



Assemblea Assoport, il Ministro Delrio accelera sul piano della logistica e dei porti

Da Pasqualino Monti l'avvio di un confronto europeo sulle formule di competitività

Roma, 22 luglio 2015 - "Il Piano della logistica e dei porti non è un libro dei sogni". Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha rilanciato con forza quello che dovrebbe a regime fornire la base per un progetto di rinnovamento globale di un settore che - ha sottolineato il ministro - è stato colpevolmente sottovalutato dall'opinione pubblica così come dalla politica, preannunciando un iter legislativo serrato per i provvedimenti attuativi del processo di ristrutturazione e riforma del settore.

Il palcoscenico per ribadire i contenuti di quella che il ministro ha indicato come la sfida fondamentale per il rilancio della competitività del sistema paese è stata oggi l'assemblea di Assoport, che il presidente Pasqualino Monti ha voluto aprire con forza alle logiche del mercato e di quella economia globale che - negli auspici dei vertici dell'Associazione dei porti - dovrebbero sovrintendere anche le scelte di governance e in particolare di autonomia finanziaria che dovranno essere compiute per i porti italiani.

Se Delrio ha insistito sulle "due cure" per il rilancio del sistema economico del paese, quella del "ferro" riferita al rilancio dei trasporti ferroviari e quella dell'acqua ("chiave - ha detto - per lo sviluppo del paese"), Monti ha centrato la sua relazione sulla necessità cogente di intervenire su quattro fronti scottanti: l'autonomia decisionale e finanziaria (che - come emerso dalle relazioni degli ospiti internazionali all'assemblea - è la chiave del successo di grandi porti come Rotterdam o Barcellona), sulla governance portuale e quindi la necessità di abbattere le barriere burocratiche (spesso causate dalla presenza in porto di troppe competenze non coordinate) che condizionano l'efficienza del sistema portuale; quindi la governance della catena logistica e infine i rapporti con il governo nazionale e locale.

Assoport sostiene con forza il Piano della logistica e dei porti, ma il suo contributo - come ha evidenziato l'assemblea di oggi - consiste anche in un costante confronto con quanto accade nella portualità europea alla ricerca delle formule di competitività che fanno, ad esempio, di Rotterdam (all'assemblea era presente il direttore generale **Victor Schoenmakers**), con 180.000 dipendenti, un fatturato di 660 milioni di euro e profitti per 215 milioni, la colonna portante dell'economia olandese.

L'assemblea di Assoport - come ha sottolineato il presidente Monti - si è ispirata quest'anno al massimo pragmatismo. I fari per rilanciare il settore sono, da un lato, la politica europea sui corridoi Ten-T e sulla Blue Economy (sintetizzate dal direttore porti della Commissione europea, Dimitrios Theologitis); dall'altro il mercato che - come più volte ribadito dal presidente di Assoport, Pasqualino Monti - sta anche imponendo (ad esempio con le navi giganti) regole del gioco difficilmente compatibili con le capacità di investimento dei porti. Fattori di rischio questi, che, così come ferrovie inefficienti, rischiano

di compromettere - hanno sottolineato Ignazio Messina e Rino Canavese - qualsiasi seria prospettiva di sviluppo della portualità italiana.

LA RELAZIONE DI PASQUALINO MONTI, PRESIDENTE ASSOPORTI

I porti italiani hanno vissuto da ultimo stagioni difficili, anni complessi che hanno addirittura messo in discussione il loro ruolo.

Non è così.

Anzi è vero il contrario e non solo per l'andamento positivo registrato dai traffici nei primi sei mesi di quest'anno.

Non è così specialmente perché il loro ruolo, la loro funzione strategica di traino dell'economia del Paese, stanno emergendo in modo sempre più convinto.

Forse per la prima volta in parallelo sia l'Unione Europea sia il Governo italiano stanno pensando che l'economia reale si generi a ciglio banchina e che le coste rappresentano economicamente, socialmente e strategicamente, la chiave di volta per disegnare il futuro di un continente che ha bisogno di sviluppo e di ripresa.

