

Roma, 3 dicembre 2008

Circolare n. 196/2008

Oggetto: Attività confederale – Convegno di Livorno dell'1 dicembre sulla politica portuale – Bilancio della manifestazione.

Alla presenza del Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli e del Presidente della Commissione Trasporti del Senato Luigi Grillo e davanti ad una affollata platea di oltre 300 persone, l'1 dicembre si è svolto con successo a Livorno il Convegno sulla politica portuale organizzato dalla Confetra in collaborazione con la Spedimar.

Dopo gli interventi di saluto delle massime autorità livornesi (il Presidente della Camera di Commercio Roberto Nardi, il Sindaco Alessandro Cosimi, il Presidente dell'Autorità Portuale Roberto Piccini, il Presidente della Provincia Giorgio Kutufà), del Presidente dell'Autorità Portuale di Piombino Luciano Guerrieri e del Presidente della Spedimar Roberto Alberti, ha aperto i lavori il Presidente della Confetra Pietro Vavassori che ha fatto il punto sulla difficile situazione economica sottolineando le enormi potenzialità di sviluppo derivanti dai porti e dalla logistica. Per quanto riguarda in particolare la riforma dell'ordinamento portuale (legge 84/94), il Presidente Vavassori ha espresso la necessità di individuare pochi porti di rilevanza nazionale su cui finalizzare gli investimenti pubblici.

Sono quindi intervenuti il Vice Presidente Confetra e Presidente Assologistica Nereo Marcucci che si è soffermato in particolare sugli interventi necessari per efficientare i porti (tra cui semplificazioni e sblocco dei dragaggi) e sulle priorità da affrontare in sede di riforma della legge 84 (classificazione dei porti, velocizzazione degli investimenti, salvaguardia della libertà di impresa), il Vice Presidente Confindustria Cesare Trevisani che ha ribadito tra l'altro la necessità di una pianificazione dei porti e il Presidente Grillo che ha sottolineato come la riforma della legge 84 debba necessariamente tener conto dei profondi cambiamenti economici intervenuti dalla sua approvazione ad oggi.

A conclusione dei lavori il Ministro Matteoli, nel condividere sostanzialmente le analisi e le proposte della Confetra, ha fatto il punto sulle risorse disponibili per i porti ed ha annunciato la presentazione a breve di un proprio disegno di legge di riforma che crei le condizioni per il rilancio della portualità nazionale.

Il testo completo di tutti gli interventi al Convegno di Livorno sarà disponibile nei prossimi giorni.

f.to dr. Piero M. Luzzati

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. 188/2008
Allegati due
M/t*

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

**INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE CONFETRA PIETRO VAVASSORI
LA GIUSTA ROTTA PER UNA NUOVA POLITICA PORTUALE
Livorno, 1 dicembre 2008**

- *Messaggio forte e chiaro.
Innanzitutto vorrei giustificare l'impostazione non bipartisan di questo convegno: non solo non abbiamo dato spazio alla voce del sindacato dei lavoratori, come è tradizione Confetra, ma non l'abbiamo dato neanche all'Associazione dei Porti e soprattutto non l'abbiamo dato all'opposizione parlamentare e al Governo Ombra. Abbiamo scelto di mandare un messaggio univoco, quello del mondo delle imprese, alle istituzioni in carica, Ministro delle Infrastrutture e Presidente della Commissione Trasporti del Senato, in maniera diretta e senza mediazioni affinché la nostra voce arrivi forte e chiara a chi ha il diritto-dovere di decidere nell'interesse del Paese.*
- *Bisogna avere una certa dose di fatalismo.
I macro eventi dell'economia mondiale sono come le grandi perturbazioni meteorologiche: poco prevedibili fino alla loro vigilia, inarrestabili nella loro violenza, destinate a esaurirsi dopo un periodo più o meno lungo. A poco servono le analisi dei Premi Nobel dell'Economia e i provvedimenti tampone dei Governi e degli Stati: le crisi si autoalimentano come incendi fino al loro autoesaurimento ed al ritorno della normalità. Prendiamo atto che è così.*

