

Roma, 16 gennaio 2009

Circolare n. 12/2009**Oggetto: Attività confederale – Rassegna stampa.**

Si segnalano alcuni significativi articoli sull'attività confederale apparsi recentemente sul Sole24 Ore Trasporti, Avvisatore Marittimo e Logistika.

f.to dr. Piero M. Luzzati

Allegati vari

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



15-27 dicembre 2008

Trasporti
LOGISTICA MARITTIMA INFRASTRUTTURE

Vavassori, presidente Confetra: «La crisi sarà durissima, occorre sburocratizzare, semplificare e garantire il credito alle Pmi»

«Nel 2009 emergenza insolvenze»

Mancati pagamenti e insolvenze saranno i protagonisti del 2009. Se non si correrà ai ripari la crisi della filiera del trasporto sarà durissima: occorre sburocratizzare, semplificare, garantire il supporto alle Pmi, aggredire il problema dei valichi e smetterla con osservatori e consulte. È questa la ricetta del presidente di Confetra, Pietro Vavassori, da poco riconfermato alla guida della confederazione che nella trattativa tra Governo e Tir si è schierata da subito contro la reintroduzione di tariffe predeterminate.

Presidente Vavassori, che giudizio dà della trattativa tra Governo e autotrasporto?

Il mio giudizio sul ministro Matteoli e sul sottosegretario Giachino è positivo. Anche se le vere trattative con l'autotrasporto si potrebbero fare solo se non ci fosse ogni volta la minaccia di un fermo che paralizza il Paese. Quindi l'imperativo per il Governo al tavolo dell'autotrasporto è quello di evitare i fermi. Va comunque riconosciuta a Giachino la coerenza nel ricercare sempre soluzioni concordate tra le varie parti, anche imponendo tavoli di confronto a ogni costo.

E dell'accordo cosa pensa?

Confetra ha sempre espresso un giudizio negativo sulle disposizioni della legge 133/2008. La riforma del 2005 aveva una sua coerenza e comincia a dare ora i primi effetti, occorreva analizzar-

li per studiare seriamente le eventuali modifiche, ma di queste cose, però, al tavolo non si parla. Sono state, invece, introdotte tariffe minime obbligatorie indicizzate al costo del gasolio. Quando quelle norme saranno operative tutti si renderanno conto della loro complessità. Le tariffe a forcella prevedevano tutta una serie di esenzioni, perché ci sono casi in cui la tariffa a chilometro è obiettivamente inapplicabile. Nella legge 133/2008 però non c'è traccia di esoneri, di eccezioni. L'impianto di quelle disposizioni è «rudimentale». Peraltro la sua inapplicabilità comporta sanzioni gravissime, decreti ingiuntivi. Prevedo che il contenzioso sarà enorme.

I costi aumenteranno? Avete fatto i conti?

Il nostro centro studi ci sta lavorando. Abbiamo alcune simulazioni di cui è prematuro parlare, ma di sicuro ci sarà un aumento.

La soluzione potrebbe essere quella di fare contratti scritti, esentati da queste regole.

La speranza è che nella conversione del decreto legge 162/2008 venga prevista la libertà contrattuale qualora il contratto sia stipulato in forma scritta. Si tratta comunque di un fortissimo vincolo. Però potrebbe essere una disposizione virtuosa: da una parte si garantisce la libertà contrattuale, dall'altra il contrat-

to scritto dà garanzia all'autotrasportatore di una durata della prestazione.

Quali sono le misure urgenti in vista della crisi che sta investendo il settore?

La crisi non riguarda solo l'autotrasporto. È questione di tutta la filiera: dagli operatori logistici agli spedizionieri fino alle impre-

se manifatturiere. Io dico che occorre in primis eliminare tutte le inefficienze burocratiche, i costi e gli appesantimenti amministrativi che ci attanagliano. Ci vuole semplificazione, minore pressione fiscale e facilitazione all'accesso al credito per le Pmi. Lo sa quale sarà il problema del 2009? Sarà il contenzioso per il mancato pagamento e le insolvenze. Per evitare questo, occorre un sistema a sostegno delle piccole e medie imprese, che sono il tessuto della nostra economia e non solo misure di aiuto per le banche. Poi è necessario garantire che l'uscita delle merci dall'Italia sia competitiva. Il problema dei valichi alpini, che è un tema storico di Confetra, deve essere prioritario per il Governo. Infine, occorre porre fine alle dinamiche delle consulte e degli osservatori. Non è così che si risolvono i problemi: questo serve solo a ingarbugliare il tutto e a spendere denaro.

