



Fotolia.com

“CARI POLITICI: ECCO LE NOSTRE PRIORITÀ”

Operatori ed esponenti del mondo marittimo-portuale indicano interventi e azioni non più procrastinabili per un settore decisivo per l'economia italiana.

di **Alessia Furia e Ornella Giola**

La portualità e il trasporto marittimo svolgono un ruolo di fondamentale importanza per l'economia del nostro Paese. Eppure il mondo dei decisori politici sembra troppo spesso scordarsi di questa verità, mostrando una “leggerezza” non più accettabile, tenendo conto non solo del difficile momento che l'economia mondiale sta vivendo, ma anche del notevole impatto che sta

svolvendo la concorrenza dei porti di altri Paesi, non solo quelli nord-europei, ma - sempre più - anche dell'area mediterranea. Una verità che è invece ben presente a chi - giorno per giorno - nei porti ci lavora, in primo luogo operatori del terminalismo portuale, presidenti e rappresentanti delle Autorità Portuali. *Euromerci* li ha voluti sentire, chiedendo loro di indicare al mondo politico quali reputano essere le prio-

rità per un effettivo rilancio del settore marittimo-portuale italiano. Sono emerse indicazioni chiare, con un forte accento posto sulla necessità di rendere autonome finanziariamente le Autorità Portuali. Si chiede poi un impegno a contenere i costi, a snellire ed efficientare le procedure burocratiche, a favorire gli investimenti infrastrutturali e l'integrazione con la modalità trasportistica ferroviaria. ■>



Inanzitutto bisognerebbe ristabilire un livello corretto di competitività tra i grandi porti hub di trasbordo (transshipment) nel Mediterraneo verso cui il governo ha già dato un primo segnale con l'autonomia offerta alle AP per la modifica delle tasse di ancoraggio. Ora è necessario agire sui fattori di defiscalizzazione del costo del lavoro e sull'abbattimento delle accise relative al carburante per i mezzi di movimentazione, così come previsto dalle normative europee e così come già fatto in molti altri Stati comunitari. Lo sviluppo dell'economia passa senza dubbio dallo sviluppo della nostra interfaccia terra-mare. Le nostre aziende e il nostro sistema di consumi paga ancora un costo troppo elevato per il gap infrastrutturale. Sarebbe inoltre auspicabile sostenere il pluralismo nel trasporto ferroviario considerato come leva operativa per ottimizzare i flussi in entrata e uscita dai porti. La ferrovia è l'unico strumento che ci permetterà di recuperare e accrescere nel futuro i volumi movimentati a parità di spazi disponibili. Questo tra l'altro presuppone un'attenzione ai fattori di impatto ambientale che non può essere solo declamata sulla carta e che deve trovare un bilanciamento a favore del "modal shift" ferroviario sulle medie/lunghe distanze. La ferrovia è inoltre, l'unico mezzo utile per allargare i mercati di riferimento dei porti italiani proiettando la loro influenza verso le aree di consumo e produzione del centro Europa, oggi servite, per la quasi totalità, attraverso i porti nord-europei. Infine, sarebbe necessario eliminare i colli di bottiglia doganali allineando lo standard italiano a quello dei Paesi competitor europei. Questo non significa un minor livello di controllo, ma semplicemente l'adozione di tutti i sistemi software e hardware facilitatori per lo scambio preventivo di informazioni. Questo garantirebbe un premio di performance per tutte quelle aziende che mantengono le decisioni sulla consegna del venduto/acquistato. Se potessi poi aggiungere una quarta priorità, non dimenticherei la richiesta di uno sforzo legislativo capace di guardare, con specifico riferimento alla legge di riforma portuale, uno schema moderno tale da garantire una chiarezza di impiego e rischio dei capitali privati di cui questo settore ha e avrà sempre più bisogno nel futuro".