- *Paesi con le crisi a U e Paesi con le crisi a L.*
Nei Paesi con economie moderne e avanzate e sistemi amministrativi e infrastrutturali efficienti e competitivi quelle perturbazioni sono devastanti, ma producono crisi a forma di U: tanto velocemente si cade, altrettanto velocemente si risale. Nei Paesi ad economie lente o ferme come la nostra, sottodotati di infrastrutture ed a burocrazia debordante e inefficiente le crisi sono a L: quando si scende, la risalita è lentissima.
- *Pochi, ma essenziali dati.*
 - OCSE 2007: fatta pari a 100 la dotazione infrastrutturale italiana nel 1985, la Spagna era a 60, la Francia a 110 e la Germania a 155; oggi, rispetto a noi pari a 100, la Spagna è 110, la Francia 170 e la Germania 220.
 - Economist 2008: in termini di competitività di sistema, in vent'anni l'Italia è scesa dal ventesimo al quarantesimo posto, non solo sotto USA e Germania, ma dopo Spagna, Grecia, Lettonia e Thailandia.
 - Intesa Sanpaolo 2008: un chilometro di autostrada di pianura, euro più euro meno costa in Italia 32 milioni di euro contro i 15 di Spagna e Francia e un chilometro di ferrovia costa in Italia 30 milioni di euro contro i 10 milioni di Spagna e Francia.
- *Morale della favola.*
Siamo in emergenza. Ma non per la recessione globale. E neanche per lo stock di debito pubblico, poiché cumulando il debito pubblico con quello delle famiglie e delle imprese siamo più virtuosi di America, Inghilterra, Germania e Francia. Siamo in emergenza perché siamo inefficienti, non competitivi, con vastissime aree di economia protetta improduttiva, incapaci di investire, con la malavita organizzata al primo posto nel mondo e prima azienda italiana per fatturato (130 miliardi di euro). Siamo in emergenza poiché continuiamo a muoverci da anni lungo il segmento orizzontale della crisi a L, senza dare segni di riscossa e senza avere una chiara percezione dei nostri problemi.
Siamo in emergenza perché rispetto al nostro benchmark (eurolandia) perdiamo terreno.
- *Semplificazioni e liberalizzazioni.*
Questa diagnosi dei problemi italiani noi la facciamo da tempo. Infatti da anni ai Governi che si sono succeduti non abbiamo chiesto risorse, o finanziamenti o crediti agevolati, ma interventi di semplificazione, di delegificazione, di liberalizzazione. Sono riforme che non costano, eppure sono le più difficili politicamente, poiché vanno a toccare interessi consolidati, rendite di posizione, attività protette.
- *La logistica come fattore trainante di ricchezza.*
I servizi alla merce costituiscono oggi la vera frontiera ricca delle moderne economie in fase di sviluppo. Il Mediterraneo si trova storicamente ad essere nuovamente il crocevia principale del traffico commerciale mondiale. Le coste italiane con le ascelle incastonate in Europa e i piedi lungo le rotte ottimali del Transshipment costituiscono una ricchezza naturale, come il petrolio per gli Emirati Arabi. Non è un luogo comune trito e ritrito: è una verità incontestabile. I nostri porti non devono essere considerati come i varchi attraverso i quali ci invaderanno le merci cinesi, come infelicitamente si è espresso un nostro Ministro; i porti e la logistica sono viceversa vere e proprie industrie che producono ricchezza, sono fattori formidabili di sviluppo non solo locale ma nazionale, per la grande capacità di indotto, di lavorazioni, di servizi commerciali e finanziari che essi naturalmente producono.
- *Il Convegno di oggi sulla Politica Portuale.*
Nello scenario che abbiamo delineato si colloca l'odierno Convegno voluto dalla Confetra in questo momento critico dell'economia mondiale, con il Governo alle prese di grandi iniziative anticicliche e la Commissione Trasporti del Senato impegnata nella riforma dell'ordinamento portuale.
Dopo lo slancio rinnovatore conseguente alla legge 84/94, la capacità di acquisizione di traffico da parte dei porti italiani sembra ormai esaurita da un paio di anni. C'è bisogno di nuove strategie e di nuovi strumenti che ridiano impulso competitivo alla nostra portualità. Noi crediamo innanzitutto nell'**efficientamento** del sistema: quando pensiamo che a Genova la permanenza in porto di un container per lo svolgimento delle pratiche doganali, sanitarie, fitopatologiche, veterinarie, di security, ecc., è di 4 volte superiore a quella di Rotterdam, con tutti i relativi costi, capiamo perché l'Italia è scivolata al 40° posto nella competitività e quanto e cosa c'è da fare per risalire la graduatoria. Bisogna poi sbloccare i **dragaggi**: non è possibile che solo in Italia le istanze ecologiche siano tali da impedire quello che viene regolarmente effettuato in tutti i porti del mondo. Parleremo poi della necessità di una severa **classificazione** dei porti, per individuare quei pochissimi scali che meritano la rilevanza nazionale e sui quali finalizzare gli investimenti pubblici, che dispersi su 25 Autorità diventano insufficienti, mentre concentrati rilanceranno la nostra portualità, specie se capaci di attrarre anche risorse private in una logica di Partenariato Pubblico Privato (PPP). C'è infine il grande tema della **libertà di impresa**. Noi crediamo nella forza trainante della iniziativa privata. Per esprimersi essa ha bisogno di certezze negli investimenti, nella durata delle concessioni, nella libertà dell'utilizzo del lavoro portuale, nella collaborazione e non nell'ostruzionismo della Pubblica Amministrazione.
A tutti questi temi è dedicato il dibattito di oggi.