Come si dovrebbero spendere i 200 milioni stanziati per l'autotrasporto?

Come si possono spendere i finanziamenti pubblici lo dice la Ue: su questa materia gli Stati non possono inventarsi nulla. Gli aiuti di Stato si possono concedere solo nei limiti e nei casi previsti dai provvedimenti comunitari. Il prestito all'Alitalia dovrà essere restituito. Cos'altro dire! ■

BIOGRAFIA



Pietro Vavassori
Presidente Confetra

■ Nato a Bergamo nel 1952, Pietro Vavassori dal 1977 è dirigente del gruppo Italsempione, di cui è diventato amministratore delegato nel 1992. Presidente di Fedespedi da maggio 2002 a settembre 2005, viene eletto presidente di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti) nel maggio del 2005. Da luglio dello stesso anno è consigliere del Cnel.

DEBORAH APPOLLONI

PORTI. Sbloccata la disciplina per semplificare le procedure di scavo e lo scarico dei fanghi.

Dragaggi, ok al decreto

Gli operatori: «Scali più competitivi» – A Livorno sequestrata la vasca

Varate le regole per approfondire i pescaggi. Ma ci sono perplessità sugli allegati tecnici

Dragaggi, si riparte. Con il decreto del ministro dell'Ambiente, Stefania Prestigiacomo, del 7 novembre concernente «disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di bonifica d'interesse nazionale» pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 4 dicembre, i porti hanno un nuovo strumento per approfondire i pescaggi alle banchine, nei canali di acces-

so e alle imboccature degli scali. Il provvedimento era atteso da anni ed è stato commentato con favore dalla Confetra, l'associazione degli operatori del trasporto e della logistica e apprezzato, ma con riserva, da Asso-logistica e Assoporti.

Il decreto è composto da sette articoli e da corpi e complessi (da qui le perplessità) allegati tecnici circa le specifiche riguardanti criteri, metodi e analisi dei materiali risultanti dagli escavi.

«Il varo del decreto non è stato né agevole né rapido – spiega Luigi Robba, segretario generale di Assoporti – pur tenuto conto della complessità della materia e nonostante i termini posti (45 giorni) dalla norma primaria. Ricordo che già nell'aprile 2007 e successivamente nel marzo 2008 il tavolo tecnico convocato, e composto da rappresentanti del ministero dell'Ambiente e dell'Icram, dei ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture, nonché di Assoporti, aveva già predisposto una compiuta bozza di testo. Rispetto a quella convenuto tecnicamente a conclusione dei lavori, l'unica modifica apportata dal decreto pubblicato riguarda l'eliminazione di una disposizione che concerneva il trasporto dei materiali dragati».

Il decreto dà attuazione a una

disposizione della Finanziaria 2007 che semplifica notevolmente le operazioni di dragaggio e discarica dei relativi fanghi. «È un provvedimento atteso da tempo da tutta la portualità – commenta Confetra – perché consentirà ai porti nazionali di adeguare i fondali per ricevere le navi giganti provenienti dal Canale di Suez. Come avevamo evidenziato al convegno di Livorno (si veda pezzo in basso) – afferma Confetra – lo sblocco dei dragaggi costituiva una delle principali misure richieste per ridare nell'immediato slancio competitivo ai nostri porti».