E forse proprio per questo che per me, in qualità di presidente di Assoport, è stato così complesso e così difficile mettere a punto uno schema per questa assemblea generale che cade in un momento topico: a cavallo fra l'avvio del processo di riforma e la realizzazione di un riassetto complessivo dell'intera filiera della logistica e della portualità e che quindi aveva bisogno di una dimostrazione di grande pragmatismo.

Ho ben chiaro, e lo confermo da mesi con i fatti, quali debbano essere i ruoli e le funzioni di Assoport di fronte alla prospettiva di una riorganizzazione complessiva che traguardi il raggiungimento di più alti livelli di competitività e di efficienza e che quindi si traduca, nei fatti, in sviluppo, occupazione, ricchezza, risorse anche finanziarie nuove per il nostro Paese.

Assoport, ed è questa la filosofia che ha ispirato anche l'assemblea odierna, è il primo consulente delle istituzioni per quanto riguarda porti, trasporti e logistica. È la sentinella che individua in anticipo i cambiamenti nei trend del mercato; è il soggetto delegato a interpretare questi cambiamenti e a segnalare con coerenza e correttezza le azioni che consentirebbero e consentireanno di trasformarli in valore aggiunto per il nostro Paese e per il suo sistema produttivo.

Assoport è e deve diventare in modo sempre più convinto e compatto il soggetto in grado di indirizzare le scelte infrastrutturali perché dal ciglio banchina è prima di qualsiasi altro in condizione di interpretare non ciò che accade ma ciò che accadrà.

Consentitemi una citazione anomala: il capitano della nazionale canadese di hockey in una intervista ha affermato: io pattino verso il punto dove il disco arriverà, non verso il punto in cui il disco si trova...

Lo stesso vale per noi. Siamo in corsa verso il futuro che sarà. E lo siamo all'interno di un cluster marittimo-portuale-logistico che è chiamato oggi a ricompattarsi e a diventare, pur

nel riconoscimento delle autonomie dei ruoli, un'entità omogenea.

Perché non sono solo i numeri relativi all'incidenza sul Pil, o all'occupazione, a fare di questo cluster l'asse portante, una vera e propria colonna vertebrale del sistema Paese. Lo è ancora di più il riconoscimento di un ruolo di servizio essenziale svolto per altre filiere economiche, per l'industria energetica, per l'intero cluster produttivo, per la distribuzione, e per un turismo di cui il turismo che viene dal mare rappresenta non solo la punta di diamante ma anche elemento di assoluta eccellenza.

Un cluster che ha prodotto le autostrade del mare, ovvero una nuova via al trasporto che rappresenta un primato tutto italiano. E Assoportivi è oggi più che mai intenzionata ad affiancare RAM per favorire un ulteriore sviluppo della rete, così come intende rafforzare, attraverso Assoportivi Servizi, il confronto e la collaborazione con tutti i soggetti responsabili delle piattaforme tecnologiche, lavorando allo sviluppo dei PCS; così come continuerà a dare il suo contributo alla risoluzione di problemi che definirei "storici", a partire da quello dei dragaggi.

Un cluster che, con le crociere, specie in presenza delle crisi geo-politiche della sponda sud del Mediterraneo, fa emergere un'eccezionale patria di diversità, una cornucopia di panorami, di città d'arte, di offerta turistica in grado da sola di giustificare la presenza di centinaia di navi da crociera in Mediterraneo.

Ma vorrei ricordare un primato meno appariscente, ma ancora più importante. Quello dell'occupazione. I porti e il cluster marittimo, sono stati gli unici in piena crisi a garantire una tenuta ed in alcuni casi una costante crescita dell'occupazione. Hanno creato posti di lavoro, frutto anche di un cocktail altrettanto unico di forze imprenditoriali e di una classe di lavoratori che ha saputo rinnovarsi e affrontare le sfide del cambiamento. Anni e anni di pace sociale ed un contratto, pur difficile, rinnovato di fatto senza tensioni ne sono la prova e sono il frutto di una collaborazione che ha visto le organizzazioni sindacali dei lavoratori giocare un ruolo positivo, con la rinuncia a posizioni di retroguardia e la disponibilità a scommettere sul futuro e sullo sviluppo.