RELAZIONE DEL VICE PRESIDENTE CONFETRA NEREO MARCUCCI LA GIUSTA ROTTA PER UNA NUOVA POLITICA PORTUALE

Livorno, 1 dicembre 2008

Il rischio che potremmo correre discutendo di modifiche alla Legge 84/94 è di apparire (a partire da Confetra che ha promosso questo incontro) tra quelli che evitano di confrontarsi sul merito di molte inefficienze del sistema portuale e in senso più ampio logistico-trasportistico, affidandone una generica soluzione alla legge rivisitata. Nella scorsa legislatura sembrò addirittura che discutere di modifiche alla 84/94 fosse un "parlar d'altro", un diversivo rispetto alle questioni realmente aperte.

Per quanto ci riguarda è il caso di ricordare, invece, che nella nostra Assemblea di due anni fa sostenemmo che era necessario agire contemporaneamente su più fronti, uno dei quali, tra quelli fondamentali, era costituito dalla riforma della legge 84/94.

Quella visione strategica basata su una pluralità di interventi conferma oggi la sua validità anche e soprattutto rispetto alla crisi che stiamo vivendo e che vivremo e che ci obbliga a suggerire alcuni passaggi tattici che riteniamo utili sia per tentare di contenere gli effetti della recessione nel breve periodo e sia per prepararci ad affrontare il dopo crisi.

Ciò che questa mattina ci permettiamo di sottoporre in primo luogo al Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Sen. Matteoli, ed al Presidente della Commissione Lavori pubblici del Senato della Repubblica, Sen. Grillo, può essere idealmente ripartito su più tipi di interventi: quelli immediati a sostegno del sistema portuale nazionale nel 2009 e presumibilmente nel 2010, finalizzati alla difesa del capitale di traffico riconquistato in questi anni; quelli strutturali da inserire in forma di modifiche della Legge 84/94; quelli che rappresentano un crocevia tra crisi e ripresa. Infine alcune riflessioni di più lungo periodo.