Il decreto, è comunque opinione comune, rappresenta un primo sostanziale passo avanti ma certamente non risolve tutte le problematiche legate ai dragaggi, tra cui quello delle risorse necessarie per le strutture di contenimento (casse di colmata) del materiale dragato che la normativa italiana continua ad assimilare ai rifiuti, a differenza di quanto avviene nel resto d'Europa. «La normativa italiana – conclude Confetra – è caratterizzata da un eccesso di garantismo assestandosi su parametri ben più rigidi di quelli previsti dalla normativa europea».

«Nell'ambito del procedimento – dice Robba – il progetto di dragaggio assume valore strategico, essendo preceduto da analisi del materiale da dragare. Tali analisi valgono anche per le vicende successive dei materiali scavati: il loro deposito, anche temporaneo, il loro trattamento e/o il loro utilizzo successivo, una volta estratti dai fondali. Si può quindi asserire che l'esito delle analisi del materiale da dragare «guida» l'intero progetto di dragaggio, che le Autorità portuali predisporranno per le successive approvazioni ministeriali. In definitiva il decreto traccia un percorso e un procedimento con certezza degli adempimenti da svolgere, al fine di effettuare operazioni di dragaggio nei cosiddetti siti d'interesse nazionale anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo all'attività di bonifica».

A margine c'è, però, sconcerto sugli avvenimenti di Livorno, dove proprio nei giorni scorsi è stata sequestrata la vasca di colmata per contenere i fanghi derivanti dal dragaggio dei fondali. «Quanto viene contestato appare – ha commentato Roberto Piccini, presidente Autorità toscana – in collisione con il nuovo decreto». Il sequestro a Livorno crea problemi anche a La Spezia che doveva inviare nella vasca i materiali dei propri dragaggi portuali. ■

La massima

Articolo 1 – comma 3 Progetto di dragaggio

Al fine di non pregiudicare la bonifica del sito d'interesse nazionale il progetto di dragaggio, per quanto concerne gli aspetti ambientali, deve contenere: i risultati della caratterizzazione delle analisi del materiale da dragare, condotta ai sensi dell'allegato A del presente decreto; le tecniche idonee per la rimozione e il trasporto del materiale nonché le modalità per l'immersione in mare, per formare terrapieni costieri o per il ripascimento degli arenili, ovvero per il contenimento presso strutture di contenimento.

Articolo 5 Verifica dei fondali dragati

Al termine delle operazioni di dragaggio, si procede all'analisi del fondale dragato da effettuarsi ai sensi dell'allegato A, limitatamente allo strato superficiale e per i parametri che superano i valori d'intervento. Nel caso i valori di concentrazione misurati nei sedimenti di detto strato superino i limiti d'intervento individuati dall'Ispra per ciascun sito di interesse nazionale, si deve attivare la procedura di bonifica.

L'associazione chiede «il coraggio» delle scelte: pochi porti di valenza nazionale e libertà d'impresa

Matteoli: «Ora la riforma»

L'apertura di un tavolo comune per risolvere le emergenze del sistema portuale italiano — compresi gli interventi immediati necessari ad affrontare la recessione, come la cassa integrazione — e il varo del provvedimento di riforma della legge 84/94, da portare in Consiglio dei ministri entro Natale e presentare poi in Parlamento. Questi i due impegni precisi che il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, ha preso solennemente all'inizio di dicembre davanti alla platea di operatori e ai vertici di alcune Autorità portuali riuniti a Livorno da Confetra. «Non possiamo limitarci a difendere solo ciò che abbiamo conquistato in questi anni — ha insistito Matteoli —. Non basta, dobbiamo fare di più, con il massimo pragmatismo. E mi auguro che su alcuni argomenti si possa aprire un confronto con l'opposizione».

Anche il presidente di Confetra, Pietro Vavassori, nell'introdurre i lavori del convegno «La giusta rotta per una nuova politica portuale», aveva parlato chiaro, entrando con decisione su tutti i punti caldi in discussione e invocando «coraggio» da parte del Governo. «I porti e la logistica sono vere e proprie industrie — ha spiegato — che producono ricchezza, sono fattori formidabili di sviluppo. Ma dopo lo slancio rinnovatore seguito al varo della legge 84/94, la capacità di acquisizione di traffico aggiuntivo sembra esaurita da un paio d'anni. C'è bisogno di nuove strategie e nuovi strumenti per ridare impulso competitivo ai nostri porti».

