

IL MESSAGGERO MARITTIMO

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

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

ASSOPORTI



Assemblea Generale 2009

1 Ottobre 2009

I porti in corsa contro il tempo

La riforma portuale, assicurano i politici, è ormai in dirittura di arrivo. Lo si è detto tante volte, ma mai come in questo momento la sensazione è stata tanto forte. Un contesto in cui Assoportri, l'associazione dei porti italiani, con la sua Assemblea annuale tenutasi a "Roma Eventi", ha voluto mettere a disposizione dell'intero cluster marittimo un ulteriore momento di riflessione sui contenuti della nuova legge.

Come ormai consuetudine la relazione del presidente Francesco Nerli si è basata su analisi e prospettive che attenti studiosi del comparto come il professor Sergio Bologna e il professor Zeno D'Agostino, con il supporto di Logica, hanno preparato perché nessun altro linguaggio che quello dei numeri rende l'esatta fotografia del <dove stiamo andando>.

Alcuni aspetti restano da essere definiti, ci sono ancora alcuni pezzi dell'incastro che devono essere limati, quali ad esempio quelli riguardanti il lavoro nei porti, ma il traguardo sembra vicino. L'ottimismo nasce da un testo largamente condiviso che vuol tener conto delle cose positive introdotte dalla 84/94 e dalle quali partire per varare norme al passo con i nuovi scenari internazionali e con le ricadute della crisi economica scoppiata alla fine dello scorso anno.

Un ottimismo ancor più giustificato dalle testimonianze di un lavoro di messa a punto di norme portata avanti in un clima politico molto collaborativo fra maggioranza e opposizione a cui il ministro Matteoli ha dato un grosso contributo in termini di ascolto e di piena disponibilità degli uffici del suo dicastero.

Ora si tratta di fare in fretta perché i porti italiani, e conseguentemente tutto il sistema economico del Paese, possano trarre beneficio da un adeguamento infrastrutturale in grado di dare nuova competitività in vista della ripresa che dopo domani busserà alle nostre porte.



La relazione

4 di Francesco Nerli

Presidente di Assoportri



La tavola rotonda

10 Oscar Giannino

Moderatore



Luigi Grillo

Presidente VIII Commissione del Senato



Vincenzo Garofalo

Membro IX Commissione della Camera dei Deputati



Marco Filippi

Membro VIII Commissione del Senato



Michele Meta

Membro IX Commissione della Camera dei Deputati



Ennio Cascetta

Coordinatore assessori Trasporti regionali



Fabrizio Solari

Segretario Confederale CGIL



Cesare Trevisani

Vice presidente Confindustria



Le conclusioni

23 di Altero Matteoli

Ministro del Trasporto e delle Infrastrutture



Il cluster chiede interventi rapidi

Sull'autonomia finanziaria «aspettiamo risposte coerenti in funzione delle esigenze non solo dei porti ma dell'intero Paese»

Signor Ministro, Signor Sottosegretario, rappresentanti di amministrazioni, Associazioni e operatori interessati all'articolato mondo marittimo e portuale, gentili ospiti e associati, tradizionalmente, abbiamo fatto dell'Assemblea annuale di Assoport - l'Associazione dei porti italiani - un momento di valutazione dello stato della nostra portualità, partendo dall'esame dei dati di traffico. Costantemente si è preso atto, negli ultimi 12-13 anni, di una crescita, pur in misura diversa tra un anno e l'altro.

Questa volta, i "numeri" dell'anno passato mostrano solo lievi flessioni, risultanti di una prima parte dell'anno caratterizzata da un andamento positivo che non è riuscito a

bilanciare volumi via via negativi nel secondo semestre.

Quei dati, però, non fanno percepire l'elemento, ormai noto, d'interruzione di un ciclo espansivo dell'economia e l'apertura della fase nuova che dobbiamo affrontare.

Ben più negative, infatti, sono le risultanze per i primi mesi dell'anno in corso, al pari di quelle della portualità europea, anche se, per i traffici containerizzati, la nostra perdita è meno elevata di quella, ad esempio, dei grandi porti spagnoli del Mediterraneo (-11,7% quelli italiani e -14,7% quelli spagnoli), così come risulta dalla documentazione tecnica che abbiamo preparato con il contributo del prof. Ser-

gio Bologna, del prof. Zeno D'Agostino e della società Logica.

Tra gli aspetti più significativi che emergono dal documento tecnico, al di là dei freddi numeri, ciò che conta sono le tendenze nuove cui accennavo prima.

Non più il "continuum" di un processo di crescita, più o meno intenso, che pareva quasi ineluttabile, dei flussi di traffico dall'Estremo Oriente che si riverberavano sulle attività portuali delle aree sviluppate (Europa e Nord America).

La crisi di domanda nei Paesi avanzati; l'assottigliamento della middle-class, soprattutto negli Usa; la crisi di fiducia; la caduta "a picco" del commercio internazionale; le nuove tendenze protezionistiche, fattori connessi tra loro, non alimentano più, come invece accadeva in precedenza, quei flussi di traffico. Ugualmente importanti, in prospettiva, sono altri segnali: il bilanciamento dei flussi commerciali della Cina, ripartiti ormai in egual misura verso i Paesi sviluppati e verso quelli in via di sviluppo; la maggiore finalizzazione delle risorse derivate dal proprio export che la stessa Cina e altri Paesi del Far-East stanno indirizzando sempre più verso i consumi interni. Entrambi questi fattori, concorrono a prefigurare uno scenario delle direttrici di traffico merci in cui le rotte est-ovest avranno peso decrescente, mentre assumeranno maggior rilievo le direttrici nord-sud, nonché quelle sud-sud. Non trascurabili, per comprendere appieno i nuovi scenari, sono anche: la pirateria; gli elevati costi di at-



traversamento di Suez; il rafforzamento della direttrice ferroviaria tra Estremo Oriente ed Europa; l'ampliamento, al 2014, del Canale di Panama.

Nel lungo periodo, poi, si dovrà tenere conto della maggiore praticabilità della rotta polare. Anche se oggi è difficile fare una previsione quantitativa, quella nuova via può incidere su traffici che ora transitano nel Mediterraneo.

Tutto ciò non mette però in discussione ruoli, funzioni e valenze dei porti del nostro Paese. Questo è il punto da cui, ritengo, dobbiamo partire. In una logica di continuità con quanto detto un anno fa, in occasione della presentazione della ricerca realizzata dal Censis e da Assoporti, sono cambiati, infatti, i numeri, ma sono saldi gli aspetti qualitativi, di valore del sistema portuale italiano: comparto industriale in sé, in grado di generare ricchezza e occupazione; insieme di nodi delle filiere di approvvigionamento e accesso ai mercati internazionali del sistema produttivo; strutture privilegiate a servizio del riequilibrio dello schema di ripartizione modale dei trasporti interni ed infracomunitari (Autostrade del mare e Short Sea Shipping); sistema integratore di professionalità qualificate e risorse imprenditoriali con elevato grado di specializzazione.

In sintesi, ancor oggi, nonostante la crisi, il complesso dei porti maggiori italiani è volano di sviluppo del territorio; generatore di significative ricadute economiche ed occupazionali nonché, in quanto frontiera doganale, fonte tra le più considerevoli di introiti fiscali dell'intero sistema-Paese.

Partendo da questi dati di fatto, intendiamo fare della nostra Assemblea anzitutto l'occasione di confronto per trovare una visione condivisa della futura portualità italiana.

A tal fine è necessario tenere conto dello scenario dei traffici merci su scala mondiale, che si evolve nel senso già detto, ma anche delle specificità nazionali: l'appartenenza comunitaria; la collocazione Mediterranea e, soprattutto, funzioni e potenzialità del sistema portuale italiano maggiore. Queste non sono solo quelle di movimentazione di merci direttamente provenienti o

dirette oltre oceano, ma anche: la redistribuzione dei grandi flussi di merce sul territorio, dove le attività produttive e le aree di consumo sono diffuse, e la logistica dei prodotti energetici; i collegamenti con le aree insulari maggiori e i collegamenti interni alternativi alla modalità terrestre; la funzione turistica-passeggeri, che ha specificità e rilievo nella componente crocieristica; l'approvvigionamento via mare di grandi impianti industriali costieri o sea-oriented, ivi compresi quelli energetici e sempre più, in un futuro a breve, di gas, necessaria alternativa alle forniture attraverso i gasdotti, per le quali, già negli ultimi anni, intere parti dell'Europa hanno vissuto momenti di difficoltà e preoccupazione. In sintesi la portualità italiana è un sistema con funzioni e potenzialità molteplici.

Quali sono allora gli effetti della crisi sui singoli segmenti di traffici? Ragionando di ruoli e funzioni dei nostri porti, va' anche detto, che l'impatto della crisi mondiale sulle varie funzioni portuali non è stato di eguale segno ed intensità.

Sui flussi di merci a lunga distanza si è già detto. Per ciò che concerne i flussi infraregionali, nella zona mediterranea, anche essi hanno accusato un calo in connessione con la crisi globale.

Considerevoli, forse addirittura maggiori, sono state le ripercussioni della crisi sulle strutture a servizio dei grandi impianti industriali di base,

con volumi movimentati, in alcuni periodi e per singole realtà, pari alla metà di analoghi periodi degli anni precedenti.

Minori sono state, invece, le ripercussioni della crisi sulla componente dei traffici passeggeri e sul segmento della crocieristica in particolare. I parziali riscontri quantitativi, pure relativi alla prima parte dell'anno, danno conto di un comparto, forse l'unico, con molti segni positivi rispetto al precedente anno. In alcuni casi, proprio per le crociere, si sono addirittura segnate punte mai raggiunte in precedenza, che a fine stagione potrebbero far raggiungere a qualche porto livelli record (e non parliamo dei meno importanti per questi traffici).

Importante è l'analisi delle prospettive per i diversi tipi di traffici e porti. Come abbiamo visto, i risultati per ciascuna delle varie tipologie di traffico sono stati diversi. Altrettanto diversificate sono le prospettive. Per i porti che tradizionalmente servono le navi impegnate sulle rotte maggiori est-ovest, le tendenze di fondo indicano un andamento non favorevole. Questo inciderà sul Mediterraneo, che sarà meno "centrale", anche se non è prevedibile una sua marginalizzazione.

In senso favorevole alla portualità italiana, o meglio a quella che è e sarà in grado di offrire servizi adeguati, è la politica delle grandi compagnie che scalano i porti mediterranei. Pur ristrutturando i propri





«... un futuro
in crescita
per i porti
che servono
i traffici
all'interno
del Mediterraneo»

servizi est-ovest mediante accordi operativi, benché continuano a scolare con le megacarriers un limitato numero di porti di transhipment, esse integrano quelle toccate con servizi dedicati per range portuale, scalando più porti nello stesso range.

La maggiore domanda che si prevede sulle rotte nord-sud, l'aumento della capillarità dei servizi "regionali" dedicati e dei traffici all'interno del Mediterraneo (container, multipurpose e Ro-Ro) prefigura un futuro in crescita per i porti che servono quei traffici.

Queste prospettive di incremento dei collegamenti nel Mediterraneo, settore nel quale i nostri porti (ma anche i nostri armatori) già detengono posizioni di rilievo assoluto, appaiono tanto più fondate alla luce dei contenuti della recente Comu-

nicazione della Commissione Europea (Giugno 2009) sul "Partenariato Ue-Africa" che, cito alla lettera, "...intende avviare una riflessione finalizzata ad estendere le reti trans-europee all'Africa..." per "...il miglioramento e la facilitazione dei flussi di trasporto tra i due continenti, iniziative che rispondono a necessità sia economiche che commerciali...".

Per i traffici generati dai grandi impianti industriali, a conclusione del lento (quindi non breve) processo di ripresa dell'economia mondiale che si va prefigurando, è prevedibile un recupero. La dimensione di questo recupero dipenderà non solo dalla disponibilità delle infrastrutture portuali e logistiche, ma molto anche dalle scelte di politica industriale che saranno fatte da parte del Governo e dell'Ue.

I fenomeni di localizzazione su scala globale, ci inducono, quindi, a riservare attenzione all'importanza delle infrastrutture per impianti industriali. In alcune aree del Paese, quelle industrie rappresentano le principali realtà produttive ed occupazionali e, se trascurate, si creerebbe il rischio di disoccupazione e rottura della coesione sociale.

Da un punto di vista più tipicamente portuale, non può neanche essere dimenticato che il calo di volumi di traffico (merci e navi), quale quello generato da grandi impianti industriali, provocherebbe la perdita di tutta una serie di servizi, attività, professionalità - nonché flussi di risorse (imposte, tasse sulle merci, ecc.) - che inducono a riservare a questo problema molta attenzione. Analoga considerazione va riservata alle attività della cantieristica navale, dato l'andamento del mercato, considerato il valore aggiunto che rappresenta per i porti.

Le prospettive della crocieristica a scala mondiale possono valutarsi in linea generale positive, anche per l'apertura di nuovi mercati e l'offerta di porti e di navi. Non vanno trascurati segnali quali una tendenza all'accorciamento della durata media delle crociere o recenti disdette di ordini ai cantieri. Ma l'efficace politica promozionale delle compagnie, l'attrattiva turistica del bacino del Mediterraneo e dell'Italia all'interno di esso - combinati con le strutture portuali specializzate, frutto dell'adeguamento, ammodernamento e potenziamento posto in essere dai porti, talvolta nell'ambito di più ampie iniziative di recupero e rivitalizzazione del waterfront, senza alcuna sdemanializzazione, e dagli operatori - inducono ad un certo ottimismo.



Riassumendo: gli scali marittimi italiani svolgono funzioni diverse e competono in diversi "sottomercati" del trasporto marittimo. Il "futuro" dei nostri porti può essere schematizzato in alcuni tratti essenziali: sconteranno una minore domanda sulle rotte est-ovest; si potranno avvantaggiare della maggiore domanda sulle rotte nord-sud; l'ipotesi di minore utilizzo di Suez può incidere negativamente sui porti di transhipment; l'aumento della capillarità dei servizi "regionali" dedicati può incidere favorevolmente sui porti medio-piccoli; l'intensificazione dei servizi InfraMed (full container, multipurpose, Ro-Ro) favorisce la pluralità dell'offerta portuale; tenuta del settore passeggeri e crocieristico.

In sintesi, quindi, una prospettiva che favorisce la pluralità dell'offerta portuale e può incidere favorevolmente anche nei porti di dimensione media, tipici del nostro Paese.

Quali risposte dare ad un sistema complesso di porti "articolato" e composito, come quello fin qui descritto, che ha visto, o forse meglio ha subito, politiche parziali ed episodiche?

Se guardiamo al passato recente, dopo la stagione dell'adeguamento - che vedeva il suo avvio con gli stanziamenti della L. 413/98 (ma l'ultimo è del 2002) ed i successivi rifinanziamenti - si può ben dire che vi sono state solo risposte frammentarie. In periodi diversi ci si è focalizzati ora sullo sviluppo delle Autostrade del Mare, ora sui porti di transhipment, ma sempre con misure non risolutive. Basta solo tenere conto che oggi per le Autostrade del Mare non vi sono prospettive di nuove, necessarie risorse.

«... per le Autostrade del Mare non vi sono prospettive di nuove necessarie risorse ...»

Costantemente inoltre, da diversi anni, si sono susseguiti blocchi della spesa, anche di risorse per investimenti già iscritte in bilancio, o tagli di fondi, compresi quelli per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei porti.