Dopo un periodo di comprensibile ritrosia, termini come recessione, deflazione e depressione vengono ormai usati sia dagli esperti di cose economiche che dai politici.

Oggi la discussione si è totalmente spostata dal decidere se vi fosse o meno uno stato di crisi dell'economia all'analisi della sua presumibile durata e della sua articolazione in termini di gravità nei diversi continenti, paesi e segmenti economici.

Gli interventi per contenerne le conseguenze in gravità e durata sono oggetto di continuo confronto tra i Governi dei maggiori Paesi del mondo, mentre nei singoli Stati le forze politiche e sociali possono dare un contributo, senza apparire scioccamente presuntuose, se riescono ad affinare ed approfondire analisi e proposte specifiche e settoriali.

E' quanto come Confetra tenteremo di fare oggi pur consapevoli che lo scenario di settore resta difficilmente prevedibile: PIL negativo, sofferenza dei consumi interni sia industriali che di consumo finale, contrazione dei traffici e loro effetto domino sugli ordinativi di navi e sull'organizzazione mondiale delle shipping lines. A settembre scorso la Clarkson di Londra annunciava tra gennaio ed agosto un calo del 49% di nuovi ordini di navi portacontainer rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre nel rapporto Global Shipping Outlook si prevedono cancellazioni almeno del 40% del portafoglio ordini complessivo che interesseranno principalmente i cantieri minori.

A due mesi la situazione, condizionata pesantemente anche dal calo export della Cina e dalla contrazione della domanda di commodities, appare strutturata sulla decisione delle shipping lines di fronteggiare la riduzione del tasso di riempimento delle stive attraverso la riduzione se non il taglio di alcuni collegamenti, a difesa di una redditività già messa a dura prova dal precipitare dei noli.

Ma per capire la situazione italiana rispetto alle logiche internazionali della concorrenza dei traffici e costruire analisi e proposte che tengano conto di ciò che abbiamo e di ciò che è possibile fare, dobbiamo fare un passo indietro, partendo dalla considerazione che dalla approvazione della Legge di riforma i porti italiani hanno cercato di svolgere al meglio la loro funzione: in primo luogo servendo il mercato domestico a costi competitivi e con buoni livelli di produttività ed allargando il proprio mercato di riferimento anche al Sud e Sud Est dell'Europa ed ai traffici rivieraschi con i paesi Nord africani, a loro volta collegati allo sviluppo dell'Africa centrale; in secondo luogo offrendo basi logistiche fondamentali per lo sviluppo delle economie di scala dei grandi liner del transshipment. E dai porti che riteniamo debba partire la strategia fondamentale di sviluppo italiano della logistica, cioè dell'insieme efficientemente coordinato dei servizi alle merci, che è la nuova frontiera ricca delle economie nazionali, in termini di valore aggiunto, di sostenibilità ambientale, di creazione di attività non delocalizzabili e di alta intensità di occupazione specializzata.

E' vero peraltro che il Paese paga il relativo successo dei porti di destinazione finale con 19 mld/euro l'anno di diseconomie, pari al 2,2% della produzione industriale nazionale, e con la saturazione – prevista nel 2014 – dei valichi verso Nord, tagliando parecchie delle ambizioni di servire mercati più vasti, perché le infrastrutture terrestri e l'organizzazione dei servizi pubblici sulle merci non hanno attuato alcun adeguamento e soprattutto non si sono mosse in una logica di sistema nazionale, privilegiando visioni localistiche scollegate alla realtà dei mercati.

Si sostiene, ormai da più parti, che la flessione dei traffici sarà più importante nei Paesi e nei porti che in questi ultimi anni hanno avuto maggiore sviluppo, essendo al servizio di mercati molto ampi. E conseguentemente, si sostiene che la competizione, ad esempio tra porti del Nord Europa e porti mediterranei e poi tra questi ultimi, conoscerà una nuova fase molto agguerrita. Si sostiene inoltre che la competizione nel mercato del transshipment crescerà in modo più sostenuto del previsto.