Quattro le parole d'ordine di Confe-

tra: efficientamento del sistema, dragaggi, nuova e severa classificazione degli scali tra nazionali — non più di 6-7 — e regionali e libertà d'impresa. «A Genova la permanenza in banchina di un container per lo svolgimento delle pratiche doganali, sanitarie, fitopatologiche, veterinarie e di security è di quattro volte superiore — ha denunciato il presidente — a quella di Rotterdam, con i relativi costi».

Sempre dal «coraggio delle scelte» è partito anche Nereo Marcucci, vice presidente di Confetra e presidente di Assologistica (aderente anche a Confindustria). «Il coraggio di difendere i traffici che abbiamo conquistato, di riformare la legge 84/94 in previsione di tempi migliori e di verificare se risponda alle parole d'ordine lanciate», ha spiegato.

Proprio Marcucci aveva chiesto al ministro di aprire un «tavolo di crisi» (parola che Matteoli ha bocciato), per concordare il da farsi, dopo aver ipotizzato un calo dei traffici a macchia di leopardo tra i diversi porti, tra il 3,5% e il 6,5%, e la tenuta del transhipment. Tra gli argomenti elencati dal vice presidente ci sono le regole sugli aiuti di Stato in discussione alla Ue, il servizio rimorchiatori, il costo dei porti di transhipment, la semplificazione delle procedure doganali con l'estensione del pre-clearing e della remotizzazione dei controlli e il varo dello

sportello unico.

Sul fronte degli investimenti Marcucci ha chiesto risorse certe — due miliardi in tre anni per i porti — ma soprattutto la possibilità di spendere ciò che si ha senza farsi bloccare da mille problemi burocratici e altrettanti controlli, e la definizione di partnership tra pubblico e privato che metta in circolo nuovi capitali.

Anche Cesare Trevisani, vice presidente di Confindustria per infrastrutture e trasporti, ha chiesto misure straordinarie per la crisi e

una nuova classificazione dei porti che superi i localismi attuali razionalizzando il numero delle Autorità e lasciandole come enti terzi che stimolano anche l'ingresso dei privati.

A chiusura del convegno il ministro ha ribadito di volere una riforma vera e sostanziale della legge 84/94 e non una revisione, concordando sulle priorità individuate: «Selezione di pochi

porti di interesse nazionale che rispondano al Governo centrale, superamento delle anomalie strutturali e apertura al capitale privato, vera autonomia gestionale e liberalizzazione regolata del lavoro portuale». Quanto ai dragaggi Matteoli è stato chiaro: «Le norme ora ci sono. Se non dovessero funzionare ne daremo l'interpretazione corretta».

**Confetra
incassa
l'apertura
di un tavolo
per risolvere
le emergenze
del sistema**

MORENA PIVETTI

INSERTO SPECIALE CINA

PIETRO VAVASSORI, PRESIDENTE DI CONFETRA E CONSIGLIERE DEL CNEL

«Ma la Cina rimane centrale nei traffici globali»

Ancora più urgente per l'Italia coprire il gap infrastrutturale rispetto al resto d'Europa

La Cina resterà il punto di riferimento per i commerci internazionali, nonostante la crisi. Ne è convinto Pietro Vavassori, presidente di Confetra, secondo cui le difficoltà dell'economia mondiale non cambiano le priorità per l'Italia, per cui anzi diventa ancora più urgente coprire il gap infrastrutturale con gli altri paesi europei.

Vavassori, nato a Bergamo il 4 ottobre 1952 è stato dal 1977 dirigente all'interno del Gruppo Italsempione (tra le maggiori imprese italiane di spedizioni internazionali), fino a divenire amministratore delegato nel 1992. Da maggio 2002 a settembre 2005 è stato presidente di Fedespedi, la federazione degli spedizionieri italiani, quindi, da maggio 2005, presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica). Questa rappresenta tutto il mondo imprenditoriale italiano del trasporto, della logistica e della spedizione delle merci, articolata in 15 federazioni nazionali di settore e in 33 associazioni territoriali.