Una portualità, ripeto, articolata e multifunzionale, non può prescindere invece, a nostro giudizio, proprio per le prospettive che ci troviamo di fronte, da azioni articolate e mirate allo sviluppo di tutte le sue componenti. Politiche e scelte che devono assicurare: a tutti i porti un adeguato livello di manutenzione ed il costante adeguamento delle infrastrutture (banchine, fondali, opere di difesa), nonché un collegamento con le reti ed i nodi retroportuali; la riduzione di alcuni costi operativi per le imprese che operano negli scali che servono le grandi direttrici di traffico transoceaniche, anzitutto i porti di transhipment, adeguando le loro capacità competitive in un mercato in cui operano anche competitor extra Ue, quindi sottoposti a norme e regole meno vincolanti e meno onerose; lo sviluppo di progetti di corridoio che, superando la visione di infrastrutture puntuali o settoriali, consentano di configurare le connessioni alle grandi direttrici transeuropee, in funzione dell'accesso ai mercati europei e dell'offerta ad essi di una porta marittima sul versante Mediterraneo. Senza cadere nella stravagante idea di pianificazione a tavolino di interi archi costieri.

Per quanto concerne le politiche a sostegno della portualità, a partire

dai porti di transhipment - ma non solo - è necessario e doveroso reiterare, mi rivolgo al Ministro Matteoli, le richieste che hanno sottoposto a lei ed al Governo, ormai sei mesi fa, le associazioni del cluster marittimo portuale. Apprezziamo la sua disponibilità, quella degli uffici ministeriali e dei funzionari delle amministrazioni a confrontarsi su proposte che lei stesso definì, da subito, "condivisibili" e "ragionevoli". Prendiamo anche favorevolmente atto che quelle richieste sono state assunte nel DPEF, recentemente approvato, tra le scelte politiche di Governo per il settore. Ma proprio per questo chiediamo che ora si passi alla loro rapida attuazione, emanando le norme necessarie allo scopo.

Siamo ben consci delle difficoltà e dei limiti di bilancio. Ma, se le risposte tarderanno ancora a venire, è concreto il rischio che vadano disperse risorse imprenditoriali e professionalità, ma anche, addirittura, l'equilibrio delle stesse Autorità Portuali, che è bene ricordarlo, sono in Italia, forse gli unici enti del settore trasportistico che non generano deficit da accollare al bilancio pubblico ma, spesso, hanno dovuto versare allo bilancio dello Stato quote delle proprie economie. Altro aspetto fondamentale è quello delle reti e delle ferrovie. Un aspetto essenziale al fine della penetrazione nei mercati esteri è infatti il rapporto tra la portualità e i sistemi logistici dell'hinterland. L'obiettivo può essere raggiunto solo mediante infrastrutture e servizi ferroviari efficienti.



Ma questo è un tema sul quale dobbiamo rilevare numerose criticità, sulle quali vorremmo avere un'interlocuzione con i vertici delle Ferrovie e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che riguardano in particolare: le insufficienze della dotazione di collegamento tra terminal, rete ferroviaria principale, retroporti, inland terminal; l'impegno delle società del gruppo Fs coinvolte nei servizi ferroviari nei porti, Trenitalia in primo luogo ma anche Fs Logistica, Serfer, Italcontainer; le partecipazioni dell'impresa ferroviaria alle società di gestione della manovra nei porti o alle società di trasporto combinato, al fine di verificare in che modo le Autorità portuali e Assoport, che le rappresenta, possono contribuire ad accrescere il livello di organicità e di integrazione delle risorse imprenditoriali che Fs può mettere in campo. In questi anni sono stati effettuati interventi per migliorare la dotazione ferroviaria di alcuni terminal e da parte di alcune Autorità Portuali sono state prese iniziative concrete per migliorare il servizio ferroviario di ultimo miglio o di collegamento con retroporti e inland terminal. Ci era stato detto che con lo sviluppo delle linee ad Alta Velocità si sarebbe liberata molta capacità sulle linee tradizionali e le tracce in tal modo rese disponibili sarebbero state utilizzate per potenziare l'offerta merci. La sensazione, tuttavia, è che il

Gruppo Fs nel suo complesso non consideri il trasporto delle merci una priorità e ancora non sia in grado, nonostante la consistente presenza all'estero di sue controllate, di assicurare un servizio internazionale che faccia capo ai nostri porti maggiori in modo da servire alcuni mercati internazionali. Forse varrebbe la pena approfittare di questo momento di calo dei traffici per mettere a posto collegamenti fondamentali di ultimo miglio in alcuni porti dove questi presentano carenze evidenti. In alcuni porti, dove le Autorità portuali sono maggiormente impegnate nel miglioramento del servizio ferroviario, in quanto partecipi di compagini societarie impegnate nella manovra o nei servizi di breve o di lunga distanza, si è formato un know-how che consente un'azione di promozione e di benchmarking, che può essere utile sia al Gruppo Fs che a qualunque altra impresa ferroviaria o operatore di trasporto intermodale che volesse entrare nel nostro mercato portuale, sia essa straniera o regionale. Ci auguriamo che la politica di Rfi nei confronti della liberalizzazione dei servizi ferroviari sia tale da non ostacolare l'ingresso di nuovi operatori sul mercato. Per rilanciare il settore sono indispensabili politiche di sistema. Come detto, è necessario dare vigore ad un progetto che supera l'idea di in-

frastrutture puntuali. Quindi creare una portualità che si configuri come elemento di una rete alla cui realizzazione concorrono soggetti, pubblici e privati, diversi ma complementari in funzione dell'obiettivo: le ferrovie, le autostrade, i porti, gli interporti, i rispettivi operatori, le Regioni e le amministrazioni locali, gli enti di settore, ivi comprese le Autorità portuali. In questa prospettiva Assoport non intravede la necessità di strumenti eccezionali. La cooperazione tra entità che solo congiuntamente possono consentire una crescita reciproca ed "agganciare" l'Italia alle grandi direttrici pan-europee, da un lato, ed alle maggiori direttrici dei traffici marittimi, dall'altro, può ben essere risolta con gli strumenti della programmazione negoziata. Senza intaccare ruoli, funzioni ed interessi dei singoli soggetti (operatori economici e soggetti pubblici), dopo aver fissato gli obiettivi strategici di interesse comune e funzionalmente collegati, quella programmazione stabilisce ruoli, compiti, risorse, procedure, modalità di partnership pubblico-privato, individua le risorse necessarie e le fonti di finanziamento. In questo quadro può trovare risposta credibile la richiesta di "fare sistema" che, certo, non possiamo interpretare come una pianificazione a tavolino che attribuisce al porto A una determinata funzione ed al





porto B un'altra, in direzione cioè esattamente opposta a principi di concorrenza. Tra le politiche di sistema voglio richiamarne due in particolare: quella di "software" e quella ambientale.

In tema di "software" sono state avviate molteplici iniziative dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ad esempio il Vts e il progetto UirNet) e dall'Agenzia delle Dogane. Anche i porti e gli operatori dispongono di reti e sistemi funzionali alle proprie esigenze. Noi stessi come Assoportisti stiamo lavorando con UirNet per valutare le possibili integrazioni tra i sistemi in essere e quelli in fase di sviluppo di interesse della portualità. Riteniamo, infatti, necessario andare oltre nella direzione dell'interconnessione tra tutti i soggetti della logistica, valorizzando il più possibile iniziative e potenzialità già in campo.

In tema ambientale, le iniziative avviate dai porti e nei porti sono state molte. Come Associazione abbiamo sottoposto - ai fini del cofinanziamento - un progetto di utilizzo di energie rinnovabili ai Ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti (senza riscontro fino ad ora). L'attenzione alla sensibilità ambientale crescente, le molte nuove regole internazionali e comunitarie in materia, richiedono un approccio complessivo. Una visione integrata, che tenga conto delle esigenze di sviluppo, da elaborare in confronto e con il contributo dei soggetti coinvolti.

Altro punto rilevante è quello dell'

autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Per queste finalità e per rispondere all'esigenza di un costante e adeguato livello di mantenimento dell'intero patrimonio di infrastrutture portuali e delle connessioni tra i porti, le reti e i nodi intermodali, elemento condizionante è la disponibilità di risorse. L'ipotesi e la proposta che da anni Assoportisti porta avanti è quella di realizzare quell'effettiva autonomia finanziaria che è già stata voluta dal legislatore da ormai 3 anni - con la legge finanziaria per il 2007 (L. 296/2006) - e di fatto mai attuata. Solo attribuendo ai porti una parte della ricchezza che essi generano mediante le attività svolte in porto, cioè riconoscendo almeno una quota dell'Iva sulle importazioni ed esportazioni che transitano per ogni scalo marittimo, riteniamo che la portualità possa prepararsi, con adeguati investimenti, ad affrontare gli scenari nuovi.

Il momento difficile anche per il bilancio pubblico ci induce ad un'azione graduale che nell'arco di 3 anni dovrebbe portare ad assegnare ai porti il 5% di quell'imposta sul valore aggiunto.

Da subito però, è indispensabile, proprio per salvaguardare la risorsa portualità, mettere a sua disposizione non meno di 250 - 300 milioni per manutenzioni, miglioramenti ed adeguamenti urgenti. Tali interventi, in più realtà, non sono rinviabili se non a rischio di aggravare gli effetti della crisi. Quella cifra corrisponde a quanto, fino a 2 anni

fa era assegnato per ogni esercizio al Ministero per interventi nei porti. Per la portualità di domani occorre infine una nuova cornice normativa. E' d'obbligo dedicare spazio al tema della "riforma delle riforme", al dibattito che, già prima della scorsa legislatura, si era avviato su ipotesi di rivisitazione della legge 84 del 1994 e che vede impegnata in questi ultimi mesi l'VIII Commissione del Senato.

La necessaria premessa su questo argomento è un giudizio positivo sui principi che ispirano quella legge: separazione tra soggetti di amministrazione e governo dei porti - le Autorità portuali - e attività imprenditoriali; capacità degli operatori di determinare i fattori della produzione e tutela delle peculiarità e della professionalità del lavoro portuale; concorrenza nel mercato e per il mercato. Questo impianto a nostro avviso va salvaguardato, in alcuni aspetti rafforzato ed in altri adeguato alla luce dell'esperienza delle mutate esigenze. Va rafforzato per quanto riguarda il ruolo ed i compiti di governo e di amministrazione delle Autorità portuali, risolvendo e chiarendo ambiti di competenza, anche rispetto all'Autorità marittima, fermo restando il principio di leale collaborazione che fin qui ci ha ispirato. Deve essere consolidata la capacità delle Autorità portuali di svolgere un ruolo determinante per lo sviluppo di sistemi logistici di aree vaste.

Una forte innovazione normativa è necessaria per ciò che riguarda la



semplificazione e velocizzazione delle procedure di pianificazione e di realizzazione delle opere portuali, così come per quanto riguarda l'applicazione delle regole in materia di ambiente - tema sempre più di attualità a livello mediterraneo ed europeo - che merita una maggiore attenzione anche da parte delle nostre amministrazioni.

Aspetti ancor oggi validi, che non possono essere intaccati, sono invece quello di un adeguato bilanciamento tra tutele del lavoro, e forme di elasticità per le imprese.

La tutela del lavoro ha assicurato e può garantire, anche in futuro il necessario clima di pace sociale. Il contratto unico dei lavoratori dei porti, rinnovato di fatto senza alcuna conflittualità, è dimostrazione di un atteggiamento costruttivo di tutte le parti. Questo clima potrà essere garantito ancora se non ci saranno sbilanciamenti nel senso della deregolamentazione del mercato, ma tutelando forme di flessibilità delle attività imprenditoriali che non vadano a mettere in secondo piano la tutela della sicurezza del e sul lavoro. Le bozze del testo di riforma della L. 84 del 1994 elaborate dall' VIII Commissione del Senato, in particolare le più recenti, sembrano andare nella giusta direzione. Un lavoro di affinamento è possibile, anzi necessario, ma non mancano neanche spunti nuovi e di rilievo. In particolare mi riferisco all'intendimento, che nel Testo unico è contenuto in uno specifico articolo, di favorire la nascita di piattaforme multi portuali e logistiche, per il coor-

dinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti a medesimi bacini geografici o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo. Invero già oggi, in base alla legge vigente, le Autorità portuali possono, attraverso la partecipazione o costituendo apposite società, svolgere compiti di promozione e sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche. Riteniamo, come associazione, che la nuova ipotesi normativa, attraverso una più ampia definizione degli ambiti di intervento delle diverse entità del "sistema logistico portuale", possa dare un contributo importante all'allargamento efficiente, sostenibile e sicuro dei mercati di interesse di porti che gravitano su medesimi archi costieri.

Per le aree più vicine ai valichi alpini, scelte di "sistema logistico" possono favorire l'alimentazione da sud dei mercati europei e dare ai porti la funzione di effettiva cerniera tra il mare e quei corridoi continentali.

Un ruolo positivo può avere la cooperazione nella forma di sistemi logistico - portuali, anche per tutti quei porti che si collocano lungo tratte nazionali di corridoi comunitari, favorendo anche in questi casi, l'allargamento del retroterra di riferimento e un potenziamento di offerta.

L'opportunità che si va profilando non va sottovalutata, ancor più nella prospettiva della rivisitazione della politica in tema di reti di trasporto transeuropee avviato in sede comunitaria, tema al quale guardiamo con interesse ed attenzione.

Proprio in vista del confronto Comunitario nella revisione delle Reti TEN convocato per le prossime settimane a Napoli, abbiamo ritenuto di sottolineare questi aspetti.

Ma rimane aperto il principale problema della riforma, quello dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. La stessa è determinante, così come ricordato anche dal Ministro Matteoli, per consentire alla portualità di affrontare gli scenari che abbiamo descritto. Per di più, senza una effettiva e piena autonomia finanziaria più che di una riforma potremo parlare di una operazione monca, necessaria per quanto fin qui detto, ma non determinante e inadeguata ad attivare investimenti privati e forme di partenariato pubblico - privato.

I testi di modifica della L. 84/1994 fin qui circolati, sul tema dell'autonomia finanziaria contengono ipotesi che non costituiscono in alcun modo il compimento di un processo già previsto nella L. 296 del 2006, ma mai attuato in conformità del dettato normativo. Su questo aspettiamo risposte coerenti in funzione di esigenze, non solo dei porti ma dell'intero Paese, per la ripresa e lo sviluppo.

Lascio questo spunto al confronto degli autorevoli partecipanti alla tavola rotonda, e alle conclusioni del Ministro Matteoli. Non aver trattato altri argomenti non deve essere interpretato come loro sottovalutazione. E' motivato dall'esigenza di concentrare il confronto sulle tematiche che ci appaiono più urgenti. Offriamo, comunque, la disponibilità al confronto in tutte le sedi, certi che troveremo, pur nella diversità dei ruoli, una pari disponibilità da parte del mondo della politica, delle amministrazioni, delle associazioni e delle organizzazioni. Colgo anzi l'occasione per ringraziare tutti quanti hanno voluto, direi costantemente, confrontarsi con noi fino ad oggi.

Il doveroso ringraziamento lo estendo a tutti i nostri associati, alla struttura di Assoport, al dott. Paolo Ferrandino, da poco tempo nostro nuovo Segretario Generale, nonché al dott. Luigi Robba che da pochi mesi ma dopo molti anni, ha lasciato le funzioni di Segretario Generale dell'associazione per assumere altri incarichi.