Per quanto riguarda l'Italia, dunque, la crisi dovrebbe influire sui porti e sui singoli operatori a macchia di leopardo a seconda della tipologia merceologica.

Il risultato di questa assai sintetica conclusione di analisi ma che Vi prego di ritenere non meno accurata, è che dobbiamo attrezzarci per difendere l'esistente, un'esistente capace anche con flessioni intorno al 3-5%, in qualche caso fino al 10% , di tenere in piedi il sistema fino alla ripresa.

Ma come?

Crediamo che un "Tavolo di crisi" possa essere la prima risposta operativa che, in tempi rapidi e certi ed a costo zero, possa risolvere alcune questioni pratiche che ostacolano i traffici, già di per sé in sofferenza, prevedendo anche il coordinamento di Tavoli "secondari" che affrontino temi specifici ma più complessi. Tra questi un Tavolo di aggiornamento delle questioni aperte a livello comunitario, a partire da quella sugli aiuti di Stato per i porti. La Commissione europea sta esaminando la delicatissima questione della misurazione dell'aiuto attraverso l'individuazione del rapporto tra costo dell'infrastruttura, numero di anni di ammortamento, importo dei canoni concessori. Siamo tutti d'accordo su una maggiore trasparenza, ma quell'impostazione può collimare di più con gli interessi di alcuni porti del Nord Europa, mentre invece potrebbe rivelarsi devastante per quelli italiani in particolare del Sud Italia. C'è poi la necessità di realizzare un accordo che distribuisca diversamente e più giustamente i costi della sicurezza (safety) ricompresi nelle tariffe di rimorchio su tutti i potenziali beneficiari, per il quale riteniamo opportuno un Tavolo specifico; ed infine un altro che abbia come obiettivo l'allineamento possibile e realistico del costo del lavoro nei porti di transhipment a quello dei porti competitori.

Dunque chiediamo al Ministro di valutarne la convocazione tenendo conto che per noi i nodi da sciogliere sono principalmente:

- *La semplificazione delle procedure, in particolare nei porti di destinazione finale, attraverso la remotizzazione dei controlli doganali, l'ampliamento dei porti con pre-clearing, la ripresa del dibattito sullo Sportello unico doganale recentemente riproposta dal Sen. Enrico Musso, l'attuazione immediata del ruolo di coordinamento delle Autorità Portuali sui tempi di controllo delle amministrazioni civili. Infine, rendere possibile la privatizzazione in attività di impresa di tutte quelle funzioni di controllo che nel resto dell'Europa sono già passate dal pubblico al privato, come ad esempio quelle del fitopatologo che in taluni segmenti come quello della fumigazione, rappresentano in termini di orari, disponibilità, organico, ecc un collo di bottiglia che rende quasi impossibile l'attività.*
- *La riconvocazione delle riunioni per la ridefinizione del sistema di tasse portuali, verificando il gap di competitività che nei porti di transhipment italiani è determinato dall'esistenza della tassa di ancoraggio non applicata dai porti competitori.*
- *Il sostegno in sede di Legge finanziaria dell'applicazione della Direttiva comunitaria sulle accise sul gasolio.*
- *La determinazione di un confronto Infrastrutture-Ambiente sul come riuscire ad approfondire i fondali portuali in tempi ragionevoli, assumendo che di vasche di contenimento – salvo quella livornese e quella prevista a Piombino - non ve ne sono, e quindi ripartendo dal regolamento predisposto dopo la finanziaria 2007 del Ministero dell'Ambiente.*
- *La rideterminazione del fabbisogno, per il 2009, dei fondi necessari per gli ammortizzatori sociali, in particolare per l'indennità di mancato avviamento.*

Secondo lo schema dichiarato: dalla crisi alla ripresa e cioè dal Tavolo di crisi alla Legge 84/94

Vogliamo essere ottimisti circa la possibilità che vi sia un ampio schieramento di forze politico-parlamentari disponibili a fare scelte che in tempi difficili sono paradossalmente più facili che in quelli di vacche grasse, superando logiche localistiche e culture corporative che inducono la politica a non scegliere per non scontentare nessuno, mantenendo norme, pratiche e sistemi burocratici e costosi che producono gravi inefficienze a tutti i livelli e perdite secche di competitività.