Da luglio 2005, Vavassori è anche consigliere del Cnel (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro), in rappresentanza del settore del trasporto merci. Da marzo 2008, infine, è presidente dell'Alsea (Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori).

Nel novembre 2008, la giunta di Confetra ha approvato una mozione con la quale gli ha dato mandato senza scadenza a proseguire la propria attività di presidente, nell'interesse delle categorie imprenditoriali rappresentate dalla confederazione.

Tornando alla Cina, nel 2007 Confetra aveva dedicato la sua assemblea annuale proprio ai rapporti fra Europa e Oriente. In quell'occasione Vavassori aveva espresso ottimismo nella crescita degli scambi, ricordando che le prospettive per l'Italia e per il Mediterraneo, secondo i dati di ocean Shipping Consultants, erano di passare rispettivamente da 9,5 milioni a 22 milioni di teu la prima e da 32,3 milioni a 59 milioni di teu movimentati nei porti dal 2006 a 2015. Erano cifre che richiedevano un grande sforzo infrastrutturale. Oggi, con i rovesci provenienti dagli Stati Uniti, la logistica italiana deve cambiare i propri progetti. Vavassori continua a professare ottimismo, come emerge in questa intervista.

La recente crisi finanziaria e il rallentamento delle economie occidentali cambiano le nostre aspettative sul fenomeno Cina e in che modo? Dove compremo in futuro le nostre merci?

«Non ritengo che la crisi finanziaria cambierà le prospettive di sviluppo dei Paesi orientali come la Cina, l'India, la Corea. Quelli resteranno i principali mercati di approvvigionamento anche nel futuro».

L'Italia della infrastrutture si muove spesso con lentezza. Arriveremo con soluzioni "vecchie" (su porti, ferrovie, centri intermodali, valichi, passanti autostradali) quando il mondo e la logistica avranno bisogni diversi; oppure i progetti nazionali su cui si sta lavorando oggi resteranno validi?

«I progetti nazionali sono validi e si integrano con i progetti transeuropei: pensiamo al Terzo Valico, al Corridoio 5, tanto per citarne alcuni. L'importante è semplificare la fase della realizzazione; questo è il vero gap che ci allontana dagli altri Stati. Come ho ricordato più volte, secondo i dati Ocse 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. D'altro lato dobbiamo anche considerare che secondo un recente studio di Intesa Sanpaolo 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. Occorre assolutamente risolvere le pastoie che ancora oggi influenzano i procedimenti per la realizzazione delle opere».

L'Italia fino a oggi non ha saputo diventare il nodo di passaggio delle merci cinesi in Europa, che vanno al Nord quando non addirittura in Spagna. Se il mito della Cina è destinato a tramontare, questo è ormai un treno perso per la nostra industria logistica?

«Il mito della Cina non è affatto destinato a tramontare: siamo noi che dobbiamo darci da fare, dobbiamo muoverci. Qualche debole segnale lo abbiamo avuto: la nota congiunturale di Confetra del I semestre 2008 ha evidenziato un aumento del traffico su Trieste di

oltre il 30%; la crescita si confermerà anche nel II semestre. Certo, in valori assoluti non sono grosse cifre, ma potrebbe comunque essere l'indice che qualcosa sta cominciando a muoversi».

Che ruolo ha svolto e eventualmente intende svolgere in futuro Confetra per valorizzare i nostri rapporti, sia in importazione sia in esportazione, con la Cina?

«Nel convegno sulla Cina del 2007 ho chiaramente indicato come Confetra è disponibile a rendersi soggetto catalizzatore delle azioni di Partenariato Pubblico Privato che veda coinvolti imprenditori e organismi italiani e cinesi sulla base di appositi protocolli sottoscritti dai rispettivi governi».

