ferrovie internazionali, delle ferrovie europee, vediamo che negli ultimi otto mesi il numero dei treni e delle tracce tra il ba-



cino nord industriale italiano, e quindi Padova, tutta l'area compresa tra Varese, Milano e Brescia, siano aumentate. Quindi, per quanto riguarda il container, chiaramente non sto parlando del settore rifiuto, subiamo da sud la concorrenza dei porti di trasbordo del bacino mediterraneo e dall'altra parte quella dei porti di arrivo, di destinazione finale del Nord Europa. Siamo tra due fuochi e non abbiamo nessuno, per usare un'espressione del presidente d'Amico, che ci dia le armi per difenderci>.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<Secondo me la franchezza ed il parlarsi chiaramente è anche uno dei segreti per far uscire il mondo della portualità, il mondo del mare, da una piccola nicchia. Bisogna che tutto il Paese parli di queste cose.

Un po' come i capponi di Renzo, i terminalisti all'interno dei porti si becchettano, litigano. In alcuni porti si contendono addirittura anche un metro di banchina. Al presidente di Assiterminal, Alessandro Giannini, chiedo un giudizio su questo disegno di riforma dei porti. Qual'è il giudizio di voi terminalisti che nei porti vivete ed operate in continuazione?>

**Alessandro Giannini
(Presidente Assiterminal)**

<Ho apprezzato la sua pre-

messa circa la necessità e la volontà da parte dei media di approfondire la conoscenza della portualità italiana. È ne-



cessario questo. Dobbiamo, purtroppo, troppe volte constatare - e la prima parte della sua domanda mi dimostra esattamente questo - che il nostro mondo è misconosciuto, non si ha conoscenza di come gli operatori si muovono e la realtà è travisata. Scherzando, da tempo dico che occorrerebbe fare degli stage nei porti, nei terminal, per far conoscere ai soggetti terzi, e soprattutto ai media, come ci si muove nei porti, come si vive nei porti. Non voglio eludere la sua domanda.

Non è una questione di contendersi ogni metro di territorio portuale. Il territorio portuale è scarso. Questa è una verità che nessuno può contestare. Quindi gli interessi che vanno a concentrarsi su queste aree, ovviamente, sono molteplici e spesso in conflitto. Ma se lei

mi chiedesse da moderatore, e non da giornalista, quale è il sentimento che pervade i terminalisti portuali, gli operatori portuali, coloro che vivono e lavorano nei porti, le direi che è di grande frustrazione. Frustrazione perché le nostre attese, i nostri auspici, sono stati totalmente disattesi. Il senatore Nerli è stato modesto, ma è stato lui l'artefice della costruzione del cluster marittimo - portuale nel quale tutti insieme abbiamo lavorato, costruito delle richieste, avanzato delle proposte. Dopo una mediazione svolta al nostro interno abbiamo fatto delle richieste ragionevoli. Tutte, dico tutte, si sono letteralmente schiantate contro il muro costituito dal Ministero dell'Economia. La risposta è sempre stata: "Non ci sono soldi, non ci sono quattrini". Tra l'altro richieste che oggettivamente erano assolutamente ragionevoli, fatte in un momento di profonda crisi. A questo riguardo, a proposito della crisi, dico che il peggio è passato, ma c'è ancora molta strada da fare per una ripresa seria che ci riporti a livelli di ante-crisi, cioè al 2007. Infatti la nostra crisi è cominciata già nel secondo semestre 2008. L'abbiamo percepita chiaramente in quel periodo. Dicevo, richieste fatte in quel periodo, ma che trovano però giustificazione a prescindere dallo stato di crisi.

Avevamo chiesto un abbattimento, o addirittura azzerramento, delle accise sui prodotti petroliferi utilizzati dagli operatori portuali. Ho provato personalmente a far intendere al Governo che è una richiesta che può essere vista anche in termini di competitività del nostro sistema. Il "leit motiv" dell'economia è il fattore competitività. Ai porti e ai terminalisti è chiesta continuamente competitività nei confronti dei porti nord europei. Quei porti però hanno alle spalle pianure sconfinite, dei mercati di riferimento enormi, un servizio ferroviario efficiente ed economico. Noi "combatiamo" orograficamente contro una o due catene montuose. Abbiamo pochi valichi sparsi qua e là. Partiamo già svantaggiati. Dobbiamo non solo andare nel Centro Europa, ma dobbiamo soprattutto anche riconquistare quella parte della pianura Padana che è appannaggio dei porti nord europei. In Nord Europa i governi a tutti i loro vantaggi naturali e all'efficienza organizzativa, hanno aggiunto un ulteriore aiuto: hanno azzerato o abbattuto a livelli minimi le accise. Da noi continuano ad essere sull'ordine di 433,00 euro ogni 1000 litri, se non sbaglio. Un costo superiore a quello che enormemente pagano in Nord Europa. Allora questo spunto competitivo lo si può avere anche



attraverso questo gesto di attenzione, un mero gesto di attenzione, nei confronti degli operatori portuali. Il nostro Governo ha approvato un decreto sulla competitività, sono stati stanziati dei fondi. Abbiamo aiutato a sostituire i motori delle barche, a sostituire le gru dei cantieri edili, eccetera. I fondi non sono stati neanche esauriti. Mi risulta che ci siano dei residui importanti che sarebbero più che sufficienti a soddisfare le nostre richieste per almeno un triennio. Ad esempio, la nostra richiesta per l'abbattimento di una percentuale assolutamente ragionevole degli oneri sociali. Altra questione, già ricordata dal presidente Nerli, è quella relativa al nostro impegno per il rinnovo, avvenuto senza nessuna conflittualità, del contratto del 2008. Si dirà che abbiamo fatto il nostro dovere. Nulla di più. Però credo che questo ci debba essere riconosciuto quando altrove si erogano 700 milioni per evitare che ci siano dei problemi di ordine pubblico.

Per quanto riguarda gli oneri sociali, in un anno particolarmente difficile come è stato il 2009, pochi terminalisti portuali hanno voluto o potuto accedere alla cassa integrazione guadagni. Ho scoperto da un'indagine fatta presso i nostri associati che nel 2009 il ritorno da questo strumento è stato pari al contributo versato nello stesso anno.

La figura del terminalista nasce con la privatizzazione del '92. Il primo esempio lo abbiamo avuto a Genova. Siamo vicini ai 18 anni, alla maggiore età che non vuol dire l'età della ragione. C'è ancora strada da fare. Ebbene noi per 18 anni, 15 anni, 10 anni, abbiamo versato contributi alla cassa integrazione senza poter poi veramente accedere ai benefici. Il porto non è un'industria manifatturiera che se è in stato di crisi chiude lo stabilimento e manda impiegati e operai in cassa integrazione come abbiamo visto fare nel passato tante volte. Il porto funziona sem-

pre. Nel 2009 i servizi settimanali hanno solo ridotto i loro volumi, talvolta anche in misura notevole, ma il porto, il terminal, ha sempre dovuto assicurare il servizio. Quindi il ricorso alla cassa di integrazione dei terminalisti portuali non può che essere marginale e ridotto. Però, ripeto, abbiamo sempre pagato gli oneri sociali. Di questo parleremo forse in altre occasioni; abbiamo delle proposte e delle idee su questo argomento, come prima ho accennato riguardo alle accise>.

Donato Mancini (Moderatore)

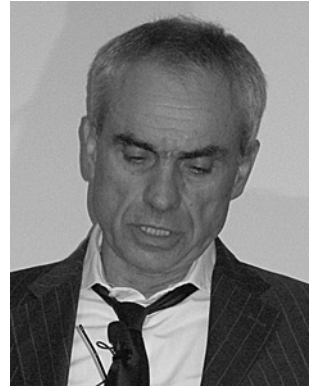
<Devo confessare che "Angopi" era fino a poco tempo fa una sigla per me era abbastanza misteriosa. Riunisce, se non sbaglio, gli ormeggiatori. Quindi entriamo nel settore dei servizi tecnico-nautici un ambito in cui operano, ad esempio, i piloti dei porti. Anche voi, presidente Guidi, scontenti del decreto di Riforma dei porti presentato dal Governo? Avete qualche cosa da chiedere? Serve più attenzione sul tema della sicurezza della navigazione>?

Cesare Guidi (Presidente Angopi)

<Per chiarezza va detto che Angopi associa i Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani. I servizi tecnico-nautici sono composti oltre che da noi, dai piloti e dai rimorchiatori organizzati con le loro rispettive associazioni. Con riferimento alla sicurezza della navigazione, in questa sede, a mio parere, dobbiamo partire facendo un ragionamento di ampio respiro. Nel mondo globalizzato i traffici via mare per lo spostamento delle merci ricoprono un ruolo primario, fondamentale.

È noto che le sponde del Mediterraneo sono diventate molto attive in termini di sviluppo economico. La stessa zona nordafricana, ma non solo, è in piena espansione, come peraltro è stato evidenziato nei vari interventi che mi hanno preceduto e nella stessa relazione del

Presidente Nerli. Mediterraneo che è fra le vie marittime più congestionate al mondo – abbiamo sentito



che nonostante la crisi nel Canale di Suez sono incrementati i transiti – pur rappresentando meno dell'un per cento dei mari di tutto il pianeta, "ospita" 1/3 del traffico navale mondiale, aggravato, ancora oggi, anche dalla presenza di navi non proprio ad alta tecnologia. A questo poi deve aggiungersi l'insediamento delle piattaforme petrolifere estrattive, con tutto ciò che potrebbe succedere in caso di incidente (Deepwater Horizon insegna). Questi problemi, già di per sé gravi ovunque, (perfino nelle immense distese d'acqua e profondità degli oceani) diventano ancora più terribili per un mare interno qual è il Mediterraneo, a causa del tempo lunghissimo di ricambio delle sue acque. Quindi anche piccoli incidenti possono diventare gravi se soprattutto i

soccorsi sono tardivi.

Ecco che la sicurezza del Mediterraneo diventa vitale. Sicurezza quindi come un bene comune di tutti ed essenziale per la crescita economica. In questo senso credo che il Paese possa continuare, anzi sviluppare quell'opera di coordinamento tra i paesi rivieraschi con iniziative tese alla salvaguardia di questo specchio di mare.

Entrando nei porti e negli specchi acquei antistanti, credo che il Decreto di riforma, seppur perfettibile, pone una certa attenzione al tema della sicurezza della navigazione e al sistema e alla disciplina che la deve regolare. In questo ambito il ruolo svolto dai servizi tecnico-nautici, sotto il coordinamento e controllo dell'Autorità Marittima, che per certi aspetti hanno il compito di diffondere la cultura della prevenzione, è quello di garantire la difesa e la salvaguardia delle strutture portuali, dell'ambiente e della vita umana se non addirittura favorire condizioni d'impossibilità di accadimento dell'incidente.

E laddove, nonostante tutto, per una serie di concause, intrinseche ed esterne alla nave, compresa la variazione repentina delle condimento, l'incidente avviene, i Servizi tecnico nautici devono assicurare capacità di intervento con mezzi adeguati e con elevata organizza-





zione, professionalità e competenza, per delimitarne e mitigarne gli effetti e le conseguenze.»

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<Assocostieri è l'associazione che riunisce i depositi costieri di prodotti petroliferi. Presidente Iacorossi, possiamo forse dire che la vostra operatività sia legata ad una specie di transshipment. Le tasse le pagate sia all'entrata che all'uscita, vero? Qual'è il vostro giudizio sulla proposta di legge di riforma presentata dal Governo e sul testo concordato invece fra le parti politiche>.