**MOVIMENTI IN PRINCIPALI PORTI ITALIANI
ANNO 2008 - provvisorio**

PORTO	A		B		C			A+B+C		E		F	
	Rinfuse liquide (x1.000 tonn)		Rinfuse solide (x1.000 tonn)		Merci varie			TOTALE (x1.000 tonn)		TEUS		Passeggeri	
					In contenitori (x1.000 tonn)	Ro-Ro (x1.000 tonn)	Altre merci varie (x1.000 tonn)	Totale (x1.000 tonn)			numero	Totale numero	
Savona-Vado	7.455,643	4.108,499	2.868,037	358,354	2.868,037	358,354	862,821	4.089,212	15.653,354	252,837	1.113,375	252,837	1.113,375
Genova	21.005,919	5.498,210	17.823,904	9.058,715	17.823,904	9.058,715	831,248	27.713,867	54.217,996	1.766,605	3.262,912	1.766,605	3.262,912
La Spezia	2.509,610	1.677,681	13.399,244	11,613	13.399,244	11,613	1.020,705	14.431,562	18.618,853	1.246,139	49,656	1.246,139	49,656
Marina di Carrara	24,774	523,414	129,972	12,266	129,972	12,266	1.882,007	2.024,245	2.572,433	2,328	27,100	2,328	27,100
Livorno	8.624,093	1.185,266	8.037,686	13.467,188	8.037,686	13.467,188	2.715,137	24.220,011	34.029,370	778,864	3.178,971	778,864	3.178,971
Piombino	219,924	6.259,777	-	934,178	-	934,178	455,600	1.389,778	7.869,479	-	3.653,648	-	3.653,648
Civitavecchia	1.232,819	1.340,739	186,549	4.010,407	186,549	4.010,407	141,795	4.338,751	6.912,309	25,213	4.262,307	25,213	4.262,307
Fiumicino	5.447,267	-	-	0,126	-	0,126	-	0,126	5.447,393	-	60,523	-	60,523
Gaeta	1.762,524	830,734	-	-	-	-	-	-	2.593,258	-	917	-	917
Napoli	4.283,115	4.722,054	4.226,837	6.119,628	4.226,837	6.119,628	-	10.346,465	19.351,634	481,521	9.026,247	481,521	9.026,247
Salerno	-	76,940	3.005,935	5.714,435	3.005,935	5.714,435	979,737	9.700,107	9.777,047	330,373	559,588	330,373	559,588
Gioia Tauro	582,822	181,387	32.741,421	525,719	32.741,421	525,719	-	33.267,410	34.031,619	3.467,772	-	3.467,772	-
Taranto	6.338,663	21.774,978	5.032,912	-	5.032,912	-	10.124,247	15.157,159	43.270,800	786,655	189	786,655	189
Brindisi	3.060,706	8.201,612	5,707	1.843,912	5,707	1.843,912	41,344	1.890,963	13.153,281	673	525,791	673	525,791
Bari	18,800	1.057,046	0,722	3.877,148	0,722	3.877,148	139,492	4.017,362	5.093,208	113	1.846,408	113	1.846,408
Barletta	276,352	763,319	-	-	-	-	114,146	114,146	1.153,817	-	50	-	50
Monopoli	75,709	145,774	-	-	-	-	2,141	2,141	223,624	-	141	-	141
Ancona	4.853,842	1.365,876	797,899	2.409,487	797,899	2.409,487	-	3.207,386	9.427,104	92,068	1.504,890	92,068	1.504,890
Ravenna	4.833,823	11.728,193	2.611,741	845,931	2.611,741	845,931	5.876,625	9.334,297	25.896,313	214,324	16,709	214,324	16,709
Chioggia	-	1.739,506	-	-	-	-	1.405,913	1.405,913	3.145,419	-	-	-	-
Venezia	12.331,184	8.512,650	3.751,047	2.622,438	3.751,047	2.622,438	3.030,260	9.403,745	30.247,579	379,072	1.720,496	379,072	1.720,496
Portogaro	-	220,322	-	390,533	-	390,533	830,381	1.220,914	1.441,236	-	-	-	-
Montalcone	-	1.119,372	-	188,778	-	188,778	2.714,736	2.903,514	4.022,886	1.645	217	1.645	217
Trieste	37.268,454	1.805,533	3.119,293	5.487,951	3.119,293	5.487,951	597,876	9.205,120	48.279,107	335,943	153,212	335,943	153,212
Messina-Milazzo	14.483,189	988,414	-	6.927,995	-	6.927,995	103,549	7.031,544	22.503,147	-	9.888,176	-	9.888,176
Catania	13,322	289,436	204,729	3.388,954	204,729	3.388,954	699,988	4.293,671	4.596,429	18,036	292,036	18,036	292,036
Augusta	29.321,711	1.071,802	-	-	-	-	-	-	30.393,513	-	-	-	-
Palermo	821,746	62,616	259,987	5.659,377	259,987	5.659,377	-	5.919,364	6.803,726	32,708	2.427,475	32,708	2.427,475
Cagliari-Sarroch	28.160,532	236,587	2.526,711	3.237,514	2.526,711	3.237,514	109,372	5.873,597	34.270,716	307,527	466,463	307,527	466,463
Olbia-Golfo Aranci-P. Torres	4.529,177	2.306,123	-	-	-	-	7.732,393	7.732,393	14.567,693	-	5.948,940	-	5.948,940
TOTALE	199.535.720	89.793.860	100.730.333	77.092.647	100.730.333	77.092.647	42.411.513	220.234.763	509.564.343	10.520.416	49.986.437	10.520.416	49.986.437

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O.

Dal 2008 viene inserito il dato relativo a Porto Torres



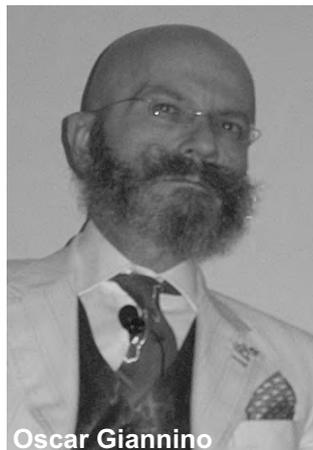
Quale tipo di riforma?

Una legge che deve semplificare, finanziare, mettere in rete il settore trasportistico e che riguardo al lavoro...

Oscar Giannino
Moderatore

Sono molto lieto di continuare questo mio rapporto con Assoport, con il mondo dei porti italiani. A testimonianza di quello che vi ho sempre detto, cioè del fatto che sono convinto che l'informazione generalista dedica troppa poca attenzione al settore. E' un problema che vi riguarda direttamente quello di immaginare forme di comunicazioni capaci di bucare il silenzio, di superare la disattenzione dei media nazionali su tutti i grandi problemi dei trasporti, della logistica, ma soprattutto su tutti i problemi dei porti nel nostro Paese. A conferma di tutto questo, insieme all'amico e collega Bruno Dardani ci siamo messi a fare un mensile che si occupa di questo. Quando si dicono queste cose poi bisogna tentare anche in piccolo di farle, ed è esattamente questo il mio spirito.

Seconda considerazione. Mi piace molto l'impostazione che Nerli ha dato a questa riunione. Le riflessioni sullo sviluppo che deve avere il sistema por-



Oscar Giannino

tuale e, come vedremo, sullo stato dell'arte, sulla riforma, e su che cosa il Governo è disposto a dare ai porti considerata la disponibilità finanziaria, sono, infatti, solidamente incardinate su un esame della situazione dei flussi, dei problemi dei saldi, delle gran-

di correnti commerciali del mondo. E' un problema epocale - e non lo devo certo spiegare a voi - quello che è successo nell'ultimo anno e mezzo. E' qualche cosa che si vede una volta nell'arco di qualche decennio e avrà conseguenze non di breve periodo, avrà conseguenze strutturali modificando i grandi flussi del commercio mondiale. Quando dico "strutturali" non intendo riferirmi semplicemente all'andamento dei noli che di mese in mese, durante quest'ultimo anno, stanno purtroppo segnando un singolare scostamento dalle serie storiche.

Se raffrontiamo gli indici dei noli con l'andamento degli indici anticipatori dei mercati, sapete meglio di me che da qualche mese a questa parte, dal mese di giugno, c'è uno scostamento molto forte tra l'andamento dei noli e tutto quello che invece gli indici

anticipatori dicono sulla ripresa in corso e sulla "line" di formazione nel passaggio dagli ordini all'economia reale. Però ciò che ci dicono invece è qualche cosa di profondo e strutturale: gran parte di ciò che fino all'estate del 2007 eravamo organizzati a immaginare come grande flusso a cui agganciarci - dal Far East, a Suez, al Mediterraneo, Europa, Stati Uniti - subirà una modificazione strutturale che non sarà di breve periodo. Diventa centrale l'East to East, la ripresa si riaccetra sui saldi commerciali e sulla forte crescita di tutti i Paesi limitrofi alla Cina. In Cina c'è una forte politica di riorganizzazione del modello di crescita che mette al centro la domanda interna e per la cui alimentazione i cinesi non hanno produzioni adeguate. Si sono quindi rivolti a tutti i Paesi dell'area limitrofa, a prescindere dal colore del governo politico in

carica, scommettendo sul fatto di aprire maglie selettive degli accordi Wto per i loro prodotti, sostenendo la loro crescita, diventando quindi pivot in tutta l'area. A tal proposito basta vedere i saldi commerciali della Corea del Sud, di Taiwan, del Vietnam eccetera, per capire che si è messo in moto un colossale processo di questo tipo, che continuerà nel medio periodo e che quindi modificherà strutturalmente quel flusso che eravamo abituati ad immaginare essere la grande cosa a cui agganciare i porti italiani.

C'è una modifica strutturale che secondo me non sarà di breve periodo. Le considerazioni che negli anni scorsi facevano coloro che in Italia immaginavano una riorganizzazione basata su due o tre porti, e per specializzazione dei porti, devono adesso fare i conti con una realtà diversa. Analizzando le correnti di traffico mondiale si indebolisce la prospettiva Far East che viene sostituita da quella incentrata verso sud, sul Mediterraneo, sull'Africa e così via, e che, come sempre, guarda al Nord Europa, basata a questo punto non su pochi porti e che non fa della loro specializzazione il drive su cui molti erano convinti di dover procedere. Molti procedevano su questo anche in origine della scarsità delle risorse. Tutto sommato, se ho capito bene, gli accenti critici del presidente Nerli, a quelli che lui identificava un po' come "il golpe dei super commissari", erano esattamente sullo sviluppo di un'impostazione di questo tipo.

Se noi tentiamo di incardinare invece il ragionamento sugli assetti istituzionali e sulle dotazioni finanziarie, su un quadro di sistema che cambia e probabilmente resterà immutato per anni a venire, allora effettivamente anche i ragionamenti che alcuni facevano sull'impostazione su pochissimi porti, su una regolamentazione a parte per i re-

stanti e sui super commissari, di conseguenza diventano secondo me meno incisivi, perché invece il contesto con cui dobbiamo fare i conti è un contesto profondamente modificato dal punto di vista strutturale.

Abbiamo la fortuna, come sapete, di avere qui tra i politici coloro che si occupano strutturalmente bene di questa questione. Speravo che ci fosse anche il Sottosegretario all'Economia e Finanze Giorgetti, con cui avrei voluto iniziare prendendo, come si suol dire, il "toro per le corna". A lui avrei direttamente chiesto, in attesa delle conclusioni del Ministro Matteoli, che cosa concretamente era lecito attendersi dal processo di conversione della Finanziaria che nasce, diciamo così, con i soliti quattro articoli e che poi in Parlamento diventa un pochino più corposa. Però Giorgetti non c'è e quindi questa domanda la rivolgeremo alla fine direttamente al Ministro.

Matteoli su questo tema, bisogna rendergliene atto, è parte attiva nell'interlocuzione che esiste all'interno del Governo. Purtroppo non ha il potere finale sulle questioni economiche che invece è nelle mani di Giulio Tremonti, spesso soprannominato "braccino corto".

Iniziamo invece dal Presidente Grillo che ci ha promesso un'anteprima. Siccome è appena arrivato da una riunione dell'VIII Commissione, durante la quale c'è stato un riaggiornamento della riforma portuale, ci potrà informare sulle ultime novità inserite nel testo. Lei Presidente conosce bene questo ambiente, sa che vorrebbe delle risposte concrete sul meccanismo temporale e sull'incidenza dell'autonomia finanziaria. Vorrebbe sapere quando potrà entrare in funzione secondo il vostro testo e con quali modalità transitorie. Questo mondo vorrebbe rivolgerle, come naturalmente anche

ai commissari dell'opposizione, una domanda: siete in grado di garantire in tempi non troppo lunghi una deliberante congiunta per andare un po' più in fretta verso l'approvazione?

Luigi Grillo Presidente VIII Commissione Senato della Repubblica

Oggi è presente il Ministro Matteoli. Ascolterò con molta attenzione le cose che lui, sicuramente meglio di me, potrà dire, informando questa qualificata assemblea sui passi avanti che si stanno facendo.



Luigi Grillo

Volevo fare innanzitutto una premessa e poi fornire un veloce e sintetico aggiornamento. La premessa è metodologica. Lo dico perché, ahimè, essendo in Parlamento da tanti anni, ricordo ai presenti che questo tentativo di riforma è iniziato nel 2001. Nella medesima Commissione, proprio otto anni fa, tentammo di far decollare il seguente ragionamento: il mondo a partire dal 1994 è cambiato, il sistema dei trasporti marittimi ha subito una rivoluzione, si sono modificati gli equilibri geopolitici. Nel '94 nessuno immaginava che India, Cina e Giappone avrebbero finito per rappresentare il 55% del Pil mondiale. La legge sulla portualità, per la quale Nerli ha sempre manifestato il suo compiacimento e che anch'io ho votato nel '94, è maturata secondo le convinzioni dell'epoca. E' stata una legge estremamente importante e innovativa ma che con il passare

degli anni ha palesato la necessità di essere cambiata. Cambiata, ma non con piccoli accorgimenti. Il mondo è troppo diverso, oggi occorre adeguarla alla nuova realtà. Noi ci stiamo muovendo in questa logica. Dobbiamo far questo con la più larga convergenza possibile. Io stesso, infatti, ho esperienza che molte leggi che hanno avuto efficacia nel nostro Paese, cito uno per tutti il Codice della Nautica, quando vengono approvate sia dai gruppi di maggioranza e da quelli di minoranza stanno a dimostrare che il lavoro è stato fatto bene. Non sono stati fatti dei "papocchi". Ad esempio, nel '90, quando abbiamo fatto le leggi per riformare le banche abbiamo introdotto norme che hanno favorito il risultato che poi si è visto: il più forte sistema bancario europeo. Abbiamo tentato fin dall'inizio di instaurare un confronto serio, costruttivo, tra maggioranza ed opposizione cercando di trovare una sintesi al più alto livello. Nella X legislatura non ci siamo riusciti. E' inutile spiegare perché, lo sanno in tanti. Nella passata legislatura, che è stata di breve durata, non ci siamo riusciti. All'inizio di questa ci siamo messi di "buzzo" buono. Abbiamo incardinato il primo provvedimento, questa legge di riforma, aprendo il confronto con tutti. Nel frattempo i commissari di Camera e Senato hanno avviato un giro di visite in vari porti mondiali. Abbiamo ascoltato pareri e raccolto un'infinita documentazione predisposta da tutti i protagonisti: Comuni, Province, Regioni, Assoportri, Confitarma, Assiterminal, sindacati. Abbiamo acquisito tutte le informazioni possibili. Adesso, da alcuni mesi, siamo nella cosiddetta fase del "work in progress", Qualcuno sorridendo chiede: «ogni giorno»? Sì, ogni giorno. In maniera trasparente modifichiamo il testo cercando di migliorarlo con il contributo decisivo del



Governo. A tal proposito esprimo apprezzamento per gli apparati del Ministero che ci stanno aiutando in sintonia con le direttive che ha dato il Ministro Matteoli. Questa mattina stavamo lavorando sulla norma riguardante i Piani regolatori.