E' indispensabile partire dai cambiamenti che negli ultimi venti anni hanno modificato radicalmente, redistribuendo su vasti territori, la presenza di attività produttive, mentre oltre il 70% dei consumi è restato fisso e consolidato nelle medie e grandi realtà urbane.

Per sostenere il consolidamento e la crescita di queste realtà – e forse nel medio-lungo periodo il ritorno in Europa di segmenti produttivi a medio valore aggiunto e nei porti di transhipment l'attecchire di segmenti di servizi aggiuntivi alle merci non in trasbordo – la condizione sine qua non è specularmente di sostenere l'economicità dei porti di riferimento, attuando misure che, scongiurando la frantumazione dell'offerta, concentrino i flussi delle merci secondo una pianificazione razionale (cioè seguendo la linea identificata dalla UE di sviluppo delle TEN) di ciò che dovrà rappresentare l'offerta di servizi portuali del sistema paese.

La classificazione dei porti, nell'ambito della revisione della Legge 84/94 ci pare lo strumento più idoneo per iniziare a far questo. Strumento che, a partire dall'Assemblea nazionale della nostra associata Assologistica di poco più di un mese fa e dalle successive audizioni in Commissione senatoriale, il settore terminalistico chiede al Governo.

Secondo noi è indispensabile procedere alla distinzione tra porti di interesse nazionale dedicati ai traffici transoceanici e porti di interesse regionale, affidati alla gestione diretta delle Regioni. All'interno di tale distinzione lo Stato può deciderne una ulteriore, sempre che voglia continuare a giocare un ruolo nel mercato del transhipment. I porti di transhipment italiani si confrontano prevalentemente con la concorrenza di paesi con costi assai diversi come Malta, Egitto, Marocco e Tunisia, che in alcuni casi vantano anche una forte rendita di posizione rispetto alla rotta ottimale Suez-Gibilterra. Per questi porti, da identificare precisamente in sede legislativa considerando che movimentino almeno il 75% dei contenitori in trasbordo, occorrono strumenti efficaci di supporto ai

forti investimenti necessari per dotare banchine e piazzali di mezzi indispensabili alla velocizzazione delle operazioni portuali.

Dalla classificazione e dalla distinzione dei ruoli secondo criteri di "specializzazione prevalente" si determina un processo virtuoso di priorità negli investimenti e di coinvolgimento dei privati, che dovrà avere come perno la valutazione costi-benefici delle proposte di investimento avanzate dalle Autorità Portuali. La concentrazione della offerta e della domanda di servizi portuali sarebbe un importante viatico per sperimentare con aziende il cui principale asset ha caratteristiche di demanialità e quindi, se necessario, integrare la normativa del project financing e degli interventi di public private partnership in risposta alla generale scarsità di risorse pubbliche.

Ed a proposito di risorse, sarebbe opportuno un'interpretazione comune e chiara di fonte interministeriale circa il cd. extraggettito che dovrebbe essere destinato ai porti. Non vorremmo che in alcuni casi si facesse conto su risorse che almeno per i prossimi due anni non fossero disponibili.

Chiarita la questione dell'extraggettito, e quindi delle risorse potenziali a disposizione per le infrastrutture portuali, sarà possibile tornare sul tema dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali e su quello della possibile imposizione di nuove tasse sulle merci da parte di queste Istituzioni.