**Giancarlo Iacorossi
(Presidente Assocostieri)**

<Lei ha usato il termine "riforma". "Riforma" è una parola importante, è una



parola grande. Significa che, forti dell'esperienza di 15 anni di quella precedente, quella del '94, si mette mano ad una legge, tenendo con-

to delle problematiche di tutti gli addetti ai lavori, quindi recependo tutte le cose che o non vanno o non sono andate, oppure sono state sbagliate precedentemente. Di conseguenza si mette mano ad una riforma. Onestamente di tutto questo non c'è traccia in questa "riforma". Tutte le problematiche nate in in questo periodo, in questi anni, non sono state minimamente affrontate. Penso all'autonomia finanziaria, argomento che lei aveva introdotto e che è assolutamente essenziale ai fini di una libertà di scelta. Quando c'è autonomia finanziaria c'è libertà di scelta. Quando non c'è autonomia finanziaria la libertà di scelta non esiste. Noi operiamo in un settore che è quello del petrolio e che rappresenta circa il 50% della movimentazione dei prodotti nei porti italiani. Il nostro comparto è un elemento basilare, importante, essenziale e che poi si riverbera sull'economicità e sull'economia nazionale. Ecco, in questo settore praticamente ci sono delle situazioni, delle anomalie che pesano notevolmente, nel senso che mancano quella chiarezza, quella, diciamo così, sburocratizzazione delle regole che fanno sì che si possa mettere mano rapidamente ed in tempi brevi a quelle che sono, diciamo così, i freni, i lacci e laccioli al sistema. Mi riferisco, tan-

to per usare un paragone, alla problematica dei dragaggi dei porti. Il graduale innalzamento dei fondali che si è verificato nel tempo fa sì che i nostri porti non sono più in grado di ricevere navi di dimensioni significative. Questo che cosa comporta? Comporta maggiori costi di trasporto e, conseguentemente, maggiori costi dell'economia. Diventiamo meno concorrenziali. In un sistema globalizzato, com'è quello attuale, non è più un problema interno al Paese, ma è un problema che esula, che va oltre>.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<Per la verità, la questione dragaggi è contemplata nel disegno di legge del Governo. C'è un accenno. Dovrebbero essere resi un po' più facili>.

**Giancarlo Iacorossi
(Presidente Assocostieri)**

<Il problema è proprio questo: la sburocratizzazione. Nel momento in cui una Autorità portuale dovesse decidere di fare un dragaggio, che possibilità ha, che autonomia ha per deciderlo? Questo è il problema. Poi al di là di quelle che sono le cose che si scrivono nella legge, è poi la messa in atto che è difficile. Le leggi vanno applicate, vanno messe in pratica. Onestamente, non credo che oggi una Autorità

portuale abbia il potere, o avrà in seguito il potere, di decidere su questo aspetto. Ci sono anche altre questioni che ci riguardano. Soprattutto quelle delle concessioni. Per il settore petrolifero è stata approvata nel 2004 la cosiddetta Riforma del sistema petrolifero, la legge Marsano. Essa ha introdotto il principio dell'autorizzazione in sostituzione della concessione. L'autorizzazione vive finché vive l'impianto. Da quest'altra parte invece noi troviamo beni demaniali dove esiste la concessione. Dal momento che i depositi e gli impianti petroliferi costituiscono un bene primario che, quindi, va salvaguardato, sarebbe bello che anche per la parte demaniale venisse applicato lo stesso principio. Forse però questo è chiedere troppo. Sarebbe comunque già importante dare delle linee guida uniformi per far sì che la durata di queste concessioni sia adeguata. Non è possibile che esistano concessioni differenti da porto a porto. Ci sono concessioni che durano un anno, due anni, tre anni, cinque anni e rarissimamente venti anni. Quando un'impresa deve intervenire con degli investimenti è difficile che possa farlo per brevi periodi di concessione>.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<La interrompo un attimo



perché vedo che il presidente di Assiterminal Giannini vuole intervenire su questo che è un tema a lui molto caro>.

Alessandro Giannini
(Presidente Assiterminal)

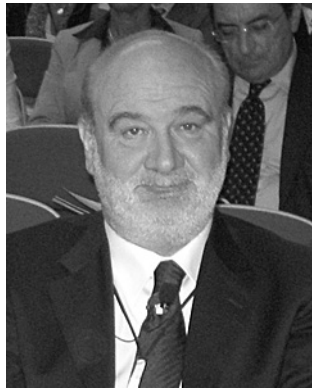
<La riforma della riforma non prevede nulla circa la fine delle concessioni. Dicevo prima della maggiore età, dei nostri 18 anni di vita. Molte concessioni andranno a scadere proprio nel prossimo decennio. Se non si provvede a dirimere questo problema c'è il rischio che il bene pubblico ne tragga un danno. L' imprenditore, se non ha certezze e si avvicina alla fine della concessione, avrà una maggiore riluttanza ad investire anche solo sulle cosiddette miglione su beni di terzi che civilisticamente devono essere ammortizzate nell'arco residuo della concessione. Quindi i rischi, a tal riguardo, sono molto seri>.

Donato Mancini
(Moderatore)

<Presidente Marucci, un suo giudizio sulla legge di Riforma. C'è qualcosa di buono, secondo il punto di vista di Assologistica, che il Governo ha fatto in questi anni? Per esempio c'è questa vicenda della tassa di ancoraggio>.

Nereo Marucci
(Presidente Assologistica)
La mia opinione è che, aldilà

dei meriti dei Senatori Grillo e Filippi che hanno lavorato intensamente su questa riforma, a causa del vezzo tutto italiano di far durare moltissimo le cose, la riforma nascerà già vecchia. A titolo di esempio. Ad Ottobre a Bruxelles discuteremo come Feport, di concessioni e delle questioni appena evidenziate da Alessandro Giannini che riassumo così: il sistema di gestione privatistica dei porti è nato alla metà degli anni '90 ed entro il 2020 molte di queste spireranno senza che si sia regolato per legge che cosa debba accadere dopo. Nel 2017 questo fatto riguarderà la Società per la quale lavoro ma la questione ha caratteristiche generali e di interesse per tutti gli Associati ad Assologistica che qui rappresento. La pro-



posta di Riforma infatti non prevede che cosa debba accadere a valle dello spirare delle concessioni. In altri porti europei, ad esempio a Rotterdam, si è inserito nei



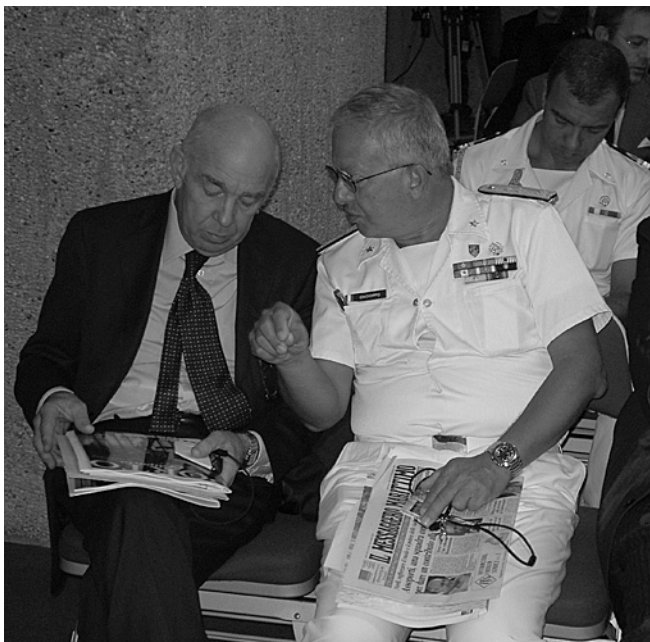
patti contrattuali la possibilità per il terminalista di duplicare la durata del suo contratto con la pubblica amministrazione alla sola condizione che abbia ben operato. In Italia, con questa proposta di Riforma, possiamo ipotizzare uno scenario nel quale l'Autorità Portuale di La Spezia (è solo un esempio) indice una nuova gara che viene vinta da un soggetto diverso da Conship Italia. Magari – come rammentava Giannini – grazie a promesse di volumi maggiori. Credo che tutti noi siamo d'accordo che nel rispetto del diritto di proprietà, Conship possa portarsi via tutti gli equipment ed il personale. Il risultato sarebbe di avere un blocco di quel porto per il periodo necessario, da parte del nuovo concessionario, a dotarlo di nuovi equipment. Per questo dico, e lo sanno bene i senatori Grillo e Filippi, che la riforma nasce vecchia. Ma potrei intervenire su altri aspetti. Riconosco che la proposta di Riforma si propone di risolvere alcune questioni importanti quali i dragaggi, i piani regolatori, spera di incidere sulle funzioni di coordinamento da parte delle pubbliche amministrazioni ed in particolare delle Autorità Portuali, ma, spero si voglia ammettere, non affronta alcuno dei temi di interesse dell'impresa privata.

Una impresa privata che nel

frattempo da "service provider" si è trasformata in vera e propria industria per qualità e quantità degli investimenti, numero degli addetti e così via. Rilevo poi che da ottobre in sede Comunitaria si avvierà una discussione che si concluderà nei prossimi cinque anni e che riguarda – come ha rilevato il Presidente Nerli – il "frame" dei cosiddetti porti di sistema, i 40 (e non 4.000) che rappresenteranno il futuro della portualità continentale.

Da noi, ancora una volta, la riforma si rifiuta di distinguere tra i porti. Credo a causa della legislazione concorrente grazie alla quale ogni Regione desidera in cuor suo di essere il centro della portualità nazionale ed ogni Presidente di porto sente in sé un destino, una missione da svolgere. Tutto ciò stimola alcune riflessioni sull'autonomia finanziaria.

Nerli sa come la penso. Ci vuole anche una tattica, non solo una strategia. Non si può dire "dammi il 5, il 4, l'1% dell'Iva che produco, al di là del fatto che fino al 2013 Iva aggiuntiva non ne produrremo. Bisogna stabilire, secondo me, se davvero siamo tutti uguali, se "nella notte della ragione tutti i gatti sono bigi". No, non sono più tutti bigi. Sono iniziati percorsi, processi a livello comunitario, proprio su questo argomento. Ma c'è una novità nella relazione di





Nerli che va colta. Almeno io la voglio cogliere in questo senso: può darsi che non serva una nuova banchina, ma certamente serve uno strumento di raccordo fra quella banchina e l'inland. Anche Uir, a livello comunitario, ha assunto una posizione di questo tipo.

Anche il senatore Nerli, a nome di Assoport, assume questa filosofia che ormai deve valere per tutti. Soldi non ce ne sono, fare le infrastrutture richiede tempi biblici - intanto però è giusto continuare a chiedere interventi perché le manutenzioni ordinarie e straordinarie ed anche le implementazioni vanno fatte - ma è più opportuno nei prossimi due o tre anni collegare ciò che c'è piuttosto che pensare a ciò che ci potrebbe essere.

Come diceva giustamente il presidente di Confitarma, Paolo d'Amico, la competizione non aspetta le decisioni. Quindi, per i prossimi due, tre, quattro anni, conviene puntare più sul software che sull'hardware, più sui link fra infrastrutture esistenti che su nuove infrastrutture. Successivamente, è del tutto evidente che se non c'è l'autonomia finanziaria ci fermiamo. A proposito delle tasse di ancoraggio ho l'occasione e la possibilità di parlare di una questione sulla quale non la penso assolutamente come il presidente Nerli. Apprezzo la norma spagnola perché fa della Pubblica amministrazione un partner dei terminalisti, non il padrone dei terminalisti.

Questi atteggiamenti cominciano ad essere importanti nel nostro Paese.