“FAVORIRE ANCHE IL PLURALISMO DEL TRASPORTO FERROVIARIO PER OTTIMIZZARE I FLUSSI IN/OUT DEI PORTI”

Nereo Paolo Marcucci, AD del Gruppo Contship Italia

“CONTENERE COSTI E TASSAZIONE; SEMPLIFICARE I CONTROLLI”

Giancarlo Russo, Deputy GM di Taranto Container Terminal



Il 2009 è sicuramente stato uno degli anni peggiori dal dopoguerra a oggi per lo shipping internazionale, riportando contraccolpi sulla logistica integrata del nostro sistema Paese. Il trasporto marittimo sta comunque fronteggiando questa tempesta economica e per questo deve essere aiutato in modo da evitare che i sacrifici fatti risultino vani a discapito delle aziende che hanno investito. I contributi che ci si attende dal mondo politico e che risultano di fondamentale importanza per il rilancio del settore riguardano innanzitutto il costo del lavoro per le imprese nei porti competitori non comunitari è mediamente il 25% di quello dei porti nazionali. Occorre una riduzione del 45% degli oneri sociali, in analogia a quanto previsto per il cabotaggio. E ancora fondamentale è l'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali in un'ottica di federalismo specialistico, caratterizzando gli stessi porti secondo le peculiarità che possono offrire, logicamente mediante linee guida condivise per evitare inutili sovrapposizioni di offerta di servizi. Inoltre l'ammontare delle accise che gravano sui prodotti energetici è ancora troppo elevato. Il recepimento, con Legge 28.04.2005 n. 62, della direttiva comunitaria 2003/96 CE ha escluso i mezzi di movimentazione portuale e la circolare 33/D dell'Agenzia delle Dogane del 15.09.2006 pubblicata in GU n. 230 ha solo parzialmente ridotto un livello di tassazione che resta ancora troppo elevato. Analogamente a quanto è avvenuto in tutti i grandi porti nordeuropei l'accisa dovrebbe essere ridotta all'importo dovuto in sede comunitaria e previsto dalla direttiva sopra rammentata. Servono semplificazione, accorpamento e quindi riduzione dei costi in linea con gli altri Paesi Ue. E ancora le modalità relative ai controlli sulle merci, che spesso vengono duplicate, danneggia gli scali per tempi di sosta e costi. Infine scontata dovrebbe essere l'ottimizzazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie tra le direttrici meridionali e settentrionali, per vendere un sistema logistico Paese in modo competitivo, potendo contare sulla favorevole posizione geografica in Europa e nel Mediterraneo.

“AUTONOMIA FINANZIARIA, INFRASTRUTTURE E ALLEGGERIMENTO BUROCRATICO”

Pietro Dante Oddone, PR manager di Autorità Portuale di Genova



Il trasporto marittimo in Italia rappresenta una delle più importanti risorse del nostro Paese. Purtroppo viene spesso considerato un comparto 'per gli addetti ai lavori' e si dimentica che dal buon funzionamento del sistema portuale dipendono variabili economiche che si traducono, nell'atto finale del processo di compra-vendita, in pesanti aumenti per il consumatore. Il commercio internazionale, che fa del trasporto marittimo l'asse portante del proprio ingranaggio, chiede ai porti la capacità di far viaggiare le merci nel modo più veloce, economico e sicuro. Per rispondere a questa esigenza gli scali italiani chiedono, da tempo, il riconoscimento da parte del Governo dell'autonomia finanziaria, ovvero la possibilità di trattenere direttamente parte delle entrate che ogni porto genera in modo da poter autofinanziare le opere portuali. Il secondo punto sul quale non si può transigere è la richiesta d'attenzione verso le opere infrastrutturali che consentano ai porti il regolare flusso delle merci in entrata e/o uscita. L'Italia è il Paese più bello del mondo ma, logisticamente parlando, gli Appennini e le Alpi non sono quanto di meglio si può avere per un rapido scorrimento delle merci. Collegamenti ferroviari e autostradali risultano quindi assolutamente indispensabili al funzionamento ottimale degli scali, parafrasando il poeta possiamo dire che un porto non è un'isola, ma fa parte integrante del territorio e vive e opera nella misura in cui da e per il territorio viene collegato. Terza e ultima priorità è sicuramente la necessità di rendere il controllo delle merci il più rapido possibile: lacci e laccioli burocratici diventano insopportabili e immobilizzano inutilmente i porti.