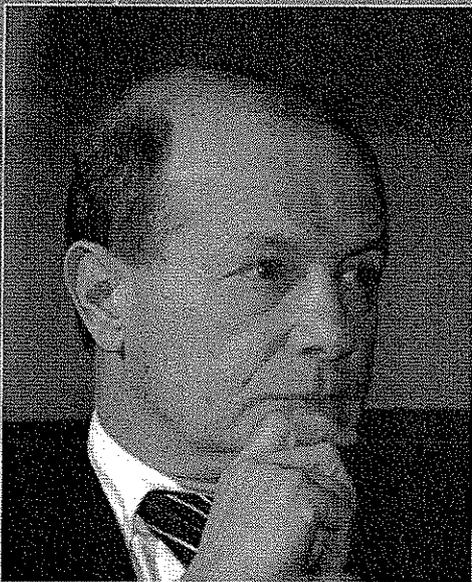
Esistono ancora come pochi anni fa, secondo Confetra, due Italie, a livello sia di impresa sia anche politico e governativo, una che vede la Cina come un pericolo per la nostra economia e l'altra che la vede come un'opportunità?

«Noi certamente ci riconosciamo in quelli che vedono lo sviluppo delle relazioni economiche con i Paesi dell'Est come una opportunità».

Rotta verso il progresso

L'analisi del Presidente Confetra Pietro Vavassori sulla condizione della logistica ha centrato i nodi delle incapacità nostrane, mettendo in luce le azioni in grado di proteggere i traffici dalla concorrenza straniera.

Velocizzazione dei flussi, aggregazioni e alleggerimento dei controlli; il richiamo del leader confederale sulle riforme ha inoltre investito di nuova fiducia l'iniziativa privata, riconoscendole un ruolo centrale nell'eliminazione dei contesti improduttivi



PIETRO VAVASSORI
Presidente Confetra

Sul mondo sembra addensarsi una tempesta finanziaria ed economica, ma l'Italia appare in ginocchio soprattutto per la mancanza di infrastrutture di collegamento e a causa di regole capziose che ostacolano l'imprenditoria nel commercio dei prodotti. Le industrie, in questo panorama, aspettano un segnale di riscossa che cancellerà gli ostacoli maggiori e farà partire, se non altro, le riorganizzazioni urgenti a costo zero: non a caso risultano numerosi i manager che, tormentati da norme superflue o ridondanti, chiedono crediti per affrontare l'emergenza e, contemporaneamente, interventi di delegificazione e concentrazione degli investimenti, per preservare l'esistente ed attrezzarsi nella prospettiva di un confronto futuro. **Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**, ben consapevole di queste esigenze, ha sostenuto tale riflessione e linea di condotta nell'intervista rilasciata a *Logistika* dal suo **Presidente Pietro Vavassori**: le parole d'ordine emerse dalla conversazione hanno riguardato dunque perfezionamenti



nelle procedure doganali e burocratiche, inversione di tendenza nella dispersione delle risorse, differente suddivisione dei servizi, coinvolgimento dei privati.