La legislazione spagnola che consente una riduzione fino al 20%, fatto salvo il bilancio, delle tasse e dei pesi messi sulle spalle del terminalista, ha una filosofia. Noi, Stato e terminalista, siamo partner, seppure sovraordinato e sotto ordinato, ma siamo partner. Non si può continuare in piena crisi, come è successo l'anno scorso in Italia, ad aumentare i canoni del 5,5% e poi ci sentiamo rispondere dal direttore del Ministero, Cosimo Caliendo: "Vorrei

ma non posso". Ce la siamo cavata da soli. Questo è il dato a prescindere dalla politica, dalla 84/94 e quant'altro. Quindi sono a favore della modulazione di tutti gli elementi di costo che possono far competere un porto con un altro. La mia filosofia quindi è totalmente diversa dalla filosofia del "siamo tutti uguali". Competiamo anche fra porti. I porti africani non ci disturbano per il traffico domestico. Quello che deve andare a Firenze va a Firenze attraverso Livorno, La Spezia al massimo. I porti africani ci disturbano nel settore del transhipment. Il transhipment non viene trattato nella legge 84/94, non c'è niente. Anzi, non c'è nemmeno il riconoscimento che questi scali esistono. Nella legge si sostiene che esiste il traffico di transhipment ma non il porto di transhipment. È come se, volendo parlare di un taxi, si affermi che c'è qualcuno che trasporta gli altri, ma non è un taxi driver. Conclusione, e qui mi fermo. Se l'accezione autonomia finanziaria significasse nel breve periodo fare cose importanti a parità di infrastrutture per non farci captare i traffici dal Nord Europa, dalla Francia, dalla Spagna e dalla Grecia, che poi - ad esclusione della Grecia - convergono sui nostri mercati, allora benedetta sia l'autonomia finanziaria. Spero invece che l'autonomia finanziaria non serva a chiudere una fase comica della portualità italiana, considerato che in tutto il mondo si fanno i conti che i vari progetti promossi dalle Autorità portuali sommerebbero nel 2025 ad una capacità di movimentazione di 37 milioni di teu, escluso il transhipment, contro una domanda prevista, attraverso il coefficiente del 3,5%, di 11 milioni. E' chiaro che c'è un tale livello di confusione che postula un atto di indirizzo da parte del Ministro.

Lasciamo perdere cosa è stato fatto nel passato, nel presente. A questo punto serve un atto di indirizzo che chiarisca che la legge 84/94 nel suo percorso deve esse-

re integrata e modernizzata andando incontro anche alle richieste dei privati. E' necessario dare una identità ai porti di transhipment. Non devono morire a causa della distorta concorrenza dei porti nord africani. Poi si introduca l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, anche per gradi, ma stabilendo qual' è la finalizzazione. Lo diceva anche Nerli nella sua relazione. Infine, ma questa è ovviamente un'opinione, ognuno deve contare sui soldi che ha in cassetta, suddividendo gli interventi a carico dello Stato e gli interventi a carico del privato. Così facendo faremo finire una roba che, anche se non sembra, disturba il mercato. Basta con quella fantasia al potere che oggi caratterizza l'approccio del sistema portuale italiano al futuro>.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<Marcucci ha introdotto un tema che sicuramente svilupperà il presidente dell'associazione degli interporti, Alessandro Ricci. Come vede trattato nella nella proposta di riforma il problema del collegamento tra i porti e le grandi reti europee?>

**Alessandro Ricci
(Presidente Uir)**

<Nella proposta questa parte non è assolutamente trattata e sviluppata in maniera compiuta come invece dovrebbe essere e come è necessario che sia. Credo che buon senso vorrebbe che si riparta dal testo elaborato in Commissione Senato. Mi sembra che quell'impianto sia giunto ad un punto più avanzato rispetto a quello che stiamo discutendo oggi. Mi pare, dopo questo primo orizzonte di pareri, che la proposta del Governo non riscuota un grande consenso. Sono francamente molto preoccupato perché la Riforma portuale è sì estremamente importante e significativa, ma non esaurisce tutto l'impianto di riforme necessario a far funzionare il sistema. A ruota, ad esempio, abbiamo bisogno di

riformare la legislazione riguardante l'interportualità. Serve una riforma organica della legge 240 che deve armonizzarsi con quella portuale in un'ottica di rete, di sistema. Sono francamente preoccupato anche della piega che può prendere tutto questo dibattito sulla scia di quanto visto ormai nel corso di questi mesi, di questi anni. Il Paese non può sicuramente più aspettare. In questo periodo di sta preparando anche il nuovo Piano della logistica. Se su tante delle questioni fondamentali ascoltate oggi non siamo riusciti in tutti questi anni a costruire elementi di condivisione, come possiamo poi pensare di essere in grado di ragionare in maniera credibile sulla rivisitazione del Piano della logistica? Come possiamo pensare di dare contenuto, di dare concretezza, a queste cose?

E' vero che la portualità è un pezzo del sistema, ma è un pezzo mica indifferente. E' la porta di ingresso del nostro Paese, di tutto il sistema. Allora è evidente, a mio avviso, che su questo aspetto occorre lavorare con più impegno. Per quanto ci riguarda è fondamentale il rapporto organico che deve esserci tra i porti ed il retroterra, tra i porti e gli interporti, strutture che collegano le banchine ai grandi assi europei, ai corridoi europei, e in grado di smistare efficientemente le merci. Il tema per noi impellente è quello, quindi, di affrontare la riforma della 240. Come associazione abbiamo delle idee. Le abbiamo avanzate. Le abbiamo proposte al Governo, le abbiamo proposte anche alle Commissioni parlamentari. So che alcuni parlamentari hanno avviato un percorso che porterà alla definizione di un nuovo testo. Auspicio e mi auguro che ci siano le condizioni per fare un ragionamento che sia organico, per evitare di continuare a ragionare solo a pezzi>.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<A questo proposito, per esempio, il presidente Nerli

diceva che si potrebbero utilizzare le risorse provenienti dall'autonomia finanziaria anche per realizzare l'ultimo miglio, i collegamenti tra i porti e le grandi reti infrastrutturali>.

**Alessandro Ricci
(Presidente Uir)**

<In molti casi ciò che manca sono piccoli interventi che non hanno una significativa rilevanza economica, però fondamentali per eliminare quei "colli di bottiglia" che ostacolano le dinamiche di funzionamento. E' una cosa alla quale occorrerebbe prestare maggiore attenzione perché, ripeto, non comporta investimenti particolarmente rilevanti. Francesco Nerli ha prima fatto riferimento a soluzioni che potrebbero farci raggiungere questo risultato. Una maggiore attenzione in questa direzione, a mio avviso, è oggi più che mai indispensabile>.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<Facciamo un rapido secondo giro di interventi. Nella letterina a Babbo Natale che farete, quale è l'argomento, uno solo argomento, secondo voi prioritario da sottoporre all'attenzione dell'interlocutore politico sul tema riforma dei porti>.

**Alessandro Ricci
(Presidente Uir)**

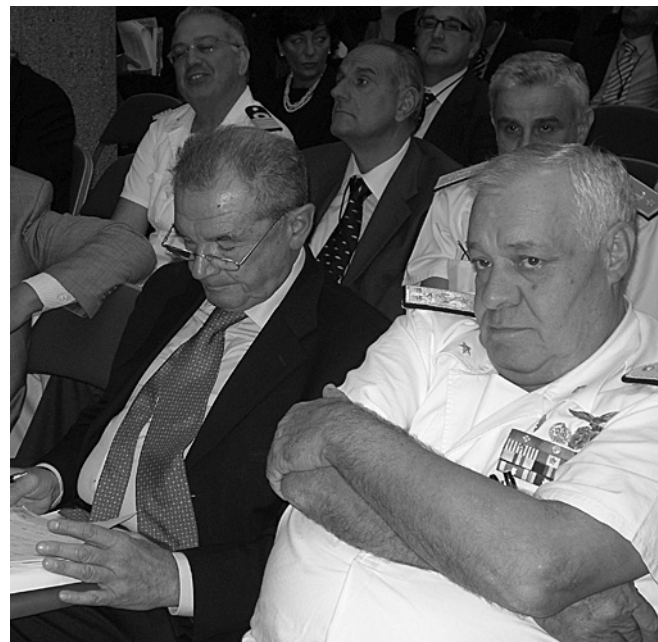
<Nella letterina a Babbo

Natale scriverei del mio desiderio di veder affrontato il tema dell'intermodalità con azioni vere e non con quelle che sono state delineate nel provvedimento del cosiddetto "ferro-bonus". Così come è stato scritto, alla fine non rappresenterà un vero elemento di sviluppo di nuovo traffico ferroviario e di nuovo traffico intermodale. Secondo me invece andrebbe accentuato questo aspetto.

Riconosco che il ferro-bonus è un primo passo. A Bologna si dice che: "Piuttosto che niente meglio piuttosto". Quindi accettiamo questo provvedimento come un primo passo. Credo però che occorrerà agire molto più in profondità se vogliamo effettivamente recuperare quote significative di trasporto ferroviario e di trasporto intermodale. E' questa, secondo me, una delle cose sulle quali si potrebbe rapidamente intervenire anche nell'ambito del processo di Riforma portuale>.

**Nereo Marcucci
(Presidente Assologistica)**

<In Toscana invece noi diciamo che: "Il meglio è il nemico del bene". Le poche cose che sono state fatte in questi due anni sono state l'abbattimento delle tasse di ancoraggio, la circolare 33/D che si riferisce alla riduzione delle accise sui prodotti energetici e il ferro-bo-



nus. Secondo me e secondo i miei associati, nei prossimi due o tre anni ci sarà un equilibrio tra domanda e offerta di servizi. Non è vero che in Italia le grandi navi non possono entrare. Con 18 metri si entra a Gioia Tauro, con 17 metri si entra a Cagliari, con 18 metri si entra a Trieste. Dobbiamo tenere in equilibrio domanda e l'offerta, dobbiamo pensare, ma ci vuol tempo, a sviluppare e produrre. Oggi a Babbo Natale chiederai un'evoluzione del ferro-bonus. E' un provvedimento che non butterei via. Lo sta buttando via qualcun' altro. Siamo messi sotto scopa da parte di un monopolista come le Ferrovie dello Stato. Siamo di fronte ad un paradosso. C'è una recente direttiva comunitaria che parla di una ulteriore liberalizzazione delle ferrovie, abbiamo anche una necessità assoluta di aumentare la quota del "ferro" per il bene del Paese, per la sua vivibilità e l'economicità, e dall'altra parte abbiamo un monopolista che impedisce di trarre benefici dal ferro-bonus. Forse si potranno fare quattro vagoni in più, ma è comunque un inizio. E' stata credo una delle poche cose, promosse dal ministro Matteoli e dal sottosegretario Giachino, che la "irresponsabilità" del Ministero delle Economie e delle Finanze ci ha consentito di portare a casa>.

**Giancarlo Iacrossi
(Presidente Assocostieri)**

<Per quello che ci riguarda, ritengo che sarebbe già un grosso risultato se venissero date delle linee guida. Innanzitutto riguardo al tema delle concessioni. Linee guida che dovrebbero andare sia verso la riduzione di troppe regole e quindi verso la semplificazione dell'aspetto burocratico, sia verso dei criteri oggettivi che siano univoci a tutti i porti. Mi riferisco in particolare, a tal proposito, alla durata e ai canoni concessori. Soprattutto oggi, nella situazione in cui i nostri depositi si trovano ad operare sarebbe già un grosso risultato. Per quello che ci riguarda dobbiamo chiedere poco, perché chiedere troppo significa non ottenere niente. Veder risolti questi pochi punti sarebbe per noi già un grosso successo>.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<Per il settore dei servizi tecnico-nautici la proposta di legge è un passo avanti rispetto al quadro attuale? Cosa chiedete a Babbo Natale?>

**Cesare Guidi
(Presidente Angopi)**

«Come servizi tecnico-nautici noi vorremmo in particolare che quell'esigenza di razionalizzazione prevista con la modifica dell'art. 14, arrivasse a compimento. Credo,

peraltro che i tempi siano effettivamente più che maturi. Ne siamo convinti poiché su una questione che riteniamo fondamentale, quella della sicurezza, le parti sociali, che spesso sono contrapposte, hanno trovato un'intesa che trascende il mero aspetto economico valorizzando la difesa della sicurezza come una precondizione per l'efficienza dei nostri porti. Vorrei anche fare un inciso. La relazione del presidente Nerli è largamente condivisibile soprattutto laddove lancia un grido di allarme e chiede una maggiore attenzione e sensibilità verso la portualità, verso il settore marittimo portuale. Va anche sottolineato, che prospettare una modifica dello scenario inseguendo modelli di una competizione tutta basata sulla riduzione dei costi – incrociando per altro la strada dei diritti delle persone, rompendo una pace sociale imperniata su un forte spirito collaborativo che ha contraddistinto le relazioni in questi anni – credo non porti da nessuna parte, quando oggi la sfida si vince se si è in grado di presentare proposte e servizi di qualità garantendo un sistema coordinato, preciso, veloce e sicuro. Aggiungo, peraltro, che quando parliamo di costi, mi riferisco naturalmente al settore che rappresento, fatto 100 la tariffa di servizio di ormeggio nel 1991 oggi, me-

diamente, la stessa nave paga 68,35. Giova inoltre ricordare che siamo riusciti, seppur questa crisi nata come finanziaria poi divenuta soprattutto occupazionale, a salvaguardare i livelli occupazionali. E non ci siamo fermati. Anzi nel frattempo il personale si è qualificato, abbiamo sviluppato rapporti di collaborazione che ci permettono di esportare professionalità e competenza in tutti i mari del mondo e nel frattempo, con lungimiranza, abbiamo fatto mirati investimenti pronti per quando ri-prenderà la crescita. Siamo una realtà che organizza la propria vita lavorativa in termini di flessibilità, non di precarizzazione del lavoro, non siamo da annoverare tra i precari, ma tra quelli che lavorano organizzando la propria attività in funzione delle esigenze del porto. Siamo comunque aperti a tutte le osservazioni, a tutti i confronti, ma non si può prescindere dal sottovalutare gli aspetti che ho appena accennato.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<Voi terminalisti, presidente Giannini, cosa chiedete? Qual'è la cosa più importante che chiedete alla politica? Abbiamo capito che volete la riduzione per cinque anni degli oneri sociali per ridurre il costo del lavoro e con-



trastare così la concorrenza dei porti del Nord Africa e degli altri Paesi...>.