All'interno di un preciso quadro normativo di riferimento, credo sarebbe opportuno dotare le Autorità Portuali della piena autonomia finanziaria che andrebbe supportata, altresì, da relative norme riguardanti la fiscalità. Nello specifico questa misura dovrebbe permettere di trattenere, all'interno degli scali, almeno il 5% dell'Iva generata dalle operazioni portuali. In questo modo si doterebbero le "Port Authority" degli strumenti idonei ad agire in maniera mirata sulle proprie scelte. Sarebbe un modo concreto per avere margini di decisionalità superiori e per poter essere in questo modo in grado di definire la propria progettualità e pianificare, quindi, il futuro dei propri porti. Tra le altre priorità che andrebbero, altresì, affrontate non si può più rimandare l'adozione di procedure più snelle al fine di garantire, con maggiore celerità, la realizzazione di opere pubbliche all'interno dell'area portuale, in tempi ragionevolmente più accettabili. Del resto, spesso, i ritardi causati dalle farraginose procedure rappresentano un freno alla programmazione infrastrutturale dell'Ente. Inserito naturalmente in uno specifico quadro normativo di riferimento, quindi, credo sarebbe opportuno snellire l'iter burocratico che sta alla base di qualunque iniziativa infrastrutturale. Che dovrebbe, per fare un esempio, essere adottato nei passaggi che toccano i profili ambientali per la realizzazione dei dragaggi. Non ultimo, credo sarebbe opportuno garantire una maggiore celerità anche nelle fasi di adozione e approvazione dei Piani regolatori portuali. Infine, l'appena passata crisi economica, che ha investito in pieno il settore dei trasporti, dovrebbe servire da insegnamento per comprendere che l'azione di sistema, da adottare tra Autorità portuali, sia una strada da seguire per affrontare specifici problemi di settore. In questo modo, inseriti naturalmente all'interno di Assoporti, ogni ente, nell'ambito delle proprie peculiarità, potrebbe coalizzarsi per rivolgere precise istanze alle forze politiche e istituzionali.

“SNELLIRE L'ITER BUROCRATICO ALLA BASE DI OGNI INIZIATIVA INFRASTRUTTURALE”