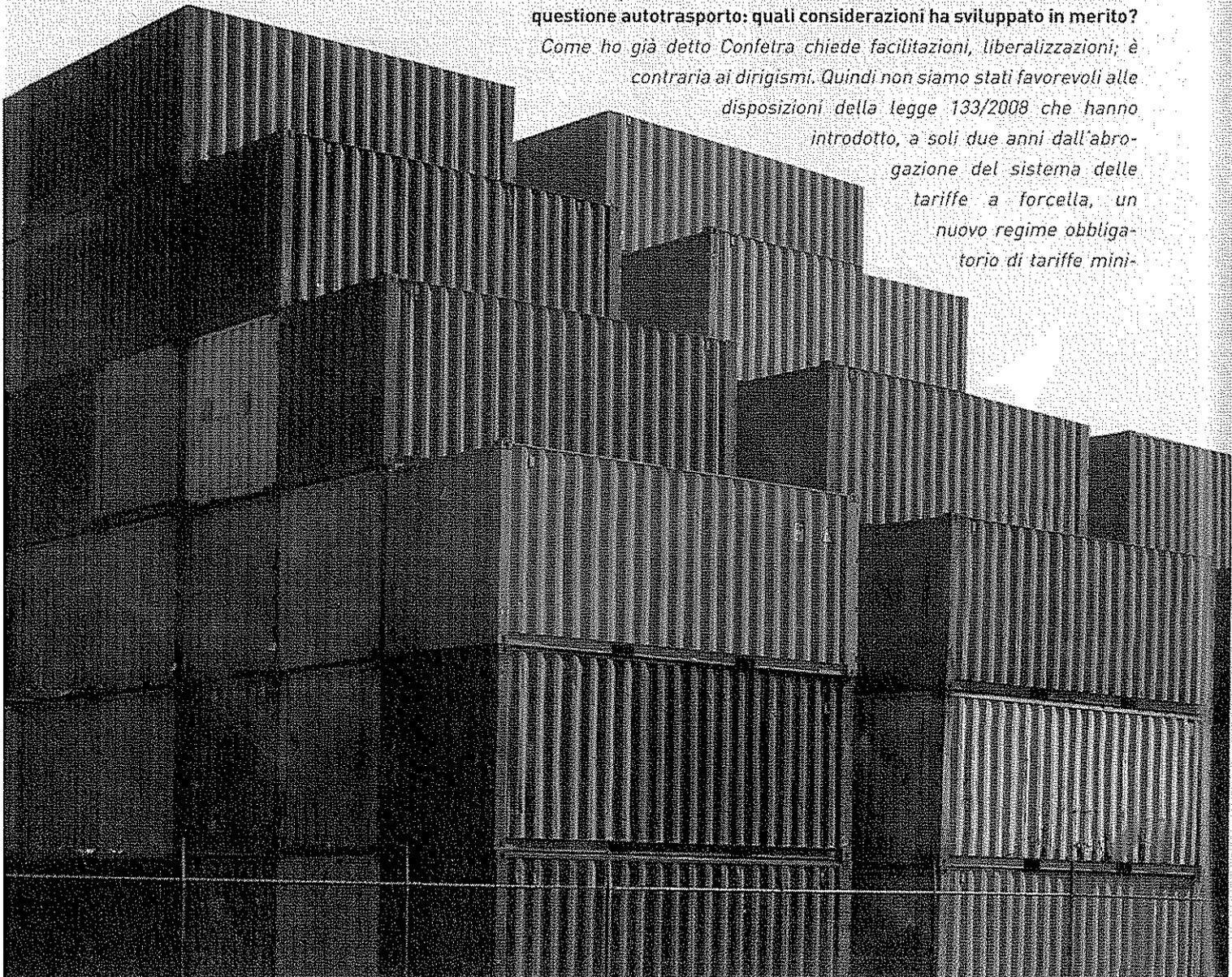
Pil negativo, sofferenza dei consumi, traffici in discesa: l'industria non è stata in grado di comprendere i segnali della crisi? Come va collocata, in questo momento, la situazione italiana rispetto alle logiche internazionali della concorrenza?

L'Italia partiva già da una posizione negativa rispetto a Eurolandia. Il F.M.I. al termine di un'indagine sul nostro Paese ha concluso che nella Penisola l'impatto della crisi sarà più pesante e la ripresa sarà lenta e debole. Quest'ultimo aspetto è il più preoccupante e dovrebbe convincere il Governo

ad intraprendere una politica fortemente innovatrice per superare le nostre endemiche inefficienze. Nei Paesi con economie moderne, sistemi amministrativi snelli, regolamentazioni semplici, le crisi hanno andamenti ad U: la ripresa avviene velocemente quanto la caduta. Viceversa nei Paesi dove gli apparati amministrativi e burocratici sono complessi e onerosi le crisi hanno andamento ad L. L'economia tracolla velocemente ma la ripresa è appunto lenta e debole. È indispensabile che si proceda con le semplificazioni, con la sburocratizzazione; è indispensabile che i procedimenti amministrativi relativi alle attività economiche siano ridotti all'essenziale. Oggi i processi decisionali sono ancora interminabili; le competenze sono ancora parcellizzate tra una miriade di organi, con la conseguenza che nessuno si assume la responsabilità per le inefficienze. Siamo sommersi da autorizzazioni, licenze, nulla osta, che sono solo odiosi fardelli. Ne cito uno per tutti: la licenza di Pubblica Sicurezza che è ancora obbligatoria per le moderne imprese di logistica.