Alessandro Giannini
(Presidente Assiterminal)

<Vogliamo essere messi nelle condizioni di essere competitivi>.

Donato Mancini
(Moderatore)

<Parla della riduzione delle accise?>

Alessandro Giannini
(Presidente Assiterminal)

<Sì, questo a prescindere dalla Riforma dell'ordinamento portuale. Dicevo prima che abbiamo 18 anni. Quindi le lettere a Babbo Natale non si scrivono più a questa età. Basterebbe la messe di richieste, di argomentazioni, che abbiamo già mandato al Ministero competente e a tutte le forze politiche che si sono confrontate su questo tema. C'è molta sostanza in quelle richieste. Se dovessi ridurre l'ambito a due / tre desideri direi innanzitutto che vorremmo che questa Riforma fosse una vera Riforma organica, che non si occupi solo di alcuni aspetti più politici ma anche, e soprattutto, di chi nel porto e nei porti vive, lavora, opera. Quindi auspico che vada a riconsiderare alcuni aspetti, ad esempio, dell'articolo 18. Sono stati fatti dei passi avanti su questo piano. Poi la pos-

sibilità dell'estensione delle concessioni con un limite del 30% rispetto a quella originaria. La possibilità, in presenza di una previsione specifica del Piano regolatore portuale, di derogare dal limite di una concessione nello stesso porto. Questi sarebbero fatti positivi. Quello che è comunque importante è il problema di fondo. Fino a 2 o 3 anni fa, parlo del settore contenitori, le navi che toccavano i nostri porti non arrivavano a 4.000 teu di capacità. Negli ultimi tre anni è cominciata una escalation, che non è ancora finita. Là dove arrivavano navi da 3.800 - 4.200 teu, ora arrivano da 6.500 teu ed oltre. Stanno per arrivare navi da 8.200 teu. E' previsto in tempi brevi, e quando dico brevi parlo in termini economicamente brevi, cioè un anno, che giungano nei nostri mari, nei nostri porti di destinazione finale e non nei terminal di transhipment, navi da 10.000 teu. Questo fenomeno ha costretto gli operatori ad una rincorsa, perché gli impianti, le attrezzature devono essere prontamente adeguate alle nuove esigenze. Molti hanno investito prescindendo dalla ridotta durata della concessione, perché bisogna reggere questa corsa. La struttura della Riforma deve dare modo agli imprenditori portuali di reggere a questo confronto. Il confronto devono reggerlo

loro insieme alle Autorità portuali che devono pianificare strategicamente in maniera corretta, evitando gli eccessi di offerta. A tal riguardo vorrei chiarire una questione. Da anni sento dire che sono i terminalisti portuali i soggetti che gestiscono i traffici che arrivano nei porti.

Questo è un equivoco, alimentato anche dai media, nato da una previsione della legge 84/94, là dove fissa i parametri per ottenere una concessione. Per candidarsi ad ottenere una concessione nella legge si parla di investimenti, di occupazione e poi di traffici.

Sono gli stessi parametri che devono essere rispettati nei piani di impresa che tutti i terminalisti, ogni anno con validità triennale, presentano alle Autorità portuali. Sono atti di millanteria!

Non sono i terminalisti a gestire i traffici contenitori. La logistica terrestre costa infinitamente di più di quella marittima e quindi il contenitore, genericamente parlando, tranne i casi di distorsione della concorrenza dovuti ad altri fattori, vanno nel porto più vicino al punto di destinazione finale. Non possono fare altrimenti. Questo è un dato importante di cui non si tiene conto. Al contrario si racconta, e i giornalisti questo talvolta lo alimentano, che i terminalisti gestiscono i traffici. Sempre

generalmente parlando, non li gestiscono neppure gli armatori. È il mercato che decide. È la merce che decide e decide sempre in base ai criteri di economicità e di efficienza. È lì che si gioca la concorrenza fra porti. Riguardo all'intervento di Nereo Marcucci, su un punto non concordo con lui. Il provvedimento sulle tasse di ancoraggio non è una cosa buona e giusta. È qualcosa che, come temevamo, sta ingenerando delle azioni distorsive nel mercato. Sta generando una guerra anche fra soggetti e questa guerra non può che poi riverberarsi anche su chi il porto lo vive ed in quel porto opera. Quindi non posso essere d'accordo su questo punto. Mi associo poi a chi ha ricordato l'importanza di gestire la fine delle concessioni. Siamo prossimi a questo problema. Qualche caso è già presente. Siamo prossimi ad una sua ineluttabile definizione>.

Donato Mancini
(Moderatore)

<Va bene così perché dobbiamo dare delle priorità, dobbiamo dare assolutamente delle priorità. Mi è parso di capire, mi rivolgo a Filippo Gallo, che gli agenti marittimi italiani non sono affatto contenti della politica portuale di questo Governo. E' così? Cosa chiedete come priorità assoluta?>





**Filippo Gallo
(Presidente Federagenti)**

Dire che non siamo contenti è un po' riduttivo. Forse nel primo giro non ho reso bene l'idea del nostro stato d'animo. Lo stato d'animo di medi e piccoli imprenditori che non sanno bene dove andare. Mi consenta una battuta. Sulla letterina chiederei che qualcuno al Governo rinasvisse.

Ma siccome non ci credo, perché ormai siamo tutti talmente disillusi che è impossibile crederci, allora chiederei che le chiavi del treno venissero date ai nostri amici parlamentari, ai nostri amici funzionari del Ministero, ai nostri amici delle Capitanerie di Porto, gli unici che sanno ascoltare e sanno anche progettare. Loro sanno anche mettere in campo delle proposte che aiuterebbero noi imprenditori a guardare avanti.

Andando invece sul concreto, e sempre comunque rimanendo nel campo dell'illusione, dico che sotto l'albero vorrei trovare due sistemi portuali: quello nord Adriatico e quello del nord Tirreno.

Due sistemi al cui interno si possano coagulare funzioni e competenze e sui quali si possano convogliare risorse. Risorse necessarie, innanzitutto, a riportare a casa quei traffici che oggi vanno verso i porti del Nord Europa, e poi per sfondare in Europa. Per quanto riguarda invece gli altri porti italiani, vorrei fosse possibile trovare un sistema che possa metterli nella condizione di svolgere funzioni che non siano in concorrenza gli uni con gli altri, porti che riescano ad avere delle specializzazioni così funzionali, così importanti, da evitare sprechi come quelli che si sono visti in passato. Progetti faraonici di cui, probabilmente, non vedremo mai la luce>.

**Donato Mancini
(Moderatore)**

<Concludiamo con il presidente di Confitarma. Mi dia una mano presidente d'Amico a sintetizzare il senso di questo dibattito. Credo che

sia venuta fuori l'unità del cluster marittimo - portuale>.

**Paolo d'Amico
(Presidente Confitarma)**

<Direi senz'altro di sì. Se dovessi scrivere io la lettera a Babbo Natale, permettetemi di volare un po' alto. Io che dei porti sono un cliente, è chiaro che vorrei esprimessero il massimo della competitività.

Da italiano quello che vorrei vedere è una nazione marittima.

Purtroppo oggi ancora non la vedo. Parlo di un Paese capace di sviluppare tutte le potenzialità del cluster del mondo del mare. Una volta coordinati, una volta finanziati, laddove è necessario essere finanziati, una volta messi insieme, potremmo essere, innanzitutto fonte di occupazione in un mondo che "disoccupa". Credo che questa sia una considerazione che forse è il caso di fare. Siamo un mondo che forma. Siamo un mondo collegato alla nostra storia.

Non dimentichiamo che l'Italia è una penisola circondata dal mare.

Permettetemi un briciolo di polemica, oggi è la seconda assemblea a cui partecipo - nella prima, la mia, sono stato nominato presidente di Confitarma - dove manca il Governo. E' latitante. Ne prendo atto con tristezza, pur ribadendo il massimo rispetto che ho per le istituzioni, il massimo rispetto che ho per il Governo, il massimo rispetto che ho per le Commissioni, del Senato e della Camera. Queste ultime lavorano seriamente sulle nostre problematiche. Però oggi, qui noto un certo vuoto.

E questo vuoto va riempito. Il nostro futuro, il futuro del nostro Paese è molto più legato al settore marittimo - portuale che al manifatturiero.

Il manifatturiero, lo abbiamo visto, lo vediamo, va in Cina, in Romania, andrà in Tunisia. Noi invece ci siamo e ci saremo sempre. Allora è il caso, forse, che ci venga dato il giusto e differente peso>.



La pace sociale fattore di sviluppo

Carcassi chiede chiarezza su durata dell'Ima e sulla mancata approvazione Decreto sicurezza

I lavoratori dei porti, lo ricordava prima il Presidente Nerli nella sua relazione, sono circa 20.000 se consideriamo quelli diretti e 70.000 quelli che in qualche modo sono connessi alle attività portuali.

Ma è ben altro l'impatto sull'occupazione che deriva dall'attività del settore portuale. Lo sviluppo del comparto portuale - ha affermato Paolo Carcassi, Segretario Confederale della Uil ed ex responsabile del settore Porti del sindacato - è importante per l'intero complesso del sistema produttivo e quindi per tutti i lavoratori.

Non è soltanto un problema ponderabile, come può risultare dai 30 e passa miliardi di reddito riferibili al settore e che sono superiori anche a quelli del manifatturiero. Il comparto portuale è un elemento strategico perché anche la manifattura, anche l'industria e in generale tutti gli elementi che sono considerati basilari per far ripartire l'economia e il Paese, abbiano la possibilità di poter competere ad armi pari con i loro concorrenti stranieri.

Tutto questo nella considerazione che il vero problema del Paese è la ripresa, la sua dimensione e la sua velocità. Negli ultimi anni e ancor oggi continuiamo a crescere, semplificando, secondo lo schema della metà, della metà, della metà. La nostra crescita, cioè, è la metà dell'Europa, che cresce, a sua volta, la metà dell'America che, pure lei, ha dinamiche di sviluppo che sono la metà di quelle delle cosiddette "tigri asiatiche". Se vogliamo far recuperare lo scarto di questo Paese c'è bisogno che una serie di realtà, prime fra tutte quella del sistema logistico - portuale, riescano a contribuire a determinare le condizioni strutturali perché la nostra economia si riporti alla stessa velocità delle economie degli altri Paesi.

Un buon funzionamento del sistema portuale è in parole povere uno degli ele-

menti che aiuta tutta l'economia nel suo complesso a crescere.