A questi primati Assoportivi non guarda con passivo autocompiacimento, ma da essi vuole partire per rendere ancora più solidi, per rafforzare i nostri porti, esposti ad una concorrenza agguerrita ma altrettanto determinati a vincere quella sfida per far sì che il sistema logistico italiano non sia il sovraccosto che deve pagare il nostro sistema economico, bensì il supporto alle imprese che producono e si affacciano sui mercati.

Lo stesso discorso vale per le associazioni che compongono il cluster marittimo e che hanno riannodato i fili di una collaborazione oggi più che mai indispensabile per fare ripartire il settore, ma anche, nell'immediato, per fornire quegli input che possono consentire, caro Ministro, al Governo di coniugare mercato, lavoro, opportunità e innovazione.

E allora amici, Autorità, Presidenti delle associazioni del cluster, amici Presidenti dei porti, signor Ministro, è davvero venuto il momento di pigiare il piede sull'acceleratore. Dimitrios Theologitis, ormai un vecchio amico dei porti italiani, non cessa di rimarcare come anche l'Unione Europea punti con decisione sulla blue economy, sulle comunità costiere e sulla capacità dei porti di diventare la locomotiva di traino per lo sviluppo di

territori estesi. Dagli amici di Barcellona, Marsiglia e Rotterdam abbiamo avuto indicazioni precise su come il pensiero portuale, pur diversificato, abbia alcuni capisaldi irrinunciabili per quanto riguarda la governance, la semplificazione e l'efficienza.

Il dibattito sull'Italia e su quanto il versante mare e il versante terra chiedano ai porti italiani ci ha fatto anche comprendere rischi e potenzialità. L'apertura delle grandi opere ferroviarie come il Gottardo e il Ceneri, lungi da garantire il tanto auspicato flusso di merci e container ai porti italiani, potrebbero assumere il mostruoso aspetto di aspirapolveri di merce, ricchezza, occupazione, persino gettito Iva verso il nord Europa. L'incontrollata corsa di grandi gruppi armatoriali verso navi giganti potrebbe richiedere risposte di sistema coerenti con la necessità di investire là dove l'investimento rende alla collettività e non dove fa comodo a pochi.

Ma oggi siamo qui per dire no alla prospettiva del declino. I porti italiani hanno energie da vendere. Devono essere posti in grado di sviluppare a pieno le loro potenzialità.

Il Piano della logistica e dei porti, per il quale Assoporti si è battuta sin dall'inizio, è la cornice all'interno della quale programmare lo sviluppo, tanto per gli interventi infrastrutturali quanto per quelli non infrastrutturali, al fine di dare al sistema portuale e logistico italiano un'organizzazione capace di regolare e programmare le attività connesse alle radici marittime dei corridoi essenziali europei protesi - da un lato - verso le aree europee dell'Europa continentale e - dall'altro - a Sud e Sud Est, verso il fronte settentrionale dell'Africa, il Medio Oriente ed il Mediterraneo Orientale, in piena coerenza con gli indirizzi di sviluppo delle reti TEN-T e le politiche Euro-Mediterranee dell'Unione Europea.

Il Piano della logistica è anche l'occasione - come evidenziato nel Piano stesso - per una nuova coesione e collaborazione in Mediterraneo. E' anche l'occasione per un grande rilancio del Mezzogiorno.

I dati che emergono dal Piano parlano di un cluster logistico che incide per il 14% sul Pil nazionale; incide direttamente - vorrei sottolineare - per il 14%, perché indirettamente il valore strategico di questo cluster è infinitamente più alto. Un milione di addetti, 160.000 imprese, 41 milioni di passeggeri che calcano le nostre banchine, un primato europeo nelle crociere con oltre 10 milioni di turisti, il 13% dell'interscambio via mare dell'Unione europea.

Il Piano prevede un coordinamento nazionale forte ed efficace in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Prevede uno snellimento e una semplificazione di tutta la governance, anche attraverso la creazione dello Sportello Unico dei Controlli; punta a una maggiore concorrenza, alla trasparenza, all'upgrading dei servizi, alla definizione di criteri di priorità nelle scelte delle infrastrutture da realizzare; si pone come traguardo l'accessibilità ai collegamenti marittimi e terrestri. Siamo d'accordo e da tempo su queste linee guida.