Ciò che finora abbiamo scritto rappresenta un elemento di novità rilevante. Nel testo si prevede che il Piano regolatore portuale, diversamente da quanto accadeva in passato, come ad esempio per il porto di Genova, per il porto di La Spezia o per altri porti in cui sono occorsi quattro, cinque, sei e più anni per arrivare alla definizione, debba invece temporalmente essere pronto in un anno seguendo le procedure previste oppure con l'introduzione anche del silenzio - assenso per contrastare chi volesse creare ritardi e ostacoli ingiustificati. Questa mattina abbiamo vagliato la specifica norma che ulteriormente miglioreremo.

Quindi ribadisco che il nostro intendimento è quello di arrivare, quanto prima, alla conclusione di questo processo legislativo. Dopo 8 anni di approfondimenti credo che possiamo dire di conoscere bene tutta la problematica. La realtà sta procedendo ad una velocità terribilmente dinamica. Sarebbe imperdonabile che noi, nell'intendimento di fare una legge perfetta, indugiassimo e perdessimo l'occasione di fare tutto quello che è possibile fare. Considerate le condizioni politiche esistenti all'interno dell'VIII Commissione del Senato, in cui il confronto è stato sempre aperto e costruttivo, sarebbe imperdonabile se mancassimo di adottare le procedure più veloci possibili per arrivare all'atteso risultato.

Entrando nel merito va detto che la relazione di Nerli è di grande aiuto. Rivedendo radicalmente la legge del '94 non vogliamo rinnegare i principi su cui la governance ipotizzata da Assoporti debba essere mo-

dificata. Però se si denuncia da una parte l'esistenza di un conflitto di interessi, se si denuncia il fatto che i Comitati portuali sono diventati dei parlamenti dove si lavora ore e ore talvolta anche per deliberare su un passo carrabile, allora si capisce perché noi vogliamo semplificare alcune competenze. Nel nostro testo affermiamo che l'ordinaria e la straordinaria amministrazione devono spettare al presidente dell' Authority e abbiamo così definito i compiti dei Comitati portuali in modo preciso e puntuale. Il resto è tutto in capo al Presidente. Quindi con il nuovo anno arriverà questo cambiamento. Il futuro Presidente, sarà un manager che avrà certamente molti più poteri di quelli esistenti. Sarà un presidente che potrà operare secondo i riferimenti precisi e puntuali che abbiamo scritto.

Per i Piani regolatori ho già detto che immaginiamo una loro rapida definizione. Riguardo alle opere portuali abbiamo inserito le procedure previste nella Legge obiettivo, compreso il fatto che la sentenza sospensiva dei Tar non può interrompere i lavori. Quando ci sono in ballo delle opere strategiche immaginiamo che il Tar non possa bloccare immediatamente la loro esecuzione. Non si tratta di non far lavorare i Tribunali Amministrativi Regionali, ma per così dire di "anestetizzarli". Il ricorso al Tar non bloccherà i lavori di realizzazione di una infrastruttura, di un' opera pubblica definita strategica. Sulla questione dei servizi tecnico nautici abbiamo raccolto e registrato l'accordo intra-associativo del 17 Aprile del 2007 mentre sui dragaggi ci siamo impegnati affinché il Parlamento producesse una legge chiara che evitasse, a mio parere, il protagonismo esagerato delle strutture ministeriali. Soprattutto di quelle in capo al Ministero dell'Ambiente, che avevano competenze tali che le por-

tavano a sostituirsi al potere politico nei processi decisionali riguardanti i dragaggi nei vari porti italiani. Abbiamo tentato di scrivere una norma molto chiara che assegna capacità di decisione a soggetti ben individuati attraverso procedure altrettanto chiare e trasparenti che impediscano di inserire interpretazioni che porterebbero a insopportabili lungaggini.

Sulla questione delle nomine dei Presidenti dei porti abbiamo discusso a lungo. Non vogliamo camminare, per così dire, con la testa tra le nuvole. C'è il dettato costituzionale che attribuisce al Ministero e alle Regioni pari dignità in ordine alla portualità: si tratta di materia concorrente. Quindi abbiamo lavorato immaginando che il Ministro e le Regioni siano co - protagonisti in questa vicenda, per evitare che si ripresentino situazioni tali che portino alla nomina di commissari e quant'altro.

Questa è una proposta che abbiamo definito durante quest' ultima settimana. L' assessore Cascetta venendo qui mi diceva a proposito del parere delle regioni che forse l'avevamo un po' trascurato. No! Il parere delle regioni non lo vogliamo trascurare. Abbiamo interloquito anche con loro. Mi rendo conto che, probabilmente, durante gli ultimi giorni non ci siano stati contatti come quelli avuti nelle scorse settimane, negli scorsi mesi. In Commissione abbiamo individuato una proposta. Le Regioni ci faranno conoscere la loro opinione in merito. Si tratta, a mio parere, di una risposta rispettosa delle loro funzioni e quindi del loro ruolo che nessuno vuole, né umiliare, né dimenticare. Il nostro obiettivo è quello di varare una norma interprocedurale chiara in maniera tale che si eviti davvero di arrivare al commissariamento.

Rispondendo alle osservazioni di alcuni colleghi, che ho colto su qualche giornale, sul fatto che vogliamo

umiliare gli Enti locali, dico «No»!. No, le Regioni delibereranno autonomamente su come organizzare le consultazioni che dovranno fare sul territorio con tutti i soggetti interessati, con il Comune, con la Provincia. Tutto questo in una logica federalista. Perché dovremo mettere una norma statale che regoli cosa deve fare il Comune o cosa deve fare la Provincia? Lo decidano le Regioni. Ciascuna regione predisporrà una leggina per organizzare, per come pensa di portare avanti le procedure di consultazione. Noi vogliamo che la decisione del Ministro venga, in un primo momento, presa di intesa con la Regione. E se l'intesa non c'è, immaginiamo una norma paracadute che sia rispettosa dei ruoli di entrambi i soggetti.

Sulla questione autonomia finanziaria penso che dopo il Ministro potrà chiarire meglio quanto si prospetta. E' un punto su cui siamo tutti d'accordo. Lungi da me la voglia di rinfocolare delle polemiche - specie in questo momento e considerato anche l' impegno che sto mettendo affinché le proposte diventino legge - però va sottolineato come siamo passati all'affermazione di un principio che è ben presente in tutti noi e che noi intendiamo vada consolidato. Il principio è quello che i porti hanno diritto ad avere parte delle risorse che contribuiscono a creare attraverso il gettito delle movimentazioni portuali.

Dopo il 2007 ci siamo illusi che ciò che poteva risolvere il problema fosse l'extra gettito. Abbiamo però capito che era un meccanismo che non poteva funzionare. Lo abbiamo capito non solo in virtù della crisi che ha segnato il crollo delle entrate, ma anche in virtù del fatto che era impossibile garantire il collegamento dell'extra gettito ad una continuità di esazione, alla possibilità di contrarre mutui. Infatti le banche sin dal principio

hanno detto che non esistendo questa certezza non potevano finanziare gli investimenti.

Adesso abbiamo invece messo in campo due idee che, secondo la mia opinione, possono davvero funzionare. Innanzitutto l'idea di riconoscere parte del gettito in capo all' Autorità Portuale. Ovviamente con il protagonismo del Ministero e, io dico, ovviamente con il protagonismo delle Regioni in sede di riparto - perché la norma da cui deriva la Finanziaria 2007 non possiamo negarla -, nonché con il coinvolgimento del Ministero dell'Economia, per fare un fondo che serve a finanziare gli investimenti nei porti. Il gettito ipotizzato dallo studio che è stato fatto in proposito - non mi soffermo più di tanto su questo - è tale per cui con quel gettito, che diventa un gettito a carattere continuativo perché c'è l'Iva e perché le navi passeranno sempre dai porti e continueranno a pagare queste tasse, è possibile organizzare i finanziamenti. Sarà possibile farlo, dopo il decreto varato da Tremonti, con il protagonismo, credo, della Cassa Depositi e Prestiti. Diversamente da tutte le altre banche, ha un patrimonio enorme e può permettersi di erogare mutui a tassi davvero contenuti senza problemi di liquidità. E' una peculiarità che, secondo me, non hanno neppure le grandi banche. Qualcuno dice di sì ma secondo me non ce l'hanno. Io mi intendo di banche. Comunque, anche perché è più grande e più forte della Cassa Depositi e Prestiti francesi, è sicuramente in grado di organizzare finanziamenti e investimenti nella misura necessaria ai porti che, purtroppo, da un po' di tempo soffrono questa condizione.

Poi - la seconda idea - c'è nella norma il riferimento ad un altro fondo. Secondo me ha ricevuto finora poca attenzione e invece può funzionare. Parlo del fondo

per il rilancio dell'intermodalità, delle interconnessioni stradali e ferroviarie, che viene alimentato con un cespite preso dai finanziamenti erogati ad Anas e Ferrovie. A tal proposito Anas e Ferrovie hanno un po' protestato, ma non più di tanto. Quindi queste due cose, secondo me, possono rappresentare delle novità positive capaci di far ripartire il settore. E' un fatto importante specie in un momento come questo. Siamo in una situazione che tutti conoscono, cioè quella di una oggettiva crisi nonostante iniziamo a vedere degli spiragli e cominciamo a dire che il peggio è passato. Si intravede un barlume di luce. Quindi dal 2010 - 2011 si pensa di poter tornare alla normalità.

Facendo riferimento ai punti che vi ho illustrato credo che il lavoro in Commissione, me lo auguro, possa proseguire speditamente per arrivare ad un testo quanto più condiviso. Un testo che poi dovremo far passare comunque in Commissione con il formalismo della presentazione degli emendamenti aperto a tutti i colleghi. Certamente non immaginiamo un comitato ristretto, non immaginiamo di fare un pacchetto chiuso e poi chi si è visto si è visto. No! Rispetteremo tutte le procedure che i regolamenti parlamentari prevedono in maniera tale da dare ancora

più trasparenza, ancora più evidenza ad una legge che, secondo me, va fatta e va fatta al più presto.

**Oscar Giannino
Moderatore**

lo proporrei, a questo punto, di alternare gli interventi dei parlamentari presenti cambiando ogni volta ramo e fronte politico. Per questo mi rivolgo all'onorevole Meta del Pd, membro della Commissione Trasporti della Camera.

Ho una sensazione. Forse mi sbaglierò. Non so se riesco ad interpretare il pensiero di chi sta seduto di fronte a noi. Vorrei fare il seguente ragionamento. Sarebbe forse fondamentale se si riuscisse ad avere da parte della politica - quanto meno in un ramo del Parlamento, diciamo al Senato visto che la riforma è oggi al Senato - l'approvazione della legge in tempi coerenti con l'attuale sessione finanziaria. Occorrerebbe cioè approvarla in un ramo del Parlamento un minuto prima del blocco finale di assegnazione delle risorse alla Finanziaria. Questa assegnazione sappiamo avviene in due settimane di novembre, in quelle centrali. Si precostituirebbe così una specie di trenino con il quale il sistema può dire meglio al Governo, può rafforzare l'interlocuzione del Ministro Matteoli nei confronti del Ministro dell'Economia, dicendo: «Guarda, c'è già un

ramo del Parlamento che ha definito un bel blocco di norme, anche con un meccanismo di attuazione transitoria, ma ben definito per l'autonomia finanziaria dei porti».

Questa cosa, se fatta con la convergenza di maggioranza e opposizione, può far sì, con ragionevole certezza, che entro poco tempo, nei successivi mesi, anche l'altro ramo del Parlamento possa approvarla. Naturalmente, come è giusto, nel pieno esercizio della sua autonomia di proporre emendamenti al testo e così via. Questa rapida approvazione di uno dei rami del Parlamento, se ci fosse, consentirebbe di capire che questa volta ci siamo. Ci siamo su alcuni meccanismi di fondo, come quelli della predisposizione di tutto ciò che è necessario, nel periodo transitorio, per rendere concreta la norma sulla autonomia. Bisogna iniziare a pensarci fin da oggi, non in prospettiva. Se questo fosse il quadro politico, che immagino molti dei presenti auspicano, sperano dalla politica, la domanda che ne deriva è questa: le cose dette dal Senatore Grillo, le modifiche al sistema che vengono prefigurate, che tipo di riflessione generano, di quale tipo di contributi avrebbero bisogno, dal punto di vista di chi siede nell'altro ramo del Parlamento, dal punto di vista di chi sta all'opposizione? E' possibile onorevole Meta confermare questa volontà convergente, o meno convergente, di tentare di portare a casa il risultato il più in fretta possibile?

**Michele Meta
Membro IX Commissione
Camera dei Deputati**

Non scopriamo l'acqua calda e siamo lontani anche da scadenze elettorali. Diciamo che la nostra adesione all'iniziativa è una adesione che nasce dalla valutazione del merito. Come Gruppo Pd alla Camera dei Deputati - quello che vi mostro è il testo - ab-

biamo depositato una proposta che ha una serie di punti comuni e che va anche oltre. L'esigenza di ri-



Michele Meta

mettere le mani e riformare una legge fondamentale, come quella sulla portualità, noi la condividiamo. Il Senatore Grillo raccontava come gli altri precedenti tentativi non sono andati a buon fine, per ragioni diverse. Noi accettiamo e rilanciamo la sfida. Soprattutto perché mi sembra che l'atteggiamento prevalente non è quello di saccheggiare e distruggere una legge che, pur con qualche limite ha funzionato, ma è quello di riformarla. Di riformarla guardando in avanti, tenendo conto delle modifiche che sono sopravvenute anche sul piano della legislazione interna. Ma, soprattutto, tenendo conto di quello che lei raccontava nella sua introduzione. E' cambiato il mondo. Le infrastrutture portuali, ripeto, dobbiamo considerarle una grandissima risorsa per poter competere.

Oggi siamo qui. E qui c'è anche il Ministro che poi ascolteremo. Non sciupiamo questa occasione. Non sciupare questa occasione significa capire quali sono i punti sui quali c'è un denominatore comune. Vuol dire lavorare in modo trasparente attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori, di tutti i protagonisti, dei sistemi locali, degli operatori. A tal proposito ringrazio Nerli perché periodicamente mette la politica e le istituzioni intorno a un tavolo e le fa riflettere. Se siamo qui oggi è anche perché



Assoportri ha stimolato, ha ricordato le questioni, facendo il suo mestiere in modo autonomo, non tradendo mai, diciamo, anche il diritto di critica.

In questa occasione sto apprendendo una serie di cose. Sono estremamente soddisfatto della priorità assunta dal tema autonomia finanziaria. E' un tema che la Sinistra, anche nelle precedenti legislature, aveva posto e affrontato. Ragioniamone, parliamo di flussi finanziari, di quantità, di tempi, eccetera.

Altro argomento, vado per punti, è quello dei piani regolatori. Mi sembra un tema importante, da maneggiare con cura. Maneggiare con cura significa tenere conto del fatto che le decisioni non possono essere prese dal centro, soprattutto dopo l'approvazione del federalismo. I porti hanno sì una loro autonomia, ma non possiamo disconoscere le connessioni, gli impatti che hanno le pianificazioni portuali sulle città. Il Governo, e diciamo anche il Parlamento, quando mettono le mani sulle normative del territorio a volte lo fanno con qualche distrazione di troppo. Non vorrei citare qui i precedenti. Basterebbe pensare a come si è tentato di affrontare il problema della casa. Un problema poi risolto perché il sistema delle autonomie, il Comitato delle Regioni, ha fatto ragionare tutti noi. La tematica "piano regolatore" va maneggiata con delicatezza.

Si parlava di fare al più presto questa riforma: io sono per accelerare i tempi. In altri Paesi con norme chiare, garantiste, si decide bene e si decide in tempi stretti.