Un elemento grazie al quale potremmo riuscire a recuperare velocità, diminuire la quantità di disoccupati e di "cas-sintegrati" che questa crisi epocale che stiamo vivendo ha prodotto e che non si riesce a far diminuire.

Quindi questo settore è importante non soltanto per il valore in se del cluster, ma perché i porti sono un fattore di moltiplicazione dell'economia, fungono da volano sia in positivo che in negativo. Se funzionano accelerano la crescita economica del Paese, se non funzionano sono un ostacolo a questa crescita. Purtroppo, come rilevato da tutti, questo ruolo strategico dei porti non è colto dal Governo.

Non è percepito, e questo è particolarmente grave, da chi dovrebbe istituzionalmente orientare lo sviluppo della nostra economia e ne è un aspetto emblematico l'assenza del Governo alla iniziativa di oggi, come pure ad altre che hanno caratterizzato il mondo dei trasporti. Ma, al di là delle presenze, stiamo parlando della mancanza di una strategia complessiva che colga l'importanza funzionale dei trasporti per l'intera economia, ne affronti i nodi e le strozzature, consenta la piena espressione del ruolo di volano che può assumere il comparto portuale.

Anche noi siamo convinti che il sistema nato con la 84/94 sia stato positivo, soprattutto perché ha stabilito "chi fa che cosa", assegnando ruoli precisi ai vari attori del ciclo.

Oggi questo sistema ha bisogno di una manutenzione, di una più precisa definizione di alcune sue norme, senza però correre il rischio di scardinarlo.

Nel corso di questi ultimi mesi sono stati fatti degli approfondimenti, avanzate proposte e da più parti è stato apprezzato il lavoro di composizione e di sintesi fatto dalla Commissione presiedu-



ta dal senatore Grillo. Siccome anche noi ne diamo un giudizio positivo, crediamo che si debba procedere seguendo quello schema e che il lavoro fin qui fatto in Commissione debba essere portato avanti con i contenuti che si sono delineati. Non ci troviamo invece in sintonia con tutta una serie di modifiche che sono state avanzate all'interno del disegno di legge presentato recentemente dal Governo.

Quest'ultimo è un provvedimento che noi riteniamo contraddittorio, che non da soluzione neppure alle questioni che punterebbe dichiaratamente ad affrontare e risolvere, come ad esempio quella della nomina dei presidenti delle Autorità portuali. Ci pare che tracci su questo tema un percorso di questo genere: la Regione propone il candidato al Governo, se quest'ultimo non è d'accordo propone a sua volta un candidato alternativo alla Regione e se ancora non si trova l'intesa si va in Conferenza unificata Stato-Regioni e poi se anche in questo caso non si trova l'accordo si ricomincia daccapo. Questo è, in buona sostanza, "un gioco dell'oca" complesso ed inefficace.

Non dando soluzione ai temi che ne sono stati all'origine, allo stesso tempo la proposta governativa crea invece tutta una serie di questioni che valutiamo negative, introducendo elementi di centralismo da noi ritenuti inopportuni. Laddove ipotizza delle soluzioni indirizzate a valorizzare l'autonomia, in realtà esse sembrano più rivolte a creare sovrapposizioni che non a risolvere i problemi. Basta prendere il caso del Piano regolatore portuale che può subire il veto dei Comuni ed il fatto che lo stesso Piano regolatore non possa più avere nessun tipo di previsione di opere al di fuori del sistema portuale.

Altro punto che ci desta perplessità è che si continui a ragionare di porti regionali che, crescendo, potrebbero diventare a

loro volta porti dotati di autonomia, di una Autorità portuale. Non è meglio, invece, procedere sulla strada delle aggregazioni, portando negli ambiti delle Autorità portuali quegli elementi capaci di far sistema, senza creare situazioni parallele, potenzialmente alternative?

Altra questione riguarda direttamente il lavoro, il tema cioè che più direttamente interessa al sindacato. Nel disegno di legge non viene previsto cosa accada dopo i 3 anni di "indennità di mancato avviamento" indicati dal testo.

Noi abbiamo chiesto una stabilizzazione strutturale e finanziaria del mancato avviamento la cui dotazione finanziaria è costantemente precaria, ma questa soluzione non compare nella proposta governativa.

Per quel che riguarda poi i dipendenti delle Autorità portuali, con il testo del Governo si eliminano punti di riferimento attuali che porterebbero ad inquadrare il loro lavoro direttamente all'interno del pubblico impiego. Vengono in qualche maniera a ridursi le loro tutele. Si creano inoltre dei problemi sul tema della sicurezza perché le competenze dell'Autorità portuale vengono a sovrapporsi in materia con quelle dell'Autorità marittima.

Sulla questione sicurezza fatemi spendere una parola di più.

Noi sulla riforma della 272, sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, sulla base della delega contenuta nella 81/08, abbiamo fatto un lavoro egregio, approfondito e puntuale, con le partecipazioni, con il Ministero del Lavoro

e con il Ministero dei Trasporti. Il lavoro è terminato.

Adesso ci chiediamo perché il frutto di tale lavoro non trova la sua concretizzazione in un decreto che lo renda attuato ed efficace. Non si capisce per quale motivo sia stata fermata l'emanazione del decreto di modifica 272. Quando lo abbiamo chiesto ci è stato detto perché dobbiamo aspettare di collegarlo alla modifica della 271, la norma che riguarda i marittimi e che è ancora in discussione. Sono però due realtà che, per quanto vicine, si muovono in maniera diversa. Il tema della sicurezza all'interno dei porti è un tema fondamentale ed urgente, come testimonia, purtroppo, anche la tragica cronaca quotidiana. Noi sottolineiamo la necessità che il decreto, visto l'accordo fra tutte le parti, trovi la sua emanazione in tempi brevi. Il settore soffre anche dal punto di vista occupazionale. Abbiamo avuto fenomeni non isolati di crisi aziendale e ci sono forti difficoltà, a tratto generale, in alcune realtà, quali i porti di transhipment. Abbiamo migliaia di lavoratori in cassa integrazione all'interno dei porti che non possono considerarsi un'isola felice all'interno della quale non alberghino le problematiche di crisi che interessano il complesso del nostro sistema produttivo.

Sono problematiche che rischiano di diventare ancor più gravi, per il comparto portuale in futuro, se tutta una serie di questioni non venissero affrontate e non venissero, in modo adeguato, risolte. Sono trascorsi tanti anni positivi di pace sociale all'interno dei porti.

Oltre alla stabilità data dalla legge di

riforma del comparto portuale abbiamo concordato un contratto unico per tutti i lavoratori dei porti che ha mostrato la sua validità.

All'interno dei porti si è lavorato in una situazione di tranquillità, elemento primario favorevole alla crescita.

Su queste basi adesso ci vuole uno scatto. Adesso deve farsi avanti un nuovo spirito di iniziativa da parte di tutti coloro che operano all'interno dei porti. Un colpo d'ala. Occorre abbandonare la frustrazione del considerare immutabili le cose che non vanno e recuperare il senso del fare.

Se c'è unità fra gli operatori, secondo noi, c'è la possibilità di riuscire a salvaguardare le cose positive che sono state introdotte con la 84/94 e riuscire a cambiare gli elementi che necessitano di una manutenzione.

Se si fa questo, se si recupera una unità di intenti e si esce dalla logica della frustrazione per sollecitare, proporre, fare pressione politica, pretendere l'attenzione e l'impegno che il comparto merita possiamo cambiare le cose.

Noi siamo pronti a dare il nostro contributo. Siamo pronti a darlo affinché si possano determinare delle soluzioni - ha concluso Carcassi - che siano delle soluzioni condivise, che vedano Autorità portuali, Comuni, Regioni, imprenditori e rappresentanti dei lavoratori, uniti per cercare di salvaguardare gli elementi di equilibrio oggi presenti all'interno della 84/94 e allo stesso tempo risolvere quei problemi applicativi, quelle contrastanti interpretazioni, quelle inefficienze che si sono verificate nel corso di questi ultimi anni.





<Condividendo la relazione del presidente Nerli e ascoltando quanto hanno fin qui detto i rappresentanti del cluster marittimo - ha iniziato il suo intervento l'onorevole Mario Tullio, componente della IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati - potrei anche tornare a sedermi. Non lo faccio per non fare un favore al mio amico Luigi Grillo. Non vorrei rendergli la vita troppo facile. La mia sarà una considerazione politica di carattere generale. Prima, il nostro moderatore, Donato Mancini, provocatoriamente inquadrava le critiche del presidente di Assoporti alla proposta di riforma del Governo, come gli attacchi del "vecchio comunista" Nerli. Spero che qualcuno non arrivi anche a pensare che questa assemblea sia stata organizzata con maliziosità alla vigilia di un delicato passaggio parlamentare riguardante il futuro del Governo.

Con una legislatura che va avanti il mio lavoro sarà quello di interloquire con il senatore Grillo, in qualità di presidente della VIII Commissione Trasporti del Senato, per cercare di dare risposte comuni. Risposte che la politica vi deve dare. Lo dico perché la legislatura era iniziata con una grande possibilità. Infatti mai un Governo, anche grazie al premio di maggioranza contemplato dalla attuale legge elettorale, aveva avuto in passato una così ampia rappresentanza parlamentare. Dall'altra parte non c'era una opposizione frammentata. Per la prima volta le forze politiche presenti in parlamento erano solo sei. In aggiunta c'era la disponibilità, mi riferisco anche al Partito Democratico di cui faccio parte, di una parte della minoranza di confrontarsi sulle riforme. Tanto è vero che, prima, in qualche intervento è stato ricordato come in Senato ci sia stato già un confronto importante su vari temi discussi oggi e più in generale, su ciò che più ci appas-

siona: la riforma della portualità italiana.

Si è detto poco fa di un sistema che ha retto. E' vero. Il sistema ha retto ma in piena solitudine. C'era da affrontare l'emergenza causata dal calo dei traffici internazionali. Per uno come me che arriva da Genova ci sono due strumenti straordinari per valutare la situazione economica che sono appunto il porto che si ferma e la crisi dell'acciaio. C'era una situazione più ampia che ci faceva ragionevolmente pensare, proprio perché nella portualità e nella logistica bisogna programmare guardando al medio se non al lungo periodo, che era necessario metter mano alla legge 84/94.

Chi vi parla è consapevole che questa non può essere la sede di propaganda

delle cose a prescindere dalla riforma della 84/94. Quando siamo andati all'assemblea degli spedizionieri ci è stato chiesto dello sportello unico doganale. Cose di questo tipo non costano. Altro esempio è la messa in rete dei sistemi informatici dei porti, una rete tra porti e porti.

Queste cose richiedono passione, attenzione. Poco fa veniva ricordata anche una nuova normativa quadro per gli interporti. L'onorevole Silvia Velo ha pronto un disegno di legge per il quale sta raccogliendo firme e spero che anche l'amico Biasotti, e altri esponenti del Centrodestra, diano in Parlamento un loro contributo per varare questo importante provvedimento per il settore interportuale.

Sulla legge 84/94 c'è stato un confronto

Non è stato fatto nulla per i porti

Rivendico la maggiore attenzione del Centro sinistra su questioni legate sviluppo economia marittima

politica o di facili battute. Con grande pacatezza, ma anche con grande fermezza, voglio dirvi che di un Governo si può condividere o non condividere l'operato, si può contrastarne l'azione, però, parlando di quanto ha fatto per l'economia del mare, non so giudicarlo. Perché? Perché non ha fatto nulla in favore della portualità, della cantieristica.

Penso a tutta la questione delle infrastrutture. Grillo forse ci dirà come il Cipe risolverà tutte le questioni burocratiche legate ad alcune opere. Quella che è stata licenziata dal Consiglio dei ministri non è una riforma della 84/94. E' un provvedimento che, tra l'altro, non è stato ancora pubblicato. E' stata annunciata come una riforma a costo zero ma nel tempo ho imparato che non esistono riforme a costo zero. Si parlava di semplificare, di sburocratizzare. Ho sentito cosa è stato detto sui dragaggi, un tema molto complicato e che prevede competenze anche da parte del Ministero dell'Ambiente.