Giovanni Grimaldi, Presidente Autorità Portuale di Gioia Tauro



Ci sono due temi generali che occorre richiamare all'attenzione di Governo e Parlamento. Il primo tema generale è quello della definitiva applicazione del principio di autonomia finanziaria che consenta ai porti di disporre di un quadro di riferimento certo per le proprie scelte infrastrutturali. Una scelta che, comprendiamo, è coraggiosa nelle attuali condizioni di finanza pubblica, ma assolutamente indispensabile per consentire ai porti italiani di contribuire a riavviare la crescita del Sistema Paese. La dotazione di infrastrutture portuali è giustamente considerata dal World Economic Forum come uno dei più importanti indicatori di competitività relativa: oggi l'Italia in questa graduatoria è solamente 84ma! Una compartecipazione all'IVA (e alle accise) riscossa nei singoli porti e l'obbligo del ricorso al project financing per una quota significativa di ogni investimento diverso da quello delle grandi infrastrutture portuali (escavi e dighe) sono due principi che, se rispettati, produrrebbero un'automatizzata allocazione delle risorse verso i porti più efficienti e/o con maggiori prospettive di sviluppo, contenendo al contempo il rischio di dispersione e spreco di risorse. Ogni porto infatti si assumerebbe direttamente il rischio di finanziare le proprie infrastrutture dando in garanzia, a copertura dei finanziamenti richiesti, le proprie entrate previste. La compartecipazione all'IVA premierebbe immediatamente i porti con performance più elevate. Introducendo poi la possibilità di coinvolgere partner privati negli investimenti portuali, obbligatoriamente per quelli diversi dalle grandi infrastrutture, si fornirebbe una seconda garanzia di mercato sulla bontà degli investimenti che si vanno (e si andrebbero) a effettuare. Il secondo tema generale è quello del coordinamento "gerarchico" delle attività oggi ricadenti in ogni porto sotto la responsabilità di molti enti: l'autorità portuale, l'autorità marittima - come accade per servizi tecnico nautici, piloti, rimorchiatori e ormeggiatori, i cui costi sono decisivi per la competitività del singolo scalo - ma anche l'autorità doganale, l'autorità sanitaria e quella ferroviaria (per la parte "pubblica" che FS-RFI continua a svolgere). Il coordinamento fra tutte queste attività oggi non è assicurato né dal mercato né da una catena decisionale normativamente definita. E' solo grazie alla buona volontà di tutti che è stato ed è ogni giorno possibile superare innumerevoli ostacoli "non necessari". Ma in assenza di un coordinamento formale non si può avere la garanzia di eliminare sovrapposizioni di competenze foriere di ritardi e dispersione di energie.

**“CONSENTIRE
COMPARTECIPAZIONE ALL'IVA
E RICORSO
AL PROJECT
FINANCING”**

**Paolo Costa,
Presidente Autorità
Portuale di Venezia**

**“PIÙ ATTENZIONE
AI DRAGAGGI
E ALLE MERCI
ALLA RINFUSA”**

**Andrea Gentile,
Direttore generale
di Docks Cereali**

docks cereali s.p.a.

Una delle maggiori criticità della portualità italiana riguarda - a parer mio - il tema dei dragaggi, tema che vede il nostro Paese perdente nei confronti di Stati vicini ben più intraprendenti e lungimiranti; basti pensare quanto fatto dallo scalo sloveno di Capodistria. Dopo anni di incertezza legislativa e ripetuti blocchi nei lavori di approfondimento di alcuni fra i maggiori porti del Paese, i nostri scali sono ancora in condizioni tali da essere incapaci di accogliere le navi più grandi impegnate sulle principali rotte dell'interscambio mondiale. Trovo inoltre che ogni qual volta si parla di porti (e non solo nei convegni, ma anche in consessi politicamente importanti) si fa riferimento unicamente alla loro connessione con il mondo dei container. Ma nei porti non ci sono solo container e si movimentano anche grandi quantità di merci alla rinfusa (cereali, argille, materiali ferrosi...), tutte indispensabili per l'attività produttiva delle nostre imprese. Nonostante il ruolo strategico svolto da tali merci, le considerazioni che il mondo portuale (e conseguentemente politico) rivolge ad esse è minima, non avvertendo le problematiche che le riguardano come una priorità. Anziché sono infine le questioni concernenti l'autonomia finanziaria dei porti (se ne parla da anni, ma senza alcun concreto passo avanti), la presenza degli operatori all'interno del Comitato portuale (una presenza indispensabile per rendere più competitivi ed efficienti i nostri scali) e il mettere a disposizione delle ferrovie quegli strumenti operativi fondamentali per favorire un'effettiva integrazione modale tra mondo portuale e trasporto su ferro, a beneficio della migliore distribuzione nazionale delle merci.