Si può fare. L'importate è farlo definendo quali sono gli obiettivi che dobbiamo raggiungere. Sono per accorciare notevolmente i tempi, occorre riformare in avanti una casistica che, purtroppo, è quella che poco fa ricordava il Senatore Grillo.

Secondo me può convivere la norma che prevede in

questa materia anche ruolo e poteri del Comune, della Regione, di chi ha la titolarità del governo del territorio, con il protagonismo delle Autorità Portuali. Terza questione: il lavoro nei porti. Si diceva che è un tema poco citato. Nei porti c'è molta flessibilità. I livelli retributivi sono quelli che sono. Ci si infortuna. Rimettiamolo un po' al centro del dibattito questo aspetto, non in secondo piano. Parliamo di sicurezza a 360 gradi.

Sono convinto che nel testo di legge si debba dare certezza e forza ad una norma per evitare le ripetute fibrillazioni sindacali, le proteste e per evitare, attraverso una stesura molto chiara, che con il riordino normativo ci siano anche trattamenti molto differenziati. Ritornare al contesto originario mi accontenterebbe. Era perfetto. Ritorniamo a quella impostazione. Queste problematiche erano state risolte, mi sembra, in termini molto puntuali.

Le cose che sono state dette a proposito del Comitato portuale, delle Autorità Portuali, possono anche andar bene. Però occorre fare molta attenzione anche a questi aspetti. L'esperienza ci insegna che quando c'è stata chiarezza politica, quando c'è stata collaborazione, cooperazione, tra il Ministero, le Regioni e gli enti locali si è lavorato sempre bene. Nella stragrande maggioranza dei casi, in quasi tutti, le elezioni dei presidenti delle Autorità Portuali hanno registrato una grande convergenza. Quasi all'unanimità. Questo avviene, sistematicamente, quando il percorso di formazione delle decisioni non salta alcuni canali, non salta alcuni livelli. Quando non si sono verificate queste condizioni abbiamo avuto casi, nel passato, che hanno invece convinto il Ministero a nominare un commissario.

Questa è una questione delicata. Non credo che ci siano cattive intenzioni o la voglia di ritornare ad un

vecchio centralismo che scavalchi gli enti territoriali. Penso - forse lo dirà dopo anche l'Assessore Caschetta, - che ci sia una gelosia fortissima delle proprie attribuzioni da parte delle autonomie locali, delle regioni. La norma costituzionale è molto chiara. Non dimentichiamo che, specie in Italia, i porti sono tutti collocati a ridosso delle grandi città. Città che hanno una storia e che hanno un peso politico. Penso che adesso non possiamo risolvere il problema dicendo: basta coinvolgere le Regioni, e poi Genova, e poi Napoli, si mettono d'accordo con le Regioni.

E' necessaria molta oculatezza, molto equilibrio. Diversamente rischiamo di generare dei conflitti e delle incomprensioni con quella ricchezza che è rappresentata dal sistema locale. Il legislatore deve avere molta saggezza e deve fare molta attenzione.

Sugli altri punti avremo modo di ragionare. Bisogna snellire e accelerare perché si compete, soprattutto, avendo in mano un quadro normativo estremamente funzionale, efficiente e moderno.

Qual è il ruolo della politica? Il Senato ha iniziato per primo questo lavoro di rivisitazione delle norme. Noi, come gruppo Pd, abbiamo dato il nostro contributo, abbiamo espresso il nostro punto di vista. Le nostre posizioni le conoscete. Sono

quelle contenute nel documento che in tanti avete già consultato. Penso che si può fare in fretta e si può fare bene. Apprezzo il lavoro che si sta facendo nella Commissione al Senato. C'è qui il Ministro Matteoli che mi sta ascoltando: quando c'è la volontà, le questioni, anche le più complesse, si affrontano in pochissimo tempo. Quindi ragioniamo e incontriamoci. Personalmente debbo dire che, dopo vari mesi, questo è il primo appuntamento nel quale mi ritrovo a parlare, nel quale mi confronto con il lavoro portato avanti dall'altro ramo del Parlamento. Nonostante questo bicameralismo si può però lavorare bene. Il discrimine rimane comunque il merito. Se si vuole fare bene, nonostante il clima politico molto vivace, lo si può fare. Su materie del genere è possibile costruire percorsi unitari purché al centro si metta un interesse di tipo generale. Questa legge, se la costruiamo bene, può essere una prima risposta che si riflette anche negli altri campi che il moderatore ricordava.

Per quanto ci riguarda, non abbiamo nessun imbarazzo e nessun disagio. Per quanto ci riguarda vogliamo chiarezza politica, vogliamo il coinvolgimento di tutti gli attori protagonisti e parole chiare da parte della maggioranza e dal Governo.

Non vedo l'ora di ascolta-



re il Ministro. Questa è una occasione importantissima - che non vogliamo sciupare - per riformare in termini moderni e puntuali una legge fondamentale. Il Sistema Italia può meglio funzionare anche grazie a questa legge.

**Oscar Giannino
Moderatore**

Passiamo adesso all'Onorevole Garofalo, tornando nello schieramento della maggioranza. L'Onorevole è membro della Commissione Trasporti della Camera.

Quando dico che occorre far presto, che bisogna accelerare i tempi, non è che a nome della maggioranza faccio un altro mestiere. Non è che voglio dire di chiudere sul testo preparato dal senatore Grillo e stop. No! Penso invece che i vari soggetti che ruotano intorno a questo settore potrebbero vagliare un testo approvato da una ramo del Parlamento, e definito in tempo, per avere già dei riscontri da parte di questa Finanziaria. Un testo che possa far capire, a chi prepara la Finanziaria, che esiste già una convergenza e di agire coerentemente secondo gli indirizzi emersi. Si arriverebbe così al risultato di mettere in condizione chi sta nei porti, entro il primo semestre dell'anno prossimo, di avviare tutta l'istruttoria per la bancabilità del flusso di denari, legato all'autonomia finanziaria, e incardinato negli anni a venire. Questo significherebbe per chi sta nei porti il poter andare automaticamente a interloquire con il sistema bancario, di cui parlava Grillo, per verificare anche la concreta risposta di tale sistema. È vero che c'è la Cassa Depositi e Prestiti - come diceva Grillo - che è senz'altro la principale direzione in cui andare. Però è anche vero che i grandi istituti bancari italiani, che avevano una storia straordinaria fino ad una ventina di anni fa, nel credito navale e nelle infrastrutture portuali, ora la-

titano. Nel grande consolidamento di questo settore questo tipo di attenzione si è un po' più spostato verso il Nord Europa.

Approvare quanto prima un testo al Senato è la maniera concreta per poter iniziare a programmare già da quest'anno, in previsione degli esercizi prossimi. Seconda cosa. All'Onorevole Garofalo chiedo anche di avanzare una serie di riflessioni su alcune questioni che probabilmente non abbiamo toccato, e su cui però Nerli ha dato qualche spunto. Prima di arrivare all'intervento di Cascetta, coordinatore degli Assessori ai Trasporti delle Regioni italiane, vorrei conoscere la sua posizione su come la legge dovrà recepire il rapporto con le Regioni. E' questo un punto molto delicato.

All'impostazione che dà Grillo, del tipo «nel testo preferirei non entrare in merito, se la vedono loro» Meta ha risposto dicendo «attenzione perché questo aspetto può essere foriero di un conflitto». Quindi, chiedo una sua opinione su questo.

Seconda cosa. Le chiedo anche qualche osservazione su un pezzo del sistema, quello ferroviario, che non sta nell'ambito portuale ma che sta nell'ultimo miglio. Nerli diceva che noi ci troviamo ad avere un interlocutore, nello specifico Trenitalia, che ha il suo piano di sviluppo, che ha i suoi obiettivi, eccetera.

Nel settore cargo purtroppo registriamo da una parte una smobilitazione e dall'altra il fatto che non c'è un'offerta che possa portare i traffici verso il Nord Europa. Inoltre, sempre sull'ultimo miglio, esiste un terzo punto di difficoltà. Infatti assistiamo al fatto che per le infrastrutture, di cui noi abbiamo bisogno, non esistono le condizioni per realizzarle. La risposta che viene data è «no, ci sono altre priorità».

Quindi su questo specifico punto volevo una sua riflessione.

**Vincenzo Garofalo
Membro IX Commissione
Camera dei Deputati**

Il collega Meta, componente come me della Commissione Trasporti della Camera, alla fine del suo intervento ha sottolineato che si può fare bene e si può fare anche in fretta. Lo ha detto, tra l'altro, richiamando nel suo ragiona-



Vincenzo Garofalo

mento un tema delicato come è quello della elaborazione dei Piani regolatori. Quanto detto mi ha fatto sviluppare una riflessione. Ad oggi visti i tempi così lunghi con i quali si è pianificato non credo che possiamo dire di aver assistito a risultati eccellenti. Quindi se togliamo la variabile tempo come variabile di perfezione, credo che una norma - quindi arrivo al sistema normativo - può essere ben fatta anche in poco tempo. Ci vuole una maturità politica. Non c'è dubbio. Una maturità che oggi è imposta ancor più dalla situazione generale che dalla politica.

Penso che la discussione non debba essere limitata all'interno delle Commissioni. Credo che la discussione può essere fatta, così come accade in questa giornata e come ci è successo in tanti altri incontri, insieme agli attori del cluster marittimo. Incontri come questo possono consentire a maggioranza e opposizione di discutere, separatamente e congiuntamente. Con il Senatore Grillo ci siamo visti giorni fa a Catania durante un incontro dedicato al tema aeroporti. In quell'occasione abbiamo

parlato anche di porti. I tempi stretti con cui devono fare conto le istituzioni sono purtroppo una difficoltà ma penso che, volendo, possiamo lo stesso raggiungere a breve termine un buon risultato; un buon risultato che fra l'altro potrà essere frutto anche di esperienze che facciamo in altri ambienti analoghi.

In Commissione Trasporti abbiamo fatto una audizione nel settore aeroportuale; stiamo definendo un'indagine. Un'indagine che, tra l'altro, porta anche a fare riflessioni nuove. L'ingegner Ercole Incalza, qui presente, è venuto in Commissione l'altro giorno per parlare di trasporti in un ambito differente da quello portuale. Incalza ha richiamato la nostra attenzione sul fatto che ogni investimento nei trasporti deve essere finalizzato a una filiera di trasporto. Quindi dobbiamo fare riferimento a delle reti; questo elemento è richiamato anche nella relazione di Nerli ed è anche oggetto delle riflessioni fatte in Commissione dall'Onorevole Tajani, Commissario ai Trasporti della Ue. Oggi c'è una maturità e c'è una consapevolezza tale da poter far bene anche in tempi rapidi. Rapporti con le Regioni. Nel 2003 c'è stata la modifica del Titolo V della Costituzione. L'obiettivo era quello di andare nella direzione di una maggiore autonomia delle realtà territoriali, delle Regioni e poi a scendere delle Province e dei Comuni, su alcune specifiche materie. Penso che sarebbe utile, ogni tanto, fare una riflessione su quali siano stati i risultati, davanti a quale situazione ci troviamo. La mia riflessione è che non ci può essere un'autonomia a prescindere. Dev'essere una autonomia che sta dentro al tema "sistema", che ho sentito più volte richiamato nella relazione del Senatore Nerli. Nella relazione di Nerli la parola "sistema" forse è il vocabolo più usato. Noi dobbiamo fare un Sistema

Italia di cui le Regioni siano parte fondamentale.

Credo che le Regioni hanno la giusta maturità per comprendere che progetti e pianificazioni non devono sviluppare una concorrenza all'interno del Paese ma al contrario devono sviluppare la capacità concorrenziale dell'Italia nei confronti degli altri Paesi europei nell'ambito dei rapporti con il resto del mondo, ed oggi, anche questo tema è attualissimo, in particolare, dell'Africa. Questo, infatti, non è più un continente lontano da qualunque politica economica o da qualunque politica concorrenziale. Nel sistema trasportistico marittimo è un continente che comincia ad essere protagonista.

La riforma a cui si sta lavorando non è una nuova legge. E' una riforma e quindi questo vuol dire che l'impalcatura originaria ha retto. Il fatto che la rivisitazione non sia arrivata prima, non sia arrivata qualche anno fa, forse oggi ci ha consentito di fare nuove riflessioni. Credo che con le Regioni vadano affrontati prima e bene, con molta attenzione, quelli che sono i punti nodali del rispetto costituzionale ed istituzionale. Ultimo tema le ferrovie, l'ultimo miglio. Richiamando nuovamente la relazione dell'ingegner Incalza, quando parliamo di trasporto non possiamo farne un ragionamento settoriale. Questo vale nel nostro Paese come del resto ovunque. Purtroppo fino ad oggi non è stato così. Infatti i nostri porti hanno sviluppato, in buona fede, politiche autonome. Dobbiamo invece fare sistema tra le varie modalità. Quindi è positivo l'inserimento, nella proposta di riforma che è in discussione al Senato, della compartecipazione finanziaria. Non è una penalizzazione. Vuol dire invece partecipare ad un circuito, ad un sistema trasportistico integrato, ad un sistema trasportistico combinato. E' un aspetto che può essere un punto di forza del Paese,

soprattutto oggi con la dimostrazione che non era fonte di reddito solo lo sbarco ed imbarco dei container. Come abbiamo sentito, nei porti si fa reddito con vari comparti, sotto varie voci, tra le quali c'è anche il sistema dei trasporti combinato.

Oscar Giannino Moderatore

Uno dei punti su cui riflettere, riprendendo quanto ha appena detto l'Onorevole Garofalo, è che in realtà, come dicevamo all'inizio, invece di caratterizzarsi con una iper specializzazione il nostro Paese ha una multi specializzazione. E' un tratto questo che resterà dominante nel sistema portuale italiano.

Riguardo al discorso ferrovie - e ci spostiamo di nuovo al Senato nell'area di opposizione - devo chiedere al Senatore Filippi del Pd un ulteriore approfondimento. Dire "fare sistema", per capirci, in che maniera interessa a Trenitalia considerate anche le relative questioni portuali? Forse significa che l'azionista deve dire a Trenitalia «tu non puoi interessarti solo al settore in cui pensi di resistere al meglio alla concorrenza in Italia, cioè l'Alta velocità, e solo puntare a far concorrenza - come è anche giusto che sia - sui tratti renani»? L'azionista sa che Trenitalia ha portato avanti una dura trattativa con le Regioni sul trasporto locale. Con tutte le Regioni - tranne una - è stato

firmato il "6 più 6", con Trenitalia che ha strappato più risorse alle regioni, più risorse a livello centrale. Ma sul cargo - è questa la mia domanda - dobbiamo chiedere al Governo un deciso intervento? Fino a questo momento il Governo ha preso atto di quello che faceva Trenitalia, di quello che faceva Rfi, premiando le Ferrovie per l'impegno profuso soprattutto nei primi due comparti. Ma sul terzo, chiedo: gli si è concesso troppo? Troppa autonomia rispetto all'esigenza del sistema?

Butto lì una proposta che penso non sia impossibile poter realizzare. Bisogna partire dal presupposto che in Italia parlando di cargo ferroviario - scusatemi la provocazione - lo si restringe all'area padana dove è più remunerativo. Questo comparto di fatto è diventato una specie di merce di scambio per sviluppare una grande alleanza con Deutsche Bahn (le ferrovie tedesche) che ci consente di fare concorrenza ai francesi nell'alta velocità. Di fatto, a mio parere, è quello a cui stiamo un po' assistendo in questi ultimi due anni. Credo allora - ripeto è una provocazione - che non sia impossibile concedere ai porti l'opportunità di mettersi loro a fare l'ultimo miglio. Naturalmente questo presuppone che sia loro consentito di avere un piano di finanziabilità pluriennale, ventennale o una cosa di questo genere. Un disegno che deve coinvolgere

anche il terminalista. Non si tratta di organizzare i servizi, ma di realizzare proprio le infrastrutture. Una provocazione questa mia proposta? Forse.