In questi anni intanto si potevano anche

parlamentare che ad un certo punto si è stoppato. Sembrava che il Governo dovesse presentare la nuova legge a Reggio Calabria. Poi invece si disse che sarebbe stato meglio ridiscutere il testo in Commissione. Invece, dieci giorni fa "la montagna partorisce il topolino". Non c'è coerenza fra le dichiarazioni che avevamo ascoltato e una realtà normativa così come è stata prospettata dal Governo.

Parlo naturalmente di un testo che non è quello definitivo e che se dovesse essere confermato vedrebbe il nostro voto contrario. Non c'è l'autonomia finanziaria che è l'elemento qualificante della riforma della 84/94. L'84/94 è stato un elemento di crescita, un elemento di grande coesione sociale. Il lavoro, la pace sociale, nell'ambito del sistema portuale è uno degli elementi di maggior rischio per come può incidere sulla programmazione. Infatti, chi ci guarda da lontano deve avere serenità, certezza dei tempi operativi quando una sua nave arriva nei nostri porti. Un conflitto nei porti è certamente più danno-

so che nell'industria. Non si riesce a reggere. Quella legge, la 84/94 ha garantito coesione sociale non a costo zero. Nel recente bellissimo libro di Sergio Bologna, "Le multinazionali del mare", tra i tanti argomenti trattati c'è anche il ricordo della "brutale" ma generosa espulsione dal mondo del lavoro di due / tre decenni fa. Dal 1983 al 2001 sono stati accompagnati al pensionamento, con un notevole costo per la collettività, circa 20 mila lavoratori.

Di questi, circa 8.000 erano dipendenti delle Autorità portuali. Oggi le 23 Autorità portuali contano in totale 1.250 addetti. E' stato detto che 23 Autorità portuali sono troppe. Lo ha detto in più occasioni anche il Ministro. Il testo del Governo le riconferma tutte quante ed elimina, se ho ben capito, il senatore Grillo eventualmente mi correggerà, la verifica del requisito minimo di tonnellaggio movimentato.

In base alla 84/94 - ha proseguito il parlamentare Pd - si è chiesto al mondo del lavoro di diventare più flessibile e questo è stato fatto. Si sono trasformati i consorzi del porto in autorità di governance. Si sono immaginate nuove figure imprenditoriali, i terminalisti, che hanno rischiato in proprio. In qualche maniera i porti sono stati chiamati, giustamente, a garantire una propria sostenibilità economica. La Riforma ha avuto un costo. Lo ha avuto per lo Stato e lo ha avuto per la collettività. E' bene ricordare che nei primi 10 anni le nuove Autorità portuali hanno visto il 50% delle tasse portuali e il 100% delle tasse erariali, quelle di ancoraggio, dedicate al risanamento del debito. Trascorsi questi primi anni lo Stato ha poi avuto molto dalla portualità. Investire nell'economia del mare è una scelta politica che rende. Rende allo Stato prima di tutto. Rende alle imprese e ai lavoratori. Stiamo pagando il ritardo, rispetto al Nord Europa, di non aver capito prima di loro che i porti avevano il container come elemento centrale della loro attività .

L'Italia, vista dall'alto, sembra un grande porto con tante banchine. Penso anche io che arriveremo inevitabilmente ad una concorrenza tra i nostri scali. Il mio auspicio è quello di poter vedere governi forti, una politica forte che sappia vincere le sfide con le altre realtà portuali, con gli altri Paesi, superando gap antichi e nuove minacce che vengono avanti.

Nelle nuove Autorità portuali si è segmentata a fatica una nuova classe dirigente per una difficoltà a superare vecchie abitudini. Oggi però ci sono presidenti che provano anche a fare i manager. Oggi c'è una rinnovata classe dirigente all'interno delle Autorità por-

tuali. Credo che il testo proposto, sotto questo aspetto, sia veramente brutto perché riduce fortemente il ruolo di autonomia anche personale, dei presidenti delle Autorità portuali, che invece devono essere investiti di responsabilità.

C'è quindi l'esigenza di una rivisitazione della norma guardando con più coraggio al futuro.

Una indagine parlamentare aveva messo in luce le ragioni per le quali era necessario mettere mano alla 84/94. Ha fatto bene il presidente Nerli a focalizzare anche il tema del lavoro e della sicurezza nei porti. Nella proposta di legge, in maniera positiva, occorre dire, si stabilizza l'Ima, l'Indennità per il Mancato Avviamento. Dobbiamo però pensare a politiche che sostengano i lavoratori dei terminal che oggi sono la maggioranza degli addetti che operano nei porti.

C'è poi il tema delle risorse. Tra il 1996 e il 2010, in quei 14 anni, per 7 anni ha governato il Centrosinistra e per 7 anni il Centrodestra. Senza alcun dubbio tra il 1996 e il 2004 ai porti sono arrivate delle risorse. Tra il 1996 e il 2001, periodo in cui ha governato il Centrosinistra, sono stati fatti investimenti nei porti e non solo. Penso alle politiche a sostegno della cantieristica, penso al doppio registro, penso alle Autostrade del Mare, eccetera. Se qualcuno può smentire questi fatti si faccia avanti. Credo di non raccontare bugie a questa platea così preparata e qualificata. Tra il 2006 e il 2008 è stata approvata l'autonomia finanziaria che, per la caduta del governo di Centrosinistra, un fallimento politico pesantissimo della maggioranza che lo sosteneva, è rimasta incompleta per la mancata emanazione dei decreti attuativi. Stesso discorso per il Piano generale dei trasporti e della logistica. Ho visto il documento con i primi elementi per la definizione del nuovo Piano della logistica presentato lo scorso Luglio. Credo che il sottosegretario Giachino dovesse partire proprio dal Piano del 2006. Sempre nel 2006, quando il Centrosinistra era tornato al Governo, furono destinati 150 milioni di euro alla manutenzione dei porti. Si era poi pensato ad un sistema, quello dell'extra-gettito, prendendo come riferimento il progetto della piattaforma di Vado Ligure. Ci avete detto "no, l'extra-gettito non funziona". Con quello che è poi successo avevate anche un po' di ragioni. "Meglio il 5% dell'Iva rispetto all'extra-gettito". Benissimo, lo dice un esponente del Centrosinistra. Però è meglio se si fa.

Perché se non si fa, anche tutto il confronto speso in Senato, dove ha lavorato il capogruppo del Pd, Marco Fi-

lippi, viene meno. Faccio quindi un appello all'amico Grillo visto che da questo tema delle risorse non si può prescindere. Parliamo di quelle dei porti, di quelle che vedo potersi generare attraverso l'autonomia finanziaria. In questi due anni abbiamo visto, nell'abbandono generale di una seria programmazione, diverse spinte localistiche pronte a cavalcare qualsiasi progetto. Recentemente si è parlato di 5 milioni di euro per Trieste, di 4 milioni per Venezia: Nella mia città, Genova, ogni tanto riemerge il progetto del "bruco" che ne chiede altri 10.

Quindi è necessario recuperare una progettualità seria evitando di spendere soldi in progetti, in studi. E' necessario rimettere in fila quello che già abbiamo, organizzarlo, strutturarne e infrastrutturarne, partendo dalla piena applicazione dell'autonomia finanziaria. Ho qui l'ordine del giorno approvato dalla Camera sulle misure che il cluster marittimo portuale ha chiesto al Governo nel Marzo del 2009, su cui c'è stato un consenso ma non il supporto di una vera azione di Governo.

Oggi il Pd è una forza politica d'opposizione così come hanno scelto gli elettori italiani ma ci riteniamo anche forza di governo soprattutto perché in molti territori portuali siamo forza di governo e lo siamo stati ancor più nel passato. Il Pd naturalmente si auspica di tornare al Governo ed è quindi questa la logica con cui su pone verso le responsabilità ce ha chi governa e anche nei vostri confronti.

Noi riteniamo l'economia del mare un elemento centrale per il nostro Paese. A Luigi Grillo, a cui auguro, in caso di un eventuale rimpasto, di diventare Ministro perché almeno lui c'è sempre, sottopongo la proposta di fare insieme un patto con il mondo marittimo portuale. Si inizi nel 2011 ad applicare la quota del 2%, e poi nel 2014, finita l'attuale legislatura e in presenza di un qualsiasi nuovo Governo, si passi al 5%. Facciamo in modo che ci sia una gradualità.

Non veniteci però dire che non è possibile farlo perché c'è la crisi. Quando, come Centrosinistra, stavamo portando l'Italia in Europa con manovre finanziarie pesantissime, gli investimenti per questo settore non sono però mancati. Sono interventi, sono investimenti, che rendono all'economia e all'occupazione di questo Paese.

Dicevo prima che il sistema ha retto. Voi del cluster siete riusciti a resistere senza un vero sostegno. Quindi un grazie - ha concluso Tullio - va rivolto solo a voi, a chi governa questo sistema, ai presidenti delle Autorità portuali, alle imprese, ai lavoratori. Dobbiamo esservi grati> .

E' il momento di cambiare

Il senatore Grillo condivide le preoccupazioni degli operatori del settore marittimo - portuale



<Ho molto apprezzato la relazione del presidente Nerli. A mio modo di vedere - ha detto il presidente della VIII Commissione del Senato, Luigi Grillo - contiene molti dati oggettivi che si possono condividere. Innanzitutto il fatto che il sistema portuale italiano ha una portanza ben superiore rispetto a quella che gli viene affidata, ad esempio, dai mass media e rispetto alle attenzioni che gli ha riservato lo stesso Governo del nostro Paese ignorando, anche secondo me, i problemi del sistema portuale italiano. Nerli ha ancora ragione quando chiede con forza delle risposte puntuali da parte del Governo su due questioni da lui citate. Questioni che anche a me appaiono incomprensibili, sulle quali però, frequentando spesso il Ministero delle Infrastrutture, ho delle informazioni abbastanza dirette. Mi riferisco al tema della sicurezza nei porti e a quella sorta di coordinamento, che è mancato, tra la legge sulla sicurezza nei porti e la legge sulla sicurezza in generale e poi al fatto, seconda questione, che non è ancora decollato lo sportello unico doganale.

Qual' è, secondo le mie informazioni, il motivo per il quale non sono state ancora fatte queste cose? L'esigenza di far fronte ad una crisi che è stata la più devastante, la più grave degli ultimi 60 anni. Non possiamo ignorarlo. Non c'entra il '92, non centra il 2006. La crisi che ci ha colpito, originata dal sistema finanziario americano e che ha interessato l'intero mondo occidentale, è stata la più grave crisi dagli anni Trenta. Ha messo a dura prova tutti i sistemi economici dell'Europa ed oltre. Noi l'abbiamo superata anche grazie al fatto che l'Italia non è un Paese uguale agli altri Paesi d'Europa. Mi spiego meglio. Continuiamo ad essere criticati perché abbiamo un rilevantissimo debito pubblico. In tanti però ignorano il fatto che siamo un popolo di risparmiatori. Sia-

mo i primi al mondo come capacità di risparmio. Ecco perché abbiamo retto. Abbiamo retto anche attraverso una politica di rigore che il ministro dell'Economia ha portato avanti guadagnandosi i complimenti dei mass media. Si è seguita una logica che secondo me era accettabile dentro la bufera della crisi, cioè nel 2008 e forse nel 2009.

Oggi, secondo la mia opinione, non sono più accettabili i tagli orizzontali che hanno finito per paralizzare anche coloro che avevano potenzialità di investimenti. Hanno finito per paralizzare settori strategici. Tagli, diciamo la verità, che anche molti esponenti della maggioranza hanno mal digerito. Però c'era un pericolo. C'era il timore che il Paese andasse in "default". Il ministro dell'Economia oggi sostiene che siamo fuori dalla crisi. Quindi è venuto il momento, secondo la mia opinione, di poter azzardare un po' di più. Possiamo rivendicare una politica economica diversa da quella che è stata fatta negli ultimi due anni. Ripercorrendo il filo del discorso fatto dal presidente Nerli, dico che, a mio modo di vedere, ha ragione quando dice che la fiscalità generale si deve far carico dell'efficienza di un sistema che oggi è centrale, è strategico. Questo non tanto per ciò che movimenta, per ciò che occupa, ma per il sistema Paese nel suo complesso. La portualità è inserita nel sistema economico.