Ma siamo oggi anche consci del rovescio di questa medaglia, delle tante carenze che impediscono ad esempio al sistema Italia di attrarre quelle merci provenienti da Svizzera, Austria, Sud Germania che naturalmente dovrebbero gravitare sulla nostra portualità; quelle carenze, e questo è ancora peggio, che consentono alla portualità nord europea di

drenare costantemente traffico, merci e anche gettito fiscale, anche solo per Iva e dazi all'import, che dovrebbe affluire naturalmente nelle casse del Paese, carenze dovute al mancato dialogo tra le diverse modalità di trasporto ed alle "strozzature" dell'ultimo miglio.

Penso ai temi del lavoro e delle concessioni ed ai temi cari ai nostri terminalisti, alle loro associazioni primo fra tutti la regolazione del fine concessione. Così come penso al necessario e non più procrastinabile ruolo di coordinamento di tutte le amministrazioni presenti in ambito portuale che le nuove Autorità di Sistema Portuale -AdSP- dovranno svolgere per rendere, così come avviene in tutte le realtà europee, maggiormente efficienti ed efficaci i nostri scali.

Assoporti, caro Ministro, cari colleghi, è su questi campi che vuole misurarsi. E' su questi campi che può e deve dare il suo contributo concreto. E l'Assemblea di oggi ne è la prova; da alcuni porti europei abbiamo da imparare. Il loro successo e la loro crescita è la prova che alcune scelte, specie in tema di snellimento delle procedure, abbattimento delle soglie di burocrazia, governance di sistema, sono quelle vincenti.

Ma noi possiamo fare meglio. Fare tesoro delle esperienze di altri e giocare una volta per tutte in modo vincente gli assi nella manica di cui disponiamo in una situazione anche geo-politica del Mediterraneo che naturalmente schiude un pianeta di opportunità al nostro sistema logistico. Le Autorità di Sistema Portuale rappresentano la chiave di volta per una governance unificata, per fornire alle imprese quell'interfaccia unico che giustamente richiedono da sempre e che solo enti pubblici a ordinamento speciale saranno in grado di garantire.

Assoporti vuole essere cabina di monitoraggio dei cambiamenti e quindi interlocutore e suggeritore privilegiato delle Istituzioni sulla rotta del cambiamento per la quale siamo salpati.

Penso di interpretare il pensiero dei miei colleghi Presidenti, ribadendo che siamo prima di tutto servitori dello Stato e che quindi siamo chiamati a fare l'interesse del Paese, con l'auspicio che questo serva anche a ricomporre l'unità della nostra Associazione.

Agli amici di Genova e Ravenna dico: oggi ci sono le condizioni per ripartire insieme, per rimboccarsi le maniche e contribuire tutti a ridisegnare il nuovo assetto di un settore che, per la prima volta - e non mi stancherò di sottolinearlo - vede riconosciuta la sua strategicità.

Giunto alle conclusioni colgo l'occasione pubblica per un doveroso ma sentito ringraziamento a tutte le componenti del nostro cluster qui autorevolmente rappresentante; ai dirigenti e funzionari delle amministrazioni con le quali Assoporti con continuità si confronta a partire dal MIT al Comando Generale delle Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che con lo sforzo costante teso a garantire la sicurezza della navigazione nei nostri porti, contribuisce a qualificarne complessivamente l'offerta.

Un particolare ringraziamento ai rappresentanti delle istituzioni, a Lei Signor Ministro che con la sua presenza conferma il livello di attenzione alla nostra Associazione ed al nostro settore ed ai suoi collaboratori e a coloro che hanno partecipato alla redazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Oggi più che mai abbiamo bisogno che anche il Paese, nelle sue molteplici filiere economiche e sociali, lo capisca. Dietro i varchi doganali dei porti non c'è più il buio oltre la siepe che per anni, con colpe diffuse, è stato mantenuto tale. C'è la luce di una economia globale, di mercati mondiali in costante mutazione, che solo il nostro cluster, i nostri porti, possono far splendere e trasformare in energia sana nelle aziende italiane, nelle mete turistiche, nella qualità della vita del nostro Paese.