A questo proposito rinnoviamo l'auspicio di una grande attenzione al processo di definizione da parte della Commissione Europea di cosa sia "aiuto di Stato non ammissibile" in campo portuale. In questo senso mentre condividiamo l'impostazione secondo la quale per il futuro debba essere considerato aiuto di Stato non ammissibile il delta tra l'ammortamento del bene, piazzale o banchina, di nuova costruzione ed il canone concessorio richiesto al concessionario, riteniamo che alcune scelte di promozione di aree sottosviluppate debbano essere nella libera disponibilità dei Paesi membri e, soprattutto, che per quanto riguarda i beni demaniali esistenti si debba considerare il loro ammortamento pregresso, molto spesso centenario.

Inoltre suggeriremmo che la decisione al proposito per i porti fosse contestuale o successiva alla conclusione del dibattito aperto sugli aiuti di Stato in e per questa fase di grave crisi.

A questi temi collegati a contesti normativi più ampi, ci sono poi una serie di punti, peraltro già posti all'attenzione pubblica dalla nostra associata Assologistica, che non possono essere ignorati. Tra questi, è prevedere una regolamentazione della tassazione per le nuove opere finalizzate alla competitività del porto o di singoli operatori, che ne consenta l'applicazione solo alla parte della comunità portuale direttamente beneficiaria; un'allargamento dei compiti di Governance delle AAPP per il coordinamento dei molti soggetti investiti da funzioni di controllo, con poteri non di depotenziamento o di subordinamento ma di incidenza sugli aspetti meramente funzionali dei controlli; un'assegnazione di pari peso nei Comitati portuali a Pubblico e a Privato, eliminando qualsiasi potere di veto di maggioranza dei rappresentanti pubblici; ed infine normare rendendo possibile ai terminalisti l'appalto strutturale di segmenti del ciclo delle operazioni portuali altamente specializzati, salvaguardando le condizioni di garanzia e sicurezza.

In altre parole la nostra idea è che la Legge 84/94 passi alla sua fase industriale, ma riteniamo che questa rischi di risultare nei fatti svuotata se contemporaneamente non si introduce parallelamente secondo una logica di Piano strategico nazionale, il nuovo concetto di distretto logistico (su cui ci riserviamo di darne una nostra dettagliata elaborazione nelle opportune sedi) che nella sostanza rappresenta l'evoluzione della piastra logistica in risposta alla distribuzione territoriale delle PMI, responsabile di un surplus di domanda di trasporto via camion amplificato ulteriormente dal ritrarsi delle ferrovie per il taglio dei rami secchi. È tassativo concentrare le merci in punti precisi che costituiscano una massa critica interessante per la ferrovia, per cui il porto sia naturalmente, e non potrebbe essere diversamente per le capacità dei quantitativi movimentati, anche in uno scenario modificato, l'attore principale del distretto logistico quando ha spazi sufficienti, funzioni hub&spoke anche terrestri e garantisce sicurezza. In altre parole, classificando i porti e concentrando i traffici dei vettori in entrata per i mercati di consumo e di produzione si possono creare aree nelle quali si concentrano una serie di attività specializzate attualmente sparse sul territorio, che in termini di competitività danno economicità, efficienza, velocità, sicurezza.

Allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria il Ministero di Matteoli ha previsto un programma triennale 2009 – 2011 non faraonico, come il Ministro stesso lo ha definito, di 44 miliardi di euro, di cui 14 gravano su fondi pubblici e 30 fondi FAS e privati che prevede un Piano in cui le opere sono tutte supportate dalle reali esigenze finanziarie per ogni singola annualità. Nel 2009 si garantiscono l'attivazione di un volano di risorse pari a 16,6 miliardi di euro, supportato da 4 miliardi provenienti da capitali pubblici, 7,8 miliardi da capitali privati e 4,8 miliardi di € da Fondi Comunitari e FAS. Ma ripetiamo cosa c'è per i porti?