Poi c'è la questione che Nerli pone intorno alla forma di partenariato pubblico - privato. Penso che il sistema se lo debba porre questo problema. Nel 2002 abbiamo fatto una legge molto importante: la riforma della Legge Merloni. Tutti parlano della Legge Obiettivo dimenticando il fatto che la legge più importante non è stata la Legge Obiettivo, che era pure una legge delega che innovava, ma è stata la riforma della "Merloni" con cui abbiamo introdotto

per la prima volta le norme sul project financing. Da quando abbiamo approvato questa legge, in Italia è esploso il mercato del partenariato pubblico - privato. Dal 2003 al 2008 in Italia sono state fatte 1.958 opere pubbliche con il coinvolgimento dei capitali privati. I privati hanno investito 25 miliardi di euro in questi anni. Nel 2009 sono state circa 1.900 le opere pubbliche realizzate attraverso il partenariato pubblico - privato con l'impiego di 10 miliardi di capitale privato.

Oggi nel settore delle opere pubbliche, considerate nella loro generalità, quelle che vengono finanziate attraverso accordi di partenariato pubblico privato, con prevalenza di capitale privato, rappresentano il 34% del totale. La norma che abbiamo introdotto nel 2002 ha dato origine ad un mercato nuovo. Secondo me, da qui a qualche anno sorgerà una Borsa delle società che si candidano a diventare gestori di opere pubbliche. C'è una cultura alla quale siamo in qualche modo agganciati, che è quella di costruire un'opera, guadagnare, punto e basta. Invece gli operatori privati devono capire che con il corredo normativo che abbiamo approntato in questi anni, il project di prima generazione, il project di seconda generazione, si svilupperà sempre di più un mercato di imprese che devono qualificarsi anche per la capacità di gestire le opere pubbliche. Dalla capacità di gestire le opere pubbliche deriverà il giusto guadagno che ammortizzerà il costo dell'investimento iniziale. Su questo fronte, ovviamente, noi abbiamo bisogno di fare una cosa molto importante. E' l'aspetto centrale di questa mancata riforma o riforma ormai vecchia come diceva Marcucci. Dobbiamo introdurre l'autonomia finanziaria. Prima però di addentrarmi su tale argomento ho qui il dovere di richiamare alcune cose perché diversamente si ingenera

confusione anche tra gli addetti ai lavori. Intanto, permettetemi di dire che non è accettabile la critica di chi dice che questa legge di riforma viene avanti senza consultazioni. Io sono la memoria storica di un lungo percorso. Questa legge di riforma l'abbiamo iniziata a discutere nel Maggio del 2002. In quella legislatura non siamo riusciti a trovare un accordo. La successiva, quella dal 2006 al 2008, è purtroppo durata poco e non siamo riusciti a chiudere. Faccio presente che in quei sei anni abbiamo consultato tutte le categorie: gli operatori, i sindacati, i terminalisti. Sono stati tutti consultati. In più grazie ai bilanci del Parlamento, di Camera e Senato, all'epoca più generosi, una delegazione di senatori e di deputati ha fatto il giro del mondo per andare a vedere, per verificare come funzionavano il porto di New York, il porto di Amsterdam, i porti cinesi, i porti giapponesi. Dopo tutti questi anni - ha proseguito Grillo - io ed alcuni colleghi delle Commissioni trasporti della Camera e del Senato abbiamo acquisito una tale conoscenza che siamo diventati degli esperti in materia. All'inizio di questa legislatura in Commissione tutti insieme, senatori di maggioranza e di minoranza, abbiamo definito un percorso. A tal proposito voglio ringraziare il collega Marco Filippi per la collaborazione, per il senso di responsabilità. Ci siamo detti: <questa è una legge che dobbiamo scrivere attraverso un lavoro congiunto. Non deve essere una legge imposta dalla maggioranza o dal Governo, ma una legge bipartisan, che possa durare. I porti sono una struttura strategica e per il bene del Paese devono essere modernizzati. Ci siamo imposti questa linea di lavoro. Capisco che l'attenzione di tutti sia stata rivolta a verificare se è passata o non passata l'autonomia finanziaria visti i tagli violenti che sono stati fatti negli ultimi due anni. Però vorrei far notare che sul piano normativo, mi dispiace per coloro che hanno fatto osservazioni supercritiche, il testo licenziato dal Comitato ristretto della VIII Commissione del Senato è un testo avanzato. Siamo inoltre disposti a recepire ulteriori osservazioni. Alcune di esse le ho già ascoltate e mi permetterò di riprenderle in questo mio intervento. Il testo che abbiamo per così dire "confezionato" in Commissione, e che abbiamo offerto al Governo, è un testo che trae origine dalla riaffermazione di alcuni concetti che sono oggi sono stati ben ripresi dal presidente Nerli. Qual'è il ruolo delle Autorità portuali? Qual'è la governance delle Autorità portuali? Su questi punti credo ci sia condivisione. Non sono aspetti marginali. Aver identificato con precisione i compiti del presidente di una Autorità por-

tuale aumentandone le capacità di governo, avere in qualche modo individuato, e diciamo limitato, i poteri dei comitati portuali in una logica di efficienza e di funzionalità, aver responsabilizzato sempre di più i presidenti dei porti nella loro capacità di governo, non è stata una cosa di poco conto. Così come anche le norme sulla velocizzazione dei piani regolatori, sui servizi tecnico nautici, sul recupero delle aree per la nautica, sulle nomine. Non è vero che su quest'ultimo punto abbiamo fatto una norma macchinosa.

Abbiamo semplicemente tenuto conto del fatto che su questa materia c'è un regime concorrente. Le Regioni non possono essere ignorate, né tanto meno essere umiliate. Abbiamo quindi trovato insieme alle Regioni un punto di incontro in un circuito in grado di dare certezza di nomina. In futuro, secondo me, non ci saranno più commissari che andranno a governare le autorità portuali perché il circuito previsto dalla norma comporta un punto fermo.

E' vero, più in generale, che c'è il testo di riforma del Governo e quello della Commissione ma c'è una questione, che so per certo e che voglio qui puntualizzare, che è oggetto di un accordo tra il sottoscritto e il Ministro. Non parlo a titolo personale. I miei colleghi della Commissione sanno bene a cosa mi riferisco. Nella preparazione del disegno di legge di riforma sulla sicurezza stradale abbiamo già sperimentato che può funzionare un dialogo serrato con il Governo partendo però dal nostro testo. La prossima settimana o al massimo tra quindici giorni, quando saremo in condizione di farlo, ripartiremo dal testo licenziato dalla Commissione infrastrutture del Senato. Il Governo, lui sì, si è reso responsabile di una pausa di 9 mesi. Cosa è successo? Il testo del Senato lo abbiamo approvato il 10 Dicembre del 2009. Il Governo poi ci ha detto di voler dare un suo contributo. Quindi, come capita, è passato attraverso gli uffici legislativi, eccetera. Nel testo licenziato dal Consiglio dei Ministri il ministro Matteoli, secondo me in buona fede, immaginava di far riuscire a passare l'autonomia finanziaria. Ha però dovuto fare i conti con la rigidità del suo collega dell' Economia causata dalla crisi finanziaria. Dopo molti contrasti e molti confronti Matteoli si è dovuto quindi accontentare di un passaggio in Consiglio dei Ministri senza l'autonomia finanziaria. Nel testo da noi licenziato in Commissione l'autonomia finanziaria invece c'è. C'è una prassi, che non possiamo ignorare, in forza della quale occorre acquisire il parere delle Regioni. Alle Regioni abbiamo trasmesso il testo ai primi di Aprile del 2010 e le Regioni hanno licenziato il

loro parere a fine Agosto, primi di Settembre. Questi sei mesi di attesa, dovete credermi, non sono originati da una dimenticanza dei parlamentari della Commissione Infrastrutture del Senato o dalla negligenza del Governo.

Lo sottolineo perché in questo periodo, purtroppo, si sono alimentate delle interpretazioni che imputavano il ritardo al Governo o al Parlamento, ad un loro disinteresse a fare la riforma. Certo ci rendiamo conto che abbiamo perso molto tempo. E' imperdonabile. Ma così sono andate le cose. Per riportare chiarezza, lo ripeto, riprenderemo il dibattito in Commissione.

Sul testo licenziato in Commissione c'è un'ampia convergenza dovuta anche ad opinioni condivise e consolidate. Quindi non si torna indietro sulla governance, non si torna indietro sui rapporti tra autorità portuale e autorità marittima, non si torna indietro sui temi della sicurezza. Ci saranno solo emendamenti migliorativi. Non è vero poi che intendiamo dare ai Comuni, come ipotizza e come desidera l'Anci, il potere di metter un veto sui piani regolatori portuali. Sarebbe una stupidaggine colossale. Quindi andiamo lungo questa strada. Con quale prospettiva? Con la prospettiva di chiudere in fretta questo provvedimento. Fatto questo passo non mi preoccupano gli emendamenti che potrà proporre il Governo. Vedremo. Dovrà trovare la maggioranza in Parlamento. Conosco i miei colleghi e so per certo che hanno apprezzato il testo che abbiamo licenziato. Faremo come abbiamo fatto riguardo al Codice della strada. Tanti colleghi sanno che siamo riusciti a spiegare al Governo che molti emendamenti non era il caso di farli passare.

Poi c'è il tema dell'autonomia finanziaria. Anche secondo me questo è un problema dirimente. E' apprezzabile che il ministro Tremonti, lui che in passato non era a capo del partito del rigore, abbia tenuto la barra al centro in un momento in cui il Paese ha corso dei rischi terribili. Ci ha ricordato dal mattino al pomeriggio, fino alla sera, che l'Italia aveva un debito pubblico rilevante. Questo tipo di politica ha funzionato. Nel frattempo abbiamo cercato e inseguito la pace sociale. I pochi miliardi disponibili nel bilancio dello Stato li abbiamo messi a disposizione, in consistente percentuale, dell'estensione dei benefici della cassa integrazione, in particolare per le piccole e medie imprese. Abbiamo speso 9 miliardi di euro per cercare di mantenere coeso il tessuto sociale del nostro Paese, per avere la pace sociale.

Oggi però non siamo più nelle stesse condizioni di qualche mese fa. Oggi possiamo tornare a guardare con mo-

derato ottimismo all'esigenza di recuperare competitività. Il rigore se è finalizzato a sé stesso non funziona. Se l'Italia non cresce è un Paese condannato al declino. Se non recuperiamo competitività non riusciamo più a crescere. Recuperare competitività significa porsi nella condizioni di riprendere la strada degli investimenti. Soprattutto di quegli investimenti che non richiedono risorse aggiuntive allo Stato e che si possono fare attraverso i capitali privati di cui è generosamente ricco il Paese. Tremonti deve accettare, deve capire. E' in questa direzione che, secondo me, dobbiamo alzare il tono della polemica in modo corale. Non chiediamo l'autonomia finanziaria per mettere in crisi il bilancio dello Stato, o per chiedere risorse aggiuntive.

Dobbiamo tener ben presente la relazione tecnica - che è a disposizione di tutti - che il ministro alle Infrastrutture ha consegnato alla Commissione bilancio del Senato. Lì si dice che dal 1998 al 2007 il sistema portuale italiano ha ricevuto mediamente 412 milioni di euro per la gestione e gli investimenti. Poi negli ultimi due anni abbiamo avuto un blocco di queste risorse. C'è stato il blocco dei finanziamenti di leggi già approvate. Nella relazione conclusiva c'è scritto questo. Non l'ho fatta io. L'ha fatta il ministro delle Infrastrutture ed è stata messa agli atti.