Tre sono i temi di primaria importanza per il miglioramento delle attività portuali e terminalistiche nel porto di Napoli: innanzitutto i dragaggi o, meglio, la velocizzazione delle procedure per l'attuazione degli stessi, che rappresentano una delle più gravi insufficienze infrastrutturali del porto partenopeo. Il dragaggio, questa operazione di pulizia dei fondali semplice e poco costosa, permetterebbe infatti di attrarre nuovi traffici, ospitando navi di nuova generazione da tutto il mondo e dando inoltre ulteriore lavoro e peso al nostro porto. Il secondo punto invece riguarda le manovre ferroviarie o, più precisamente, la richiesta di una politica definitiva e stabile per tali manovre, certamente non tra le mani di Trenitalia. Infine, la questione del lavoro portuale che non può più essere inteso come necessaria fonte di assistenzialismo dei lavoratori. Ovviamente, quanto sopra è quanto concretamente e fattivamente si chiede ai politici ma, ancor prima, l'invito è quello di interessarsi realmente della portualità italiana in generale, al di là di quelli che sono i proclami trionfalistici e politici. Piuttosto occorrerebbe entrare in campo per vedere e toccare con mano quali sono i fattori che arrestano lo sviluppo di questo segmento, al fine di sostenere i reali e concreti progetti di sviluppo. Non si può correre il rischio di vedere sfumata questa ricchezza, in un futuro nemmeno troppo lontano, con danni non solo per il segmento logistico-portuale, ma per l'intero sistema produttivo. Sarebbe estremamente grave gettare al vento le potenzialità che il porto potrebbe gestire.

“CI VUOLE UN INTERESSAMENTO REALE ALLA PORTUALITÀ ITALIANA”

Pasquale Legora de Feo, AD di Co.na.te.co. Terminal Containers



Prima priorità: l'Italia e le sue isole sono posizionate strategicamente al centro del Mediterraneo. Il sistema di trasporto delle merci è un'emergenza per il Paese. Il Mediterraneo costituisce, per le rotte attraverso Suez, la via alternativa, dal punto di vista ambientale più sostenibile, per gli accessi al continente europeo mentre per i collegamenti UE con i Paesi della sponda sud e quelli intra UE è la via di grande prospettiva per il trasporto e l'approvvigionamento delle merci. E', dunque, necessaria una strategia perché il sistema dei porti nazionale, unitariamente, assolva il compito di dare soluzione al problema del trasporto delle merci in alternativa alla strada. Il ruolo del sistema dei porti di livello nazionale e quello dei sistemi regionali devono emergere, in una visione integrata, attraverso tale strategia e da una comune regia che veda il governo nazionale e quello delle regioni collaborare congiuntamente. Dunque, pianificazione strategica delle funzioni portuali e cabina di regia formata da elevate e qualificate competenze. Altrimenti vi sarà il declino di diversi porti commerciali. La seconda priorità: riforma o aggiornamento della normativa sulle Autorità Portuali. Personalmente, pur essendo portato a pensare che i ritardi sulla riforma della Legge 84/94 siano in qualche misura frutto di scarsa attenzione ai problemi del mare derivanti anche dalla nostra tradizionale propensione ad anteporre ad essi quelli, in generale, che interessano il trasporto terrestre, ritengo questa seconda priorità della riforma strettamente legata alla prima. Il nuovo testo di legge della L. 84/94 dovrebbe anche contenere i necessari elementi per l'avvio di un atto di pianificazione serio e di prospettiva di cui alla prima priorità e quelli di costituzione della cabina di regia. Infine, la terza priorità: snellimento dei tempi di gestione delle pratiche tecniche per opere e interventi in ambito portuale da parte delle amministrazioni vigilanti. A fronte dell'attuale momento di ricambio della classe dirigente merita una riflessione il fatto di potersi avvalere in modo più incisivo negli organi preposti (tecnico/ambientali) di manager, anche esterni, con competenze e oneri riconducibili ai modelli della burocrazia d'oltralpe.

“PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELLE FUNZIONI PORTUALI E UNA CABINA DI REGIA FORMATA DA COMPETENZE QUALIFICATE”

Paolo Fadda, Predidente Autorità Portuale di Cagliari