Un'importante intesa è stata raggiunta in novembre sull'esplosiva questione autotrasporto: quali considerazioni ha sviluppato in merito?

Come ho già detto Confetra chiede facilitazioni, liberalizzazioni; è contraria ai dirigismi. Quindi non siamo stati favorevoli alle disposizioni della legge 133/2008 che hanno introdotto, a soli due anni dall'abrogazione del sistema delle tariffe a forcella, un nuovo regime obbligatorio di tariffe mini-



me indicizzate al costo del gasolio. L'accordo di novembre, che si sta concretizzando nella legge di conversione del decreto 162/2008, corregge il tiro prevedendo la libertà contrattuale per i contratti scritti. E' certamente un buon risultato, anche se in materia di autotrasporto siamo veramente lontani dalle semplificazioni.

La Commissione Trasporti del Senato è impegnata nella riforma dell'ordinamento portuale: dove, a suo parere, la legge 84/94 ha mostrato i propri limiti? Gli scali nazionali, comunque, hanno palesato questioni non solo normative...

Come abbiamo sottolineato al nostro recente Convegno di Livorno sulla politica portuale, la legge 84/94 è stata a suo tempo una buona legge ma a distanza di più di 20 anni c'è bisogno di un grosso rilancio della nostra portualità e occorre una nuova legge. C'è bisogno innanzitutto dell'efficientamento del sistema. Anche nei porti occorre snellire le procedure: non possiamo permetterci di avere tempi di sdoganamento dei container 4 volte superiori a quelli di Rotterdam. Poi c'è il problema dei dragaggi: è stato finalmente emanato il decreto che ne indica i criteri per l'effettuazione, ma ci sono problemi interpretativi e saranno necessarie disposizioni integrative. Resta poi il fatto che solo in Italia il materiale dei dragaggi è considerato rifiuto, con tutta la disciplina fortemente vincolata che ne consegue. I costi dei lavori non sono neanche paragonabili a quelli degli altri Paesi europei e mediterranei. Un altro punto fondamentale è la classificazione dei porti: per Confetra è necessario individuare gli scali che meritano rilevanza nazionale e concentrarvi le risorse. Non ultimo è il tema della libertà contrattuale in ambito portuale.



Parliamo di infrastrutture e servizi terrestri: cosa manca alla Penisola per servire il mercato domestico a costi contenuti e con accettabili livelli di produttività?

Ho sottolineato in più occasioni il dato OCSE 2007 sulle dotazioni infrastrutturali europee: fatta pari a 100 la dotazione infrastrutturale italiana del 1985 la Spagna era a 60, la Francia a 110 e la Germania a 155. Oggi, rispetto all'Italia pari a 100, la Spagna è arrivata a 110, la Francia a 170 e la Germania a 220. Un altro dato eloquente è quello che è stato diffuso ad un recente convegno sulle infrastrutture organizzato da Intesa Sanpaolo: in Italia un chilometro di autostrada in pianura costa, euro più euro meno, 32 milioni di euro contro i 15 della Spagna e Francia; un chilometro di ferrovia costa in Italia 30 milioni di euro contro i 10 di Spagna e Francia. Anche in questo campo dobbiamo semplificare: nonostante sia chiaro quali siano le infrastrutture strategiche da realizzare, nonostante le risorse ci siano, restiamo al palo. Il problema è che per le pastoie e i veti incrociati non riusciamo a spendere neanche le risorse disponibili.

Le istituzioni appaiono ormai consapevoli della rilevanza della catena logistica: perché non è stato ancora possibile attuare un Piano Strategico Nazionale sulla materia?

Noi riteniamo che sia l'ora di realizzare. Quello che c'è da fare è chiarissimo. Di Piani, Programmi, Intese, Progetti ne sono stati fatti abbastanza. Occorre muoversi, e al più presto.