Marco Filippi Membro VIII Commissione Senato della Repubblica

Questo delle ferrovie è uno dei temi sui quali la relazione del presidente Nerli è stata sicuramente più sti-



molante. Giustamente lei lo ha ripreso.

Se noi consideriamo il nostro Paese un sistema che ha delle piattaforme strategiche, che sono costituite dai porti, per quanto riguarda le merci, e dagli aeroporti, per quanto riguarda i passeggeri, è chiaro che nel nostro territorio avvertiamo due anomalie. Prima è d'obbligo fare una premessa. Ovviamente quanto dicevo prima ha una sua ragion d'essere, nonostante che al momento esiste solo l'alta velocità, perché avremo in futuro l'asse ad alta capacità. Purtroppo, parlando di alta



capacità, finalizzata e finanziata perché costituisca la colonna portante dei collegamenti all'interno del Paese e dal Paese, ovviamente, con il resto d'Europa, oggettivamente mi sembra si brancoli ancora nel buio.

Allora, se lo schema delle piattaforme strategiche, estremamente sintetico, ha un qualche fondamento, è chiaro che si riscontrano due anomalie. La prima è quella del collegamento degli aeroporti e dei porti con questa infrastruttura primaria, con l'alta capacità e l'alta velocità. Questa è una delle priorità soprattutto guardando ai porti. Ancora più dell'approfondimento dei fondali, ancora più delle dighe foranee, ancora più di altre cose pur necessarie, il collegamento dei porti con le infrastrutture primarie ad alta velocità e capacità merita il primo posto, merita la maggior attenzione. L'altra anomalia è quella della mancanza di un solido e robusto collegamento con i corridoi transeuropei. Le Fs sulla questione hanno in questi anni indubbiamente accentuato il livello di attenzione. Lo hanno fatto puntando al raggiungimento di un più alto livello competitivo nel comparto alta velocità. E' un settore importante. Qualifica l'innovazione infrastrutturale del Paese. E' quella struttu-

ra che è in grado davvero di mettere in competizione il treno con l'aereo per quanto riguarda la mobilità dei passeggeri, e in competizione il treno con le navi per il trasferimento delle merci.

Non è solo questa però la dotazione ferroviaria che deve avere un Paese moderno. Bisogna contemporaneamente alzare il livello di qualità anche per il 95% dell'utenza ferroviaria: quindi dei trasporti regionali e pendolari.

Ricordava prima Giannino, giustamente, l'accordo "6 più 6" fatto praticamente con tutte le Regioni. E' un limite. Indubbiamente può essere un elemento di pregiudizio alla concorrenza. Voglio però guardarlo in positivo misurandolo per gli investimenti che può innescare quali ad esempio quelli per l'ampliamento e rinnovamento del parco rotabile. Credo che si può anche accettare il compromesso per cui la liberalizzazione avviene fra dieci, fra dodici anni.

**Oscar Giannino
Moderatore**

Apro una parentesi: io tifo per le gare in Piemonte.

**Marco Filippi
Membro VIII Commissione
Senato della Repubblica**

Io ritengo che, sotto questo punto di vista, la concorrenza è un fattore vitale.

Vorrei che fosse introdotta nel mercato ovunque sia possibile, e laddove non è possibile nel mercato, per il mercato. Questo è il punto essenziale.

In questo ragionamento indubbiamente c'è una singolarità. C'è il fatto che Ferrovie si concentra su un altro core business e, stranamente, in maniera per certi versi incomprensibile, sembra che trascuri il trasporto merci e più in particolare il settore della logistica portuale che fa fare enormi affari all'estero. Credo che questo sia un tema che va assolutamente affrontato. E' una questione che va affrontata con le risorse necessarie a rendere davvero effettiva la possibilità di realizzare le infrastrutture. Ritengo che il collegamento fra i porti e la futura infrastruttura ad alta capacità sia un elemento assolutamente primario che deve essere realizzato. Quando una infrastruttura ha una portabilità economica nel mercato, il livello della concorrenza può essere sicuramente accelerato e reso praticabile.

Voglio ovviamente dire anche due cose sulla riforma. Voglio spendere quattro giudizi flash. Giudico importante il fatto che nella questione autonomia finanziaria siano state prefigurate delle risorse. Credo che esse siano necessarie alla realizzazione delle infrastrutture di cui si parlava. Importante è che stiano dentro al processo di autonomia finanziaria e che, quindi, non siano soltanto un elemento di aggiunta discrezionale.

Credo poi siano importanti le norme di semplificazione delle procedure di pianificazione. In questo senso sarebbe auspicabile l'adozione, così come in qualche modo dichiarava il collega Meta, di processi che si inseriscano in quadri e cornici definite. Un accordo di pianificazione che preceda in qualche modo i piani regolatori portuali e che sia sottoscritto dai soggetti deputati poi alla loro

approvazione, è sicuramente un elemento che può consentire maggiore autonomia.

Segnalo infine due elementi di crescita, certamente da apprezzare vista anche l'attenzione che c'è sul lavoro e che stiamo facendo con il collega Grillo al Senato: la disponibilità e la sensibilità del Ministro Matteoli. Voglio davvero darne un giudizio positivo. Credo che sia un fatto importante specialmente in un contesto, quale quello attuale, in cui - consentitemi - talvolta il Parlamento è mortificato da decreti di urgenza, che poi diventano decreti omnibus. Si pone la fiducia sul voto finale e via. Credo quindi che sia un gesto assolutamente apprezzabile il fatto che si fornisca un documento di indirizzo, che si mettano a disposizione gli uffici del ministero e si segua questo tipo di percorso. In merito alle risorse finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture, di quelle infrastrutture indicate come prioritarie, credo che bisogna fare molta attenzione. Credo che il prezzo della competitività che dobbiamo ritrovare non può essere scaricato nuovamente sul costo del lavoro. Quindi bisogna prestare attenzione a non stravolgere un sistema che, almeno nelle regole e nei principi, fino ad oggi, non solo ha consentito una pace in banchina, ma che ha dato sicuramente anche elementi di funzionalità e di concorrenzialità veramente pregevoli.

**Oscar Giannino
Moderatore**

A questo punto è obbligatorio che l'Assessore Casaccia, a nome delle Regioni, dia una sua approfondita opinione su questo punto che, come si vede, mantiene ancora sensibilità diverse sul come trovare soluzione concreta nella riforma.

Io mi limito a fare una breve considerazione sul fatto che stiamo di nuovo andando verso un sistema in



cui si privilegia la pluri-specializzazione. Non si punta più al concentramento su alcuni grandi porti con l'idea di farli diventare come Rotterdam ed Amburgo. Rinunciamoci. Non sarà possibile. Possiamo però andare nella direzione, nell'ottica, dei sistemi regionali con la pluri-specializzazione dei porti, che se nell'altra visione costituiva un ostacolo adesso diventa un aspetto di interlocuzione diretta e non più conflittuale. Questo proprio perché le vocazioni, per come è organizzato il Sistema Italia, possono essere anche di tipo regionale.

Ennio Cascetta
Coordinatore Assessori regionali ai Trasporti

lo ho due, tre punti da sottolineare. Uno di metodo e alcuni di merito. Il metodo, come si diceva, può piace-



Ennio Cascetta

re o no, ma la Costituzione vigente in questo Paese prevede una competenza concorrente delle Regioni in materia di nodi e di reti a livello nazionale. Questo significa che le cose vanno fatte insieme e vanno condivise.

Metodologicamente devo dire che questo coinvolgimento delle Regioni fino adesso è stato molto modesto. Lo voglio dire in modo esplicito. Faccio un appello qui al Ministro Matteoli perché ci sia un tavolo, qui o dovunque esso sia, in cui questo contributo delle Regioni possa essere espresso. Delle regioni, ma anche degli enti locali. La Conferenza unificata potrebbe essere un luogo nel

quale, come dire, ci si confronta nel merito delle cose. Premesso che a nome delle Regioni posso sicuramente confermare la nostra condivisione della necessità di fare questa riforma e di farla nel modo giusto, dico anche che non saranno certo le Regioni a ritardarla. Non la ritarderanno così come non hanno ritardato l'attuazione del cosiddetto Piano casa.

Anche in quel caso si è partiti in un modo e si è finiti in un altro. Se magari si parte insieme è meglio. Si evita al Paese, a tutti noi, una serie di segnali distonici.

Nel merito. Ci sono alcuni punti di questa Riforma che noi apprezziamo, che condividiamo. Altri ci lasciano qualche perplessità. Per esempio, si parla, lo diceva anche lei Gianni nel pormi la domanda, della crescente necessità di integrare diverse Autorità Portuali e diversi nodi logistici, aggiungo io, che fanno riferimento alla stessa area territoriale, regionale o multi regionale. Non condivido questa idea del sistema logistico, che è un'idea secondo me appena in luce nel testo che conosciamo - un testo che, senatore Grillo, cambia ogni poche ore -, che è un'idea che viene appena introdotta, che viene accennata, e che sembra dia alle Autorità Portuali l'iniziativa di potersi integrare in sistemi logistici. Io invece penso che debba essere un'iniziativa del territorio, di chi rappresenta quel territorio, e quindi di una Regione o dei sistemi formati da Regioni. Penso agli accordi Liguria - Piemonte sotto questo punto di vista. Quindi occorre dare un po' più di peso alla possibilità di accordarsi in sistemi, definendo quali sono i limiti della costituzione di un sistema logistico che veda gli interporti funzionare sempre più come retroporti. Questo è chiaro perché i porti italiani, essendo quasi tutti situati in aree con limitate possibilità di espansione lungo la costa - sono porti che stan-



no all'interno di città storiche - possono invece utilizzare come aree di espansione, di crescita, interporti, retroporti, inland terminal. Possiamo usare il termine che più ci piace, però è chiaro che questa integrazione deve essere un'integrazione che funzioni senza rinunciare alle risorse.

Il secondo punto che penso sia rilevante è quello dell'autonomia finanziaria. Sulla questione esprimo, come abbiamo già fatto nel passato, la nostra condivisione. Anche noi riteniamo che questa autonomia sia necessaria. Può anche essere programmata a partire dal 2011 in poi, visto che il 2010 è un anno in cui si prevede ancora una situazione di ristrettezza economica. L'importante è che vi sia la certezza che parta dal 2011. Quindi nel 2010 si cominciano a fare le gare, si comincia a tesoroizzare, diciamo, la consapevolezza che ci sarà l'autonomia finanziaria.

Sulla necessità di sveltire le procedure che portino alle approvazioni di progetti ed opere, siamo pienamente d'accordo. Così come siamo d'accordo su alcuni passaggi, previsti nel testo di cui ho avuto la possibilità di prendere visione. Va bene il silenzio assenso. Ritengo però opportuno ricordare che la competenza, in materia territoriale urbanistica, è esclusiva delle Regioni. E'

necessario evitare ricorsi, perché l'obiettivo di tutti è quello di non fare ricorsi, né da parte delle Regioni alla Corte costituzionale, né dei soggetti contro interessati, rispetto alla approvazione dei piani regolatori. Penso che la Conferenza dei servizi, resa necessaria nel caso non si raggiunga nei tempi dati l'intesa ordinaria, debba essere convocata dalle Regioni e non dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sulla governance dei porti, che mi sembra uno dei temi che è stato più volte toccato, penso che è condivisibile la separazione del potere esecutivo da quello consultivo e quindi il peso decisionale affidato al Presidente nei confronti di un Comitato portuale che continuo a ritenere, che continuiamo a ritenere, ha una composizione ridondante, eccessiva. Penso che possa essere rivista, così come deve essere rivista anche il peso delle diverse componenti espresse. Il sindaco della città in un comitato oggi vale quanto un dei tanti rappresentanti delle imprese o dei lavoratori. Siccome il voto vale uno, una testa un voto, mi sembra che questa composizione non rappresenti una garanzia di composizione degli interessi dell'azienda porto con quelli più generale del territorio nel quale quella azienda porto si in-

serisce. La nomina del Presidente dell'Autorità Portuale è un punto su cui, ovviamente, noi dissentiamo rispetto al meccanismo che viene proposto. Dissentiamo pur condividendo l'esigenza di arrivare a meccanismi che consentano di eliminare incertezze e commissariamenti.

Anche su questo punto avremmo piacere di avanzare, in una sede opportuna, una nostra proposta e confrontarci nel merito della stessa. Forse non è questa la sede per entrare nel dettaglio. Però ricordo a me stesso che in Spagna, in Francia, in Germania e in Olanda, in nessuno di questi Paesi è previsto un meccanismo per cui la nomina dell'equivalente del Presidente dell'Autorità Portuale parta dal governo centrale e non dai lander o dalle autonomie locali.

Infine, penso che in questo disegno di legge manchi un punto a cui si è fatto riferimento, in vari momenti, negli interventi che mi hanno preceduto. Vorrei riprenderlo. Parlo della visione generale. Uso il termine "piano" per capirci. Un processo di programmazione complessivo in senso moderno. Sappiamo che ci sono stati vari momenti in cui questo Paese ha cercato di dotarsi di un documento del genere: dal Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) al Patto della logistica, dal

Piano della mobilità a tanti altri documenti intermedi. Penso che questo disegno di legge dovrebbe prevedere anche tempi, modi e contenuti di un documento che, pur mantenendo la possibilità di competere fra le varie Autorità portuali - che è evidente - raccordi alcune scelte di fondo per esempio con quelle dell'alta capacità o con quelle dei valichi alpini, per fare un esempio. Concludo con una proposta. Ricordo che questa occasione, l'Assemblea Assoporti, vide nel 2008 la prima uscita pubblica del Ministro Matteoli in questo suo nuovo mandato. Oggi potrebbe essere l'occasione giusta per fare un bilancio dell'anno trascorso tenendo conto del tema in discussione. Riconfermo la disponibilità delle Regioni, che c'è sempre stata, a contribuire ad un testo condiviso che eviti ricorsi da parte di tutti. Troviamo le forme, i modi. Penso che sia in capo al Governo la responsabilità di farsi carico di questo raccordo fra le diverse parti dello Stato, essendo le Regioni pezzi dello Stato, così come gli Enti locali.

La seconda proposta, che non ha nulla a che vedere con la riforma portuale, riguarda la politica Ue nei trasporti mediterranei. Le Autostrade del mare rappresentano una grande possibilità di sviluppo per la nostra economia. Le reti



trans europee - al centro della Conferenza di Napoli - devono essere estese perché possano finalmente includere le Autostrade del mare. Ci sono programmi europei come il Marco Polo che consentono di finanziare lo start-up di collegamenti di "short sea shipping" fra paesi dell'Unione europea. Sarebbe molto bello definire progetti che possono essere estesi fino ad includere i collegamenti nord - sud, se è vero come è vero che è proprio nel settore nord - sud che noi dobbiamo aspettarci una maggiore crescita di traffico rispetto all'est - ovest. Quindi, prevedere la possibilità di co-finanziare lo start-up di collegamenti fra Paesi dell'Unione europea e Paesi non dell'Unione europea, penso a tutto il Nord Africa e alla parte del Medio Oriente a noi più vicina, potrebbe essere un segnale non solamente simbolico ma anche dalle ricadute economiche importanti. Ricadute visibili in tempi brevi, frutto della volontà di allargare lo spazio economico e sociale dell'Europa alla sponda sud del Mediterraneo.