Quindi, se è vero, come è vero, che nel 2008 sono ammontate a 8,8 miliardi di euro le risorse provenienti dall'Iva delle merci movimentate in ingresso ed in uscita dai porti, e se nel 2009 sembra che questo importo sia aumentato a circa 9 miliardi di euro, il ministero dell'Economia dovrà pur consentire che passi l'applicazione dell'autonomia finanziaria, già prevista nella finanziaria del 2007, per una misura percentuale magari inferiore ai 412 milioni mediamente spesi dal 1998 al 2007. Così si dimostra che c'è una convenienza economica da parte del Governo. Se il trend, in condizioni di normalità, era quello di garantire alle Autorità portuali 412 milioni di euro noi invece chiediamo un po' di meno. Ma lo chiediamo dentro alla logica dell'autonomia finanziaria. Non si può star lì anno per anno ad elemosinare, ad interrogarsi su quanto ci darà o non ci darà la Finanziaria. Oppure, anno per anno, avviare una trattativa con l'incognita di sapere se le cose vanno bene o vanno male. No! L'autonomia finanziaria è un concetto che libera le autorità portuali, le mette in condizione di avere certezze per il futuro. Inoltre c'è una convenienza economica ad abbassare l'asticella sotto i 412 milioni. Se questa logica non passa vuol dire che ci troviamo di fronte due grandi questioni. La prima è

che ci sarebbe una terribile incoerenza da parte di chi pretende, un giorno sì ed un giorno no, di far credere all'opinione pubblica che il federalismo è il toccasana dei mali del nostro Paese e poi non fa nulla per rendere operativo un federalismo dei porti che è a portata di mano. Seconda questione è quella che si evidenzerebbe che questo tipo di scelte non sono dettate da logiche di tenuta del bilancio dello Stato o di altra natura economica. No! Sarebbe una logica di potere.

Se non passa l'idea di un'autonomia finanziaria così come prima ho cercato di delineare, funzionale anche alle cose che ha detto bene Francesco Nerli riguardo alla capacità di fare investimenti, vuol dire che per un verso si predica sulla valorizzazione delle autonomie locali, sul dare maggiori poteri alle regioni, ai Comuni e alle Province, cercando di aggredire "Roma ladrona", lo "Stato centralista", eccetera, e poi nei fatti si finisce per consolidare il potere centralistico in un settore che è strategico per il nostro Paese.

La rigidità con cui il ministro Tremonti affronta la gestione dell'economia è nota a tutti. Non credo che sia una montagna facile da scalare. In Parlamento, nella Commissione che ho l'onore di presiedere, abbiamo la presenza di una folta rappresentanza di senatori leghisti, ai quali ragionando abbiamo spiegato che occorre essere coerenti nella vita politica perché la coerenza paga. In questo caso la coerenza esige che anche loro si rendano responsabili di far decollare l'autonomia finanziaria. Credo che questa battaglia la si possa fare fino in fondo sapendo che non andiamo a "sfasciare" il bilancio dello Stato ma che andiamo a dare una giusta declinazione ad un concetto che è già legge dello Stato.

I presidenti delle autorità sanno bene che non è tanto una questione, seppur importante, di quantità di risorse che verrebbero messe a disposizione. Essendo però una certezza derivante da una norma strutturale, e quindi continuativa nel tempo, quelle risorse, anche se poche, possono essere considerate rate di possibili esposizioni, di possibili mutui, di possibili finanziamenti che le Autorità potrebbero andare a contrarre. E' la logica del partenariato pubblico privato. E' la logica in forza della quale si può riprendere attraverso questa strada il cammino degli investimenti senza incidere più di tanto sul bilancio dello Stato. Ritengo inoltre che si debbano abbandonare certi tipi di titoli con cui, purtroppo, alcuni giornali hanno informato delle polemiche di questi giorni scrivendo <della vergogna della mancata riforma>. No! La riforma c'è e la porteremo avanti. E' vecchia questa rifo-

ma? So bene che in Europa si stanno cominciando a disegnare scenari futuri, avveniristici, che prevedono un sistema con solo 20 / 25 grandi porti. Sono esercizi che non è proibito fare. Ormai siamo in una economia globalizzata. Se l'Europa matura una sua proposta, un suo indirizzo, lo valuteremo con attenzione. Credo che però oggi ci convenga ragionare con i piedi per terra. Nella attuale situazione questa riforma va approvata al più presto. Non possiamo affrontare i termini della crisi di questo settore con una normativa del 1994, deliberata in un momento nel quale il mondo era totalmente cambiato. Abbiamo bisogno di un aggiornamento. Abbiamo bisogno di sburocratizzare l'operatività delle Autorità portuali.

In una condizione in cui prevale la linea del rigore finalizzato a se stesso, in una condizione nella quale le autorità hanno mancanza di risorse e restano paralizzate, che cosa viene esaltata? Viene esaltata la funzione dei controllori. Mi riferisco a quanto diceva prima Nerli, cioè a situazioni frutto di questo periodo emergenziale. Credo che sia impensabile che in futuro sussista una norma per la quale le Autorità portuali che vogliono organizzare un convegno devono chiedere il permesso al direttore generale del Ministero. La produzione legislativa di questi due anni può forse essere giustificata dalla presenza di una crisi che non aveva precedenti. Penso però che in futuro tutte queste assurde restrizioni vadano demolite.

La riforma si deve fare e credo - ha proseguito il presidente della VIII Commissione del Senato - che la faremo sapendo che esistono alcuni problemi irrisolti e sui quali è gradito il contributo di tutti. Se nei prossimi giorni ci perverranno, da parte dei diretti interessati, ulteriori suggerimenti ed emendamenti, siamo pronti e disponibili. E' una riforma che è venuta avanti sentendo ripetutamente tutte le parti in causa.

Sulla questione dragaggi la normativa che abbiamo proposto contiene certamente molti tecnicismi alcuni dei quali sfuggono anche alla mia comprensione. L'obiettivo è comunque quello richiamato oggi. L'obiettivo è quello di metterci nelle condizioni di poter far attraccare navi portacontainer da 8.000 teu. Dopodiché vediamo.

Qualcuno oggi ha detto che dobbiamo mettere le Autorità portuali nella condizione di poter prendere decisioni in maniera autonoma. Certo. Però non possiamo ignorare che su alcune problematiche i ministeri competenti non devono essere esclusi. E' fuori dal mondo pensare che il Ministero dell'Ambiente non possa dire la sua, come sta

dicendo, sulla questione dei dragaggi. C'è una trattativa che stiamo portando avanti da circa un anno, però è impensabile poterlo escludere.

In tema di concessioni vi invito a leggere la norma che sta scritta nel testo di riforma preparato dalla Commissione. Il presidente dei terminalisti, Alessandro Giannini, in buona sostanza, dice: <che garanzie abbiamo noi terminalisti se a tre anni dalla scadenza della concessione decidiamo di fare degli investimenti che hanno bisogno di essere ammortizzati in un periodo temporale maggiore>? Questo problema ce lo siamo posto. C'è il fatto però che l'Unione europea ci impone di garantire la concorrenza. Ci impone anche di fare dei bandi pubblici, cosa che in passato non è mai stata fatta. Ecco perché mi sento autorizzato a dire che in passato nei porti, mai è andata bene così, vigeva il sistema consociativo.

Una volta ho proposto la riduzione del numero dei componenti dei comitati portuali per renderli meno pletorici, eccetera. Ricordo che Cgil, Cisl e Uil mi sono saltati addosso. Io dicevo che era necessario ridurre la presenza degli imprenditori ma cosa strana ricevevo le critiche dei tre sindacati. Con questo voglio dire che noi dobbiamo fare una norma che tenga conto delle direttive europee che dicono che deve essere garantita l'effettuazione di gare pubbliche e che tutti i soggetti siano posti nelle medesime condizioni. Abbiamo avanzato anche una proposta come quella che in presenza di concessionari che abbiano rispettato il piano di impresa, e che abbiano fatto tutti gli investimenti prospettati al momento del rilascio della concessione, questi debbano avere un diritto di preferenza, un diritto di prelazione. Ci hanno detto che non è praticabile, non è possibile. Questo rimane quindi un problema aperto. Vediamo cosa sarà possibile fare. Di certo nella

nuova normativa non si parla di traffici. Al presidente Giannini faccio presente che in Commissione non abbiamo inserito tra i parametri da prendere in considerazione la capacità di attrarre traffici. Abbiamo inserito la quota di investimenti. Abbiamo inserito una dato concreto. La concessione potrà essere allungata se l'operatore privato garantirà investimenti più robusti rispetto ad altre formule. Su tale questione prenderemo riferimento anche da quanto succede in Europa. Ci sono alcune proposte che siamo nella condizione di poter analizzare.

In questo incontro sono state fatte anche delle valutazioni sulle questioni delle reti Ten-T, sugli interporti, sull'intermodalità. Faccio notare che il testo scritto in Commissione riporta un inciso sulla intermodalità molto forte, molto originale. C'è scritto che dobbiamo avere la capacità di prelevare il 5% delle risorse che vengono devolute ad Anas e Ferrovie. Devono essere investite per realizzare l'intermodalità. Immaginiamo un impegno che coinvolga anche questi due enti straordinariamente importanti. Sulle reti Ten siamo d'accordo con le cose che sono state dette nella relazione del presidente Nerli. Dobbiamo guardare con molta attenzione il dibattito, il confronto, che si sta svolgendo in Europa per capire qual'è l'orientamento che emerge.

Sulla questione del ruolo di Trenitalia e della gestione della sezione Cargo mi pare che sia un punto politico da chiarire. Quando tanti anni fa mi laureai all'Università di Pisa, presentai una tesi sul "Diritto pubblico e l'economia". Volevo dimostrare che non esiste un confine tra la tecnica e la politica. Nessuno ha mai scritto qual'è il punto di confine tra la capacità del manager di usare i mezzi che ha a disposizione e la capacità del politico di incidere sul manager. I migliori sono i manager che hanno sensibilità

politica oppure i politici che hanno conoscenze tecniche. Questa è la mia convinzione. Non possiamo stare al "giochino" di Mauro Moretti che dice di abbandonare il cargo perché le tariffe non sono adeguate. No! Questo si può fare in assenza del ruolo del Ministro. Il Ministro dovrebbe invece far presente che se tu abbandoni il cargo, e rinunci a svolgere quel ruolo, paghi il conto. Ci mettiamo intorno al tavolo, valutiamo il sistema tariffario idoneo, valutiamo tutto quello che si può fare, ma non è possibile che in Italia la quantità di merci che vengono trasportate via ferrovia oggi sia la stessa del 1950. Questo è un punto politico che certamente riguarda anche l'amministratore delegato delle Ferrovie, ma riguarda anche la politica che deve essere messa nelle condizioni di condizionare il manager. C'è un indirizzo dettato dal Ministero e dai livelli politici che deve essere seguito. Ritengo, spero e mi auguro di tornare la prossima volta alla prossima assemblea, non a perorare le cause di una legge che è ancora ferma alla Commissione trasporti, ma di poter festeggiare con voi il varo di una legge. Non ce la faccio più ad andare a spiegare in giro che abbiamo perso tempo perché ci sono voluti sei mesi per avere una risposta dalle Regioni e poi altri quattro mesi perché il Governo ha voluto dare un suo contributo. Abbiamo sentito tutte le parti in causa. I problemi ci sono chiari. Se in Commissione i miei colleghi di maggioranza ed opposizione continueranno il loro lavoro in un clima collaborativo ritengo che prima di Natale il Senato potrà dare via libera al nuovo testo. Poi - ha concluso il senatore Grillo - toccherà ai colleghi della Camera che spero mostrino la stessa sensibilità di quando è stato discusso il Codice della strada. Poi potremo ripartire verso traguardi ancor più ambiziosi>.





ASSOPORTI

www.assoporti.it

ITALIAN PORTS





R.S.V.P.

Segreteria Assoportì - Corso Rinascimento, 24 - 00186 Roma

Tel. 06 6876193 - Fax 06 6876550

e-mail: info@assoportì.it