Le disponibilità di cassa delle AAPP, laddove ci sono, spesso non trovano impiego per problemi burocratici. Ciò significa che uno dei macigni da rimuovere nell'immediato è quello che rende impossibile la spesa! Cioè chiediamo al Governo che si attivi subito a rimuovere rapidamente gli stop normativi e regolamentativi che mille soggetti controllori esercitano su una stessa opera, impedendone la cantierabilità anche nei casi in cui il denaro non solo è stato stanziato ma addirittura reperito! In tempi di crisi profonda come questa ostacolare, scoraggiare ed impedire la spesa significa mettere in ginocchio l'intera economia di un paese, rendendo impossibili le pianificazioni industriali che hanno bisogno di certezze in termini di tempi di realizzazione.

Le infrastrutture non hanno semplicemente una funzione anticiclica, ma preparano ad affrontare i tempi successivi, ma occorre definire le risorse reali, distinguendo quelle che sono le richieste (POT, PQFS, ecc) dai fondi stanziati ed effettivamente di-

sponibili. Tra provvedimenti, sospensioni e rinvii non è chiaro a noi operatori quali e quanti soldi reali e disponibili ci sono per i porti.

La parola chiave per affrontare questa crisi e la successiva auspicabile ed auspicata ripresa per noi è velocizzare: velocizzazione degli investimenti e velocizzazione dei flussi delle merci per consolidare i traffici domestici e per mantenere il nostro ruolo, collocato prevalentemente a Sud com'è logico che sia, nel mercato del transpment. Ma occorre anche impedire che l'organizzazione del lavoro portuale, in alcuni porti italiani fattore di grande efficienza e competitività, diventi in altri, aggravato anche dal calo dei traffici, una polveriera che può scoppiare da un momento all'altro. Oggi assistiamo alla contrapposizione di due posizioni: l'una che ritiene non ci sia più motivo di mantenere il lavoro portuale come mercato protetto e regolato attraverso specifiche autorizzazioni, l'altro che auspica il mantenimento o il ritorno al monopolio del lavoro o magari al duopolio con divieto di concorrenza (!!!) come garanzia di maggiore sicurezza dei lavoratori.

Noi sosteniamo ciò che la statistica ha in questi anni evidenziato, e cioè che la liberalizzazione e la privatizzazione delle gestioni portuali hanno consentito una crescita significativa dei porti, della ricchezza prodotta e dell'occupazione e che tutto questo è stato meno significativo laddove si è mantenuto di fatto un modello monopolista. Noi auspichiamo con forza una soluzione rispettosa della Legge 84/94 come quella prevista dalla circolare Matteoli, ma riteniamo che esistano spazi, a legislazione invariata, che potrebbero contribuire a disinnescare conflitti sociali che, per il bene dell'immagine della portualità italiana nel mondo, dovrebbero essere evitati.

A questo proposito abbiamo attivato nostri esperti di riferimento ed avremmo una proposta di soluzione tecnicamente percorribile ma che necessita di una fortissima e multilaterale volontà politica; una proposta che, tra l'altro, aiuterebbe a superare il rischio – sempre presente nelle gare per l'accesso ai servizi portuali – di infiltrazioni mafiose.

Infine c'è una grave emergenza che si sta profilando a breve. Questa riguarda le risorse a copertura finanziaria della Cassa integrazione dei Dockers, che non solo devono essere garantite ma innalzate per il protrarsi nel tempo della crisi che riduce i traffici. I lavoratori portuali costituiscono un patrimonio di conoscenza e professionalità fondamentale per i porti e hanno dato prova in molti di essi di grande flessibilità, la stessa che adesso è necessaria da parte dello Stato perché i nostri porti non si trasformino in un campo di conflitto sociale con gravissime ripercussioni sull'economia, paragonabili soltanto al fermo dell'autotrasporto.

Il nostro auspicio è che tutto questo non solo si realizzi ma serva da amplificatore e moltiplicatore al potenziamento infrastrutturale che comunque non va perso di vista ma deciso e pianificato sulla base di un Piano nazionale per quando usciremo dalla crisi.