**Oscar Giannino
moderatore**

Senta Solari, questo settore per decenni è stato un settore travagliatissimo. Negli ultimi anni si è placato. C'è stato un cambiamento delle caratteristiche e del

numero degli occupati. E' un dato incredibile. Ricordo che il settore Cargo delle Ferrovie occupa 8.000 persone. Rispetto a quello che vedo, se fossi l'azionista chiederei a Mauro Moretti cosa intende farne di quelle 8.000 persone. Però, detto tutto questo, domando se la Cgil, considerata la flessibilità introdotta, considerato quello che effettivamente ha dato al settore, dovendo fare un bilancio, può dire di aver ottenuto in cambio quello che sperava?

**Fabrizio Solari
Segretario
confederale Cgil**

Rispondo alla domanda dicendo che il punto è proprio che non vogliamo si metta in discussione un patto che stava alla base della Legge 84/94. La Legge 84 in



Fabrizio Solari

realtà sistemava la questione in modo tale da condurre la portualità italiana da una situazione di monopolio delle compagnie



portuali al mercato, alla concorrenza - come dice Nerli - per e nel mercato. Lo "scambio" con il sindacato prevedeva che la flessibilità necessaria alle attività portuali dovesse essere regolata e dovesse contenere una tutela del lavoro. Questa cosa ha prodotto, come il moderatore ha ricordato, una svolta nelle relazioni sindacali all'interno dei porti. Il punto è che la questione sembra esser stata riaperta. E' il problema che abbiamo di fronte: nel momento in cui ci si appresta a mettere mano a "riformare la riforma", credo sarebbe opportuno non intaccare questo aspetto. Purtroppo per quel che sappiamo del testo, per quel che conosciamo, allo stato non è proprio così. In estrema sintesi dico che sottoscriverei quello che Nerli ha detto nella sua relazione quando ha fatto riferimento al lavoro. Siamo quindi di fronte ad una sorta di avviso comune. Quello che pensa Assoportri, è quello che pensa la Cgil, è quello che pensa la Cisl, è quello che pensa la Uil. Credo che sarebbe opportuno che il Governo e il Parlamento in qualche modo tenessero conto di questa cosa. Credo che vada nell'interesse generale. Le flessibilità sono state in qualche modo assicurate. Semmai c'è, per esempio, da completare la questione dell'indennità di mancato avviamento in modo da renderla strutturale. Non è che possiamo correre tutti gli anni a cercare le risorse a copertura. Inoltre le imprese, così come è previsto dalla Legge, devono essere Imprese con la "I" maiuscola, non dei prestanomi che distribuiscono appalti. Preservare queste cose significa preservare la pace sociale. Infine c'è quello che io considero un problema. C'è un atteggiamento generale del Governo, un po' per scelta un po' per necessità perché i soldi non sono molti, di astenersi, diciamo così, da interventi di

orientamento delle scelte territoriali all'interno della crisi. Non mi dilungo, ma è certo ed è dimostrabile che l'atteggiamento del Governo italiano è molto diverso dall'atteggiamento di tanti Governi del mondo occidentale.

**Oscar Giannino
moderatore**

Sono più dirigisti gli altri governi.

**Fabrizio Solari
Segretario
confederale Cgil**

Esatto. Sono più dirigisti. Siccome io non sono convintissimo, probabilmente a differenza di quello che lei pensa, che la nostra classe imprenditoriale sarà in grado di fare autonomamente le scelte giuste per uscire dalla crisi, temo che, come dire, qualche problema, una volta che si uscirà dal tunnel, questo Paese potrebbe avercelo. C'è magari il rischio di risvegliarsi su qualche gradino più in basso nella divisione internazionale delle opportunità. Detto questo, il punto è se si sceglie - qui come altrove, ma soprattutto in questo ambito - una competizione alta o l'altra via. Questo continua ad essere il punto. Quando si parla di fare sistema si parla di questo in realtà. Ricordo a me stesso - perché è un mio grande cruccio - e a tutti voi che questo Paese non ha una grande impresa che faccia logistica. Ci sarà, quindi, un problema da affrontare, una questione da risolvere? E se il mercato e gli imprenditori non la affrontano, spetterà o no alla politica, alle parti sociali di incentivare in qualche modo il soggetto più indicato ad intervenire? Altrimenti di Fs Cargo che ne facciamo? La mettiamo a fare la concorrenza in termini di vettore? Ma in termini di semplice vettore qualsiasi impresa neonata sarà in grado di competere sul piano dei costi. Visto che le Poste italiane hanno scelto di fare la banca, anziché di essere soggetto logistico, Fs Car-

go può essere allora un nucleo attorno al quale si può costruire un soggetto che abbia queste caratteristiche? Fare però un ragionamento di questo tipo, significa in buona sostanza puntare ad una rete nella quale tanti attori portano il loro contributo. Ci vuole però anche una regia in questa rete. E' un'idea che siamo molto interessati a sostenere semplicemente perché è alternativa a quella della compressione e della competizione tutta basata sui costi e sul costo del lavoro, che si porta dietro le ricadute di cui dicevo all'inizio.

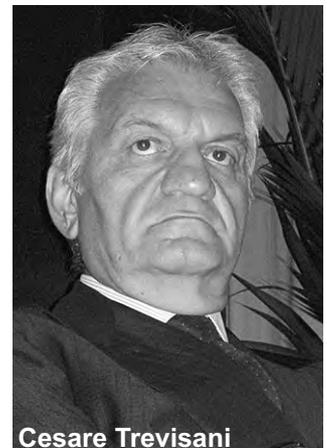
**Oscar Giannino
moderatore**

Siccome Trenitalia non è presente, per obiettività a me tocca dire che Trenitalia chiedeva all'azionista di ridurre da 600 a meno di 200, a 180 le destinazioni punto - punto da servire con Fs Cargo in modo da essere in grado di competere. L'azionista non gli ha mai risposto e allora Trenitalia ha rinunciato. Questo discorso ci porterebbe lontano. Sulle imprese italiane do un giudizio più fiducioso di quello di Solari. Voglio sperare. Concludiamo questa tavola rotonda, prima di ascoltare le conclusioni del Ministro Matteoli, con l'intervento di Confindustria, di Cesare Trevisani. Ascoltiamo il suo punto di vista sia alla luce del recente semi-

nario dedicato alle infrastrutture, organizzato da Confindustria, in cui sono state avanzate una serie di proposte, sia per il fatto di rappresentare le grandi imprese che operano nei porti e che, per il momento, abbiamo obiettivamente trascurato in questo confronto.

**Cesare Trevisani
Vice Presidente
Confindustria**

A parte il fatto di presumere, di incolpare il sistema imprenditoriale su eventuali rischi per il futuro, non mi sembra oltre modo corret-



Cesare Trevisani

to sfiduciare il mondo delle imprese. Non è corretto perché sono soggetti che operano nell'ambito di uno scenario, di una strategia e di una complessità di rapporti fra cui anche quello istituzionale, ovviamente. Quindi presumere fin dalla partenza che il sistema imprenditoriale non sarà in grado di rispondere a nuo-



ve sfide, o avanzare il dubbio che non sarà capace di anticipare il futuro, e di organizzarsi di conseguenza, mi sembra veramente poco corretto. L'altro appunto che devo fare e nell'incontro di oggi secondo me si è molto parlato di politiche, giustamente, di norme, giustamente, però si è molto trascurato il fatto che rappresento quello che dà da mangiare a tutti. Io qui rappresento la merce e penso che debba avere in questo dibattito lo spazio e la rilevanza che deriva da questo ruolo. Cioè, se non si muove la merce, ed anche le persone, è inutile la nostra presenza al consesso odierno. Detto questo, secondo me va fatta un'analisi un po' più approfondita. Condivido in buona parte la relazione del presidente Nerli, anche se, ovviamente, visto il contesto, è molto autoreferenziale. Dalla sua relazione però si capisce tutto. Il tema dello scenario è molto più drammatico, è molto più preoccupante di quello che secondo me può trasparire dai documenti. In parte lo aveva prima detto anche il nostro moderatore. C'è lo spostamento dei maggiori flussi di traffico sull'asse est-est e verso l'indotto cinese. Quindi ci sarà sicuramente una selezione delle merci che viaggiano da est ad ovest e da nord a sud. E questo comporta che anche noi, di conseguenza, dobbiamo fare una forte selezione all'interno del nostro sistema. Quando si parla di

Piano della Logistica, quando si parla di scelte prioritarie, significa che le scelte occorre farle. Occorre farle e fare delle scelte significa dire «no» ad altre cose. Quindi, siccome il nostro sistema deve essere competitivo in vista della ripresa del traffico che ci sarà fra qualche anno - una ripresa che sarà estremamente lenta - occorre che noi approfittiamo di questo periodo per fare delle scelte puntuali. Dobbiamo scegliere quali aree del Paese sono funzionali al mercato del trasporto della merce, quali porti sviluppare, quale sistema logistico metter su, perché quelli sono gli aspetti prioritari di cui tener conto per il futuro, per aiutare il sistema industriale italiano a trasportare meglio le proprie merci. Occorre far sì che i soggetti che fanno handling, che movimentano questa merce, siano il più competitivi possibile su un mercato dove la competizione è ai massimi livelli. Quindi bisogna dire di no a degli investimenti a pioggia. Occorre approfittare di questo momento per individuare quali siano le effettive priorità, e fare di queste priorità degli assets di eccellenza sotto tutti i punti di vista: come collegamento del retroporto, come organizzazione dei piazzali, come collegamento ferroviario, come collegamento stradale. Cioè occorre predisporre tutto un sistema in cui le eccellenze devono venire fuori.

Quelle poche risorse economiche che abbiamo, vista la nostra situazione economica, vanno finalizzate sulle priorità che saranno individuate. Con estrema chiarezza - apro una parentesi - devo dire che il Governo, nonostante le difficoltà del momento, ha fatto scelte importanti e serie. Ci sono delle strutture portuali che non sono funzionali alle priorità che indicavo. E' inutile riservare loro delle risorse. Si devono trovare altre strade perché queste strutture portuali vengano giustamente mantenute. Se hai un prodotto lo devi tenere al meglio per poterlo mettere sul mercato. Però bisogna individuare le caratterizzazioni e le specializzazioni che devono comunque avere, possibilmente, una certa autonomia economica. Qui mi collego al discorso dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, che noi riteniamo fondamentale, importante. L'Autorità Portuale deve avere una completa indipendenza, non deve avere un controllo estremamente invadente sul modo e su come utilizza le risorse. C'è poi la questione dei costi. Fra gli aspetti su cui occorre intervenire c'è quello della flessibilità del costo del lavoro e dell'organizzazione del lavoro sulle banchine. Sicuramente sono stati fatti degli enormi passi in avanti, però occorre proseguire, occorre migliorare la situazione. I nostri operatori hanno bisogno

di competere con tutti gli altri operatori del sistema mondiale. Le Ferrovie, nel disegno che ho prefigurato riguardo a priorità e eccellenze, hanno un ruolo fondamentale. Sono loro che danno qualità a quei pochi punti sui cui dobbiamo focalizzare la nostra attenzione. Già oggi ci sono delle opere infrastrutturali legate a queste priorità che sono pronte per essere subito cantierabili. Faccio riferimento esplicito alla Milano - Genova, per esempio, al discorso dell'alta velocità fra Torino e Venezia e così via. Il Governo, il Ministro Matteoli - che so su questo tema essere molto sensibile, so benissimo di trovare una porta spalancata - occorre che spinga perché la realizzazione di queste opere, che sono già pronte per essere avviate, parta il più presto possibile. Finisco con una osservazione sul tema molto caldo dei costi a cui facevo riferimento, per altri versi, prima. Le tasse a banchina e l'Ici per noi sono da cancellare. In un momento di crisi come questo prelevare altri quattrini al sistema delle imprese è un errore strategico. Infine mi preme sottolineare il fatto che dobbiamo trovare una normativa che favorisca le aggregazioni delle imprese. In futuro ci sarà una forte competizione fra sistemi. Noi dobbiamo spingere le imprese ad aggregarsi affinché abbiano spalle grosse per poter competere.



Troppo localismo nell'offerta portuale

«Chiediamo ad Assoportri di fare sistema non in modo teorico, non in modo programmatico, ma in modo pragmatico»

In questi ultimi anni i trasferimenti dello Stato, per investimenti nel comparto degli impianti portuali, sono stati limitatissimi e siccome in questi anni l'attività portuale ha garantito una crescita delle movimentazioni davvero sostanziale ed ha vissuto questa fase di recessione evitando una crisi strutturale dell'intero comparto, non posso che formulare, in questa occasione, il massimo apprezzamento per tutti coloro che hanno dimostrato un grande impegno gestionale.

Senza dubbio, se le risorse della Legge 166 del 2002 fossero state utilizzate con una sistematicità coerente alle esigenze dei vari impianti portuali oggi il livello infrastrutturale dei nostri impianti portuali sarebbe stato più competitivo.

In questo primo anno e mezzo di Governo, non essendo emersi segnali ufficiali di cambiamento, qualcuno potrebbe supporre una sottovalutazione del Governo e del dicastero su questa vitale area tematica dell'economia del Paese. In realtà, come ebbi modo di precisare nella vostra assemblea dello scorso anno, l'obiettivo primario del Governo era quello di produrre una riforma dell'intero comparto non modificando parzialmente la Legge 84 del '94 ma dando vita ad una norma che consentisse il raggiungimento concreto di tre obiettivi: un congeniale rinnovo dell'offerta portuale alla luce dei cambiamenti macroeconomici degli ultimi quindici anni; una vera autonomia finanziaria delle Autorità portuali; un corretta procedura per l'identi-

ficazione della governance delle Autorità portuali.

Sempre nella vostra assemblea dello scorso anno ebbi modo di ricordare che non intendevo ripetere una serie di errori commessi, addirittura nella impostazione della stessa Legge 84. Devo essere sincero, ed in più occasioni sono stato esplicito: la portualità e la retroportualità, nel nostro Paese, è stata, purtroppo, affrontata molte volte in modo non corretto.

Questa mia considerazione non vuole assolutamente denunciare colpe nei confronti di schieramenti politici o nei confronti di passati Governi, ma vuole essere solo un atto di coraggio e, al tempo stesso, un atto di umiltà.

A mio avviso una costa di oltre 7.300 km, una grande tradizione nella movimentazione portuale, una grande efficienza nell'insilaggio delle merci, una grande tradizione commerciale, non sono condizioni che trasformano automaticamente un porto in un hub, non sono condizioni che rendono competitiva un'offerta portuale.

La Germania rappresenta un esempio tangibile: da sempre svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia.

Un elemento distorto nell'offerta portuale del nostro Paese va ricercato nell'esasperato "localismo". Il "localismo", o peggio, l'illusione che un determinato ambito territo-





«... in soli 30 anni
il traffico
container/mondiale
è passato
da 10 milioni
a 400 milioni
di teu»



riale sia l'unico riferimento capace di diventare hub, costituisce per il nostro Paese, da sempre, l'assurda fine di ogni logica programmatica.

E va dato atto che abbiamo evitato, com'è successo per gli aeroporti, un'esplosione di impianti portuali; in fondo abbiamo rischiato di avere oltre 40 autorità portuali; fortunatamente siamo oggi fermi alla soglia di 23, una soglia comunque sempre elevata.

Ebbene, a livello di pianificazione, dobbiamo ammetterlo, ci sono voluti quasi trent'anni per capire e per convincere tutti a fare il Masterplan delle Infrastrutture e dei Trasporti della nuova Unione europea. E abbiamo convinto l'Europa a redigere un quadro programmatico a scala comunitaria capace di azzerare tutti i localismi e tutti i provincialismi, non solo nostri, ma di tutti i Paesi dell'Unione europea. Questo approccio con la dimensione sovranazionale ci ha fatto capire che: i corridoi plurimodali Rotterdam - Genova e Varna - Durazzo - Bari sono due canali secchi che rendono, già oggi, il Mediterraneo un grande teatro economico delle convenienze di tre aree quali il Nord Africa, la nuova Europa ed il complesso ed articolato sistema euroasiatico.

Ci ha fatto inoltre capire che in soli 30 anni siamo passati da 10 milioni di teu a 400 milioni di teu e che il traffico container della Cina è ormai il traffico dominante visto che nei primi otto posti della classifica mondiale dei porti sei sono asiatici ed un solo porto è europeo, Rotterdam. Bisogna comprendere che intorno a questo business la partita in Europa è ancora apertissima.

Infine ci ha fatto capire che l'Italia non può perdere questa occasione che, tra l'altro, gli viene offerta da



quanto definito da 47 Paesi del sistema euromediterraneo. Per questo motivo ho proposto ed ho ottenuto, dall'Unione europea, la rivisitazione delle reti Ten ed una interazione tra questo quadro programmatico ed il sistema portuale e retroportuale che si affaccia sul Mediterraneo. Una rivisitazione che prenderà corpo a Napoli con la Prima conferenza sul sistema euromediterraneo delle reti Ten. Questa presa di coscienza dei cambiamenti sostanziali del teatro economico in cui la nostra offerta portuale vive, ha portato tutti, voi di Assoport, il Parlamento, nel caso specifico la Commissione Trasporti e Lavori pubblici del Senato, il dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad un'attenta analisi delle nuove condizioni, della nuova domanda logistica. È stato, quindi, utile approfondire al massimo, in questo anno e mezzo, tutte le ipotesi di lavoro, tutte le linee giuridico amministrative capaci di ridurre, al massimo, interpretazioni errate delle reali esigenze del sistema.

Prima ho ricordato il ruolo della Germania ed un simile confronto testimonia da solo quanto rilevante sia il gap tra due Paesi dell'Unione europea proprio in termini di utilizzo di due distinte rendite di posizione: quella del Mare del Nord e quella del Mediterraneo. Questa dicotomia rischia di diventare irreversibile e ci estranea da un mercato che si misura non in decine di miliardi, ma in milioni di miliardi di euro.

L'obiettivo del Paese diventa quindi la conquista di uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale. Bisogna comprendere che intorno a questo business la partita in Europa è ancora apertissima.

Non solo i flussi di merce sono sempre meno atlantici e sempre più asiatici attraverso Suez, ma la crescita delle movimentazioni nell'Europa dell'Est - Sud Est e nel Nord Africa renderà il transit time degli scali mediterranei ulteriormente vantaggioso rispetto ai porti del Nord. L'Italia, quindi, non può perdere questa occasione. Il mondo del trasporto portuale e retroportuale, proprio in questo momento di recessione, è molto attento ed al tempo stesso molto preoccupato che si possano commettere tre errori: un'analisi non

corretta del fenomeno e delle sue evoluzioni nei prossimi dieci anni; una corsa ad offrire porte di accesso al sistema economico europeo scatenando false concorrenze territoriali; una incapacità nell'offrire opportunità nell'intero processo di stoccaggio, di distribuzione e di commercializzazione dei prodotti. La recessione è stata davvero scioccante. Mi lasciano sconcertato anche le ultime indicazioni del mondo economico. Pensavo e speravo che dopo il fallimento previsionale commesso un anno fa "gli esperti" avessero il buon gusto di tacere. Mi sconcertano perché, ad esempio, quando dichiarano che il sistema del trasporto marittimo nel 2008 ha retto bene, dimenticando però che tale risultato positivo è solo la media tra i primi sei mesi del 2008 ed i restanti sei. Infatti poi nel 2009 nel comparto del trasporto marittimo abbiamo registrato una perdita di traffico di oltre il 22%.

Concordo con l'analisi fatta dal professor Bologna, perché ci fa capire che questa grave scossa all'economia mondiale ci lascia una eredità: non crederemo più alla crescita lineare della produzione e dei consumi; non crederemo più che l'area Bric (Brasile, India, Russia, Cina) è un'area caratterizzata da una lunga espansione dell'import - export; non crederemo più alle visioni scontate sul successo di determinati itinerari e torneremo a considerare il "Suez 2", torneremo a considerare la circumnavigazione dell'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza, approfondiremo l'itinerario terrestre Pechino - Amburgo; infine non crederemo più nei disegni programmatici se non supportati da motivati atti documentali.

In fondo questa recessione ci ha praticamente "vaccinati" dalle gratuite visioni tendenziali che per anni ci avevano abituati a sperare. Una abitudine che però in soli 60 giorni ha riportato il Paese e l'intero sistema internazionale al Pil del 2001. Molti, anche alcuni colleghi di Governo, spesso ricordano che ritornare al Pil del 2001 non è una "tragedia"; purtroppo, nel comparto dell'offerta trasportistica, nel comparto del trasporto marittimo, tornare ad essere come eravamo otto anni fa significa ricostruire, nei prossimi cinque / sei anni, gli stessi margini, gli stes-



«L'obiettivo del Paese diventa la conquista di uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale. Bisogna comprendere che intorno a questo business la partita in Europa è ancora apertissima».



Le negatività vanno ricercate nell'assenza di una interconnessione funzionale tra il trasporto marittimo e quello ferroviario

si livelli occupazionali, la stessa organizzazione delle filiere logistiche, la stessa articolazione delle filiere merceologiche, la stessa catena del valore dei processi produttivi. E questo, sinceramente, è uno scenario non facile.

Dobbiamo affrontare questa sfida con l'ottimismo della ragione e non con il pessimismo della rassegnazione. La nostra offerta portuale può essere la chiave di volta di una vera rivoluzione concettuale. Una rivoluzione concettuale che dobbiamo compiere proprio in questi mesi in cui stiamo passando da un sostanziale blocco dei consumi verso un lento, molto lento, processo di crescita. Tentiamo, insieme, proprio con voi che siete i riferimenti portanti dell'offerta portuale, di verificare tutte le condizioni, tutti gli algoritmi capaci di ottimizzare le condizioni dell'offerta.

Le negatività, i momenti di crisi del sistema, vanno ricercati nell'assenza di un'interconnessione funzionale tra la modalità di trasporto marittimo e la rete ferroviaria; nella grave ed assurda caratteristica dell'"ultimo miglio" con cui ogni impianto portuale è costretto a confrontarsi; nella incertezza di investimenti dello Stato in opere che non possono trovare il coinvolgimento di capitali privati; nella difficile rapporto con il territorio soprattutto per quanto concerne l'assetto pianificatorio; nella ricerca di una governace dell'Autorità portuale capace di garantire una corretta e trasparente gestione; nel superamento dei localismi e nella ricerca delle coerenze

alle strategie già definite a scala comunitaria, come le reti Ten-T, le Autostrade del mare, eccetera; nella reale e misurabile "autonomia finanziaria" soprattutto per gli investimenti.

Di fronte ad un simile quadro chiedo ad Assoporti di "fare sistema" non in modo teorico, non in modo programmatico ma in modo pragmatico. Dovendo "fare sistema" penso sia utile sin dall'inizio evitare incomprensioni. Nell'allegato Infrastrutture si parla di "porto corridoio" e subito ci sono state critiche su una simile idea perché si è subito intravisto, in tale definizione, una terza finalità. Per evitare tali equivoci e per tentare di dimostrare quanto sia utile tale concetto, faccio alcuni esem-

pi. Il Corridoio Berlino - Palermo contiene al suo interno il nuovo tunnel ferroviario del Brennero. Van Miert propose di dare vita ad un progetto gestionale, la "Brenner Platform", cioè un organismo capace di aggregare gli interessi di chi gestisce, all'interno del Corridoio 1, ed in modo particolare nelle vicinanze del Brennero, piastre logistiche, centri intermodali come il Quadrante Europa di Verona, il nodo intermodale di Innsbruck e l'interporto di Monaco.

Altrettanto può farsi per il Corridoio 24 Rotterdam - Genova o per il Corridoio 5 dove gli impianti di Venezia e di Trieste sono i terminali sia della portualità adriatica sia della vasta area retroportuale padana e centro europea.

Questa serie di considerazioni spero testimonino una convinta attenzione al vostro mondo, alle gravi emergenze che giornalmente siete





costretti a superare. Non vi è quindi nessuna melina del Governo sulla volontà di rilanciare e di riformare organicamente l'intero comparto. Come dicevo all'inizio ho voluto solo evitare di produrre una norma monca. Ho voluto evitare di produrre un atto non condiviso e per questo ringrazio il presidente Grillo che con la Commissione Lavori pubblici e Trasporti del Senato ha, in questo anno, lavorato in modo capillare alla ricerca non di compromessi ma di corrette intuizioni normative. Ho voluto che lo strumento non creasse discrasie ed incomprensioni con le singole realtà regionali. Ho voluto, infine, creare le condizioni per una autonomia finanziaria vera.

Siamo riusciti, così, a produrre un disegno di legge che, quanto prima sarà licenziato, e che ha nel suo articolato 5 distinti pilastri: una chiara identificazione del ruolo e delle finalità delle Autorità portuali e del processo che, nel rispetto delle prerogative regionali, porta alle loro governance, con una più chiara ed efficace distinzione dei compiti al loro interno e l'incardinamento di funzioni manageriali in capo al presidente. Poi c'è una grande attenzione al rapporto tra porto e territorio, tra porto e reti di accesso e quindi alle emergenze legate all'"ultimo miglio"; una grande attenzione ai provvedimenti di sdemanializzazione o, comunque, di utilizzo di aree dimesse per usi produttivi; una attenzione a stabilizzare il lavoro portuale secondo il modello di Genova; infine una certezza dell'autonomia finanziaria attraverso un riferimento certo e fisso dell'Iva maturata nell'ambito delle operazioni portuali.

Ma in questi primi sedici mesi non si è pensato solo alla riforma. Al di-

castero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono state affrontate una serie di emergenze delicatissime. La prima emergenza è stata quella legata alla società Tirrenia. Abbiamo evitato un blocco nell'offerta dei servizi di trasporto con le isole. Abbiamo evitato la messa in liquidazione della Tirrenia e stiamo garantendo i servizi e definendo le modalità gestionali che garantiscano attualmente ed in futuro la continuità territoriale.

Uno sforzo finanziario che ha un costo di oltre 500 milioni di euro nel triennio. Poi ci sono le altre emergenze, che sinteticamente elencherò, che sono state sottoposte alla mia attenzione dalle associazioni del cluster marittimo portuale e per cui, immediatamente, ho istituito al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un apposito tavolo tecnico. Un tavolo tecnico in cui, per la prima volta, le tematiche prospettate sono

state esaminate e discusse non solo dai rappresentanti del mio dicastero ma anche da quelli del ministero dell'Economia e delle Finanze e del ministero del Lavoro. E, come sapete, la serie di problematiche comprendeva la fiscalizzazione di 5 punti degli oneri sociali per le imprese portuali che si impegnano a non licenziare; la riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi utilizzati esclusivamente in aree portuali; la stabilizzazione degli sgravi contributivi per il cabotaggio minore; la possibilità di posporre l'efficacia del recente decreto di riordino delle tasse e dei diritti marittimi.

E' stata predisposta una apposita normativa, da inserire, al più presto, nel primo strumento utile, con il possibile utilizzo, a copertura triennale, di una quota del "fondo infrastrutture".

La questione relativa all'applicazione dell'Ici, sui beni del demanio ma-





ritimo portuale in concessione, è stata chiarita, in via amministrativa, dal Dipartimento delle politiche fiscali del Ministero dell' Economia e delle Finanze e dall' Agenzia del territorio nel senso auspicato dal cluster. In merito alla problematica relativa alla pretesa di pagamento dell' imposta fondiaria sui canoni delle concessioni di beni demaniali affidate dalle Autorità portuali, l'Agenzia delle Entrate sta lavorando su un intervento a breve, con atto amministrativo, nel senso richiesto, sempre, dal cluster. In ogni caso, è stato prevista, nella bozza di riforma portuale, un'apposita norma e, sempre in tale disegno di legge, si prevede l'inserimento del consolidamento dell' indennità di mancato avviamento, il così detto lma, per i lavoratori portuali temporanei delle imprese - agenzie. Per quanto attiene, infine, l'attivazione dello sportello unico doganale, la Presidenza del Consiglio ha fatto sapere che dovremmo essere ormai prossimi alla fase conclusiva.

Come vedete prende corpo, così, una nuova fase, quella legata alla attuazione concreta di questo quadro normativo, ma, contestualmente, non è più rinviabile un approfondimento tra Autorità portuali, gestori delle reti e Regioni su una emergenza che non ammette rinvii: il superamento della assenza di una interazione tra impianto portuale e territorio. Non ha senso che le singole realtà portuali non dispongano di un chiaro assetto delle infra-

strutture che consenta una interazione funzionale tra il porto ed il territorio; non ha senso, cioè, che il successo di un impianto portuale sia legato non alla efficienza del gestore del porto ma alla qualità dell'ultimo miglio.

Non ha senso assistere da spettatori all' evoluzione dell' offerta portuale all'interno del Mediterraneo senza poter incidere, da attori principali, nella gestione di una movimentazione sempre più articolata, sempre più complessa.

Sul tema dell'ultimo miglio, quindi, non intendo parlare solo di impegni di pura pianificazione strategica ed intendo non posticipare di un'ora un' emergenza che se non affrontata subito rischia di rendere irreversibile la crisi dei nostri porti.

Ritengo quindi urgente l' istituzione di una cabina di regia presso il dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti in cui, per ogni singolo sistema portuale, si verifichino, con le Ferrovie dello Stato, con l' Anas e con gli Enti locali, le motivazioni che rendono praticamente inaccessibili gli impianti portuali e, con la massima urgenza, si identifichino le azioni e gli interventi capaci di superare una simile assurda ed inconcepibile penalizzazione alla nostra offerta portuale.

La cabina di regia, da me presieduta, entro sessanta giorni, dovrà produrre proposte da sottoporre al Cipe entro il mese di dicembre. Non ha più senso che un porto come Genova, terminale di un Corridoio

comunitario come il Rotterdam - Genova, non abbia un collegamento funzionale con la rete ferroviaria, non ha senso che porti come Livorno, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Augusta, Taranto, Ravenna, Ancona, Venezia, Trieste abbiano costi e penalizzazioni dell' ultimo miglio che producono diseconomie logistiche pari ad oltre 15 miliardi di euro l'anno.

Ed è inutile continuare a produrre analisi costi / benefici per gli interventi relativi alla fluidificazione tra porto e retroporto senza tener conto di questo grave danno che si fa all'economia della nostra offerta portuale, alla crescita ed allo sviluppo della nostra economia. Questa mia denuncia serve anche a ribadire ancora una volta che le risorse mirate al superamento del blocco all' accesso nei nostri porti non vanno interpretate come "fondo perduto" ma come "investimenti" e questo risultato vorrei che emergesse dalla cabina di regia. E questa proposta vorrei che producesse immediata azione non solo programmatica ma attuativa.

Lo scorso anno nessuno credeva che questo Governo sarebbe riuscito, il 26 giugno 2009, a garantire investimenti per oltre 28 miliardi di euro nel processo di infrastrutturazione organica del Paese. Con la stessa tensione e con la stessa attenzione dovremo lavorare in questi prossimi mesi.

Se affronteremo in modo mirato questa emergenza, questa sfida, eviteremo una crisi irreversibile non della nostra portualità ma dell'intera nostra offerta logistica.

Non possiamo perdere questa sfida non ce lo perdonerebbe il Paese, non ce lo perdonerebbe l'Unione europea.



ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

ASSOPORTI