

# Autostrade del Mare

## Attivare l'ecobonus per l'autotrasporto e intervenire con una selezione sulle criticità e sulle strozzature del sistema portuale nazionale per attrarre flussi importanti di traffico

A cura di **Francesca Cusumano**

Le Autostrade del Mare rappresentano una strategia e una soluzione alle strozzature e alle carenze della rete trans-europea, aggravate dalle barriere naturali delle Alpi. Per renderle pienamente operative, però, sulla base anche del trend positivo di crescita della domanda, è necessario rafforzare o avviare in alcuni sistemi portuali, il processo dell'intermodalità per potenziare i collegamenti e sviluppare le infrastrutture di servizi afferenti ai porti, con particolare riferimento alle piattaforme di logistica integrata. Ma chi decide quali devono essere i porti strategici da infrastrutturare anche per il transhipment e le lavorazioni

a terra? Le stesse Autorità Portuali, rese autonome finanziariamente, o i comuni che hanno voce in capitolo sul piano regolatore generale? C'è bisogno di un'agenzia a partecipazione pubblica che coordini la logistica e il programma di investimenti sulla portualità? Come si stanno organizzando, intanto, gli armatori? E le società d'ingegneria che progettano i sistemi portuali?

Questi i filoni principali del dibattito e le domande che sono state poste nel corso del Forum di Progetto&Pubblico, coordinato dall'architetto Franco Mazzetto, al quale hanno partecipato: Francesco Benevolo, direttore

operativo della Rete Autostrade del Mare (RAM SpA); la senatrice Anna Donati, presidente della commissione Lavori Pubblici e Trasporti del Senato; Manlio Guadagnuolo, commissario aggiunto Autorità Portuale di Bari; Francesco Mirri, presidente Eco Consulting Ingegneria S.r.l., vicepresidente dell'Oice, Vittorio

Mosco; il presidente dello Short Sea Shipping del Gruppo Grimaldi, Gianpaolo Polichetti; il presidente dell'Italian Distribution Council (IDC), Agenzia Nazionale per la Logistica, Giancarlo Tesini.

**Franco Mazzetto:** Entriamo subito nel merito con la senatrice Anna Donati, a cui vanno tutti i nostri auguri in quanto eletta da pochi giorni Presidente della Commissione Lavori Pubblici del Senato, che speriamo di avere come interlocutore abituale e punto di riferimento per le questioni che riguardano lo specifico della nostra professione. Dando per scontato un interesse dei due schieramenti alla promozione delle Autostrade del Mare – seppure la contrazione negli investimenti sui porti nella passata legislatura non è sembrata andare in tal senso - vorremmo sapere come questo inte-

### I partecipanti

Il forum si è tenuto a Roma presso la sede dell'OICE, dal centro del tavolo a sinistra:

**Gianpaolo Polichetti**, presidente dello Short Sea Shipping del Gruppo Grimaldi;  
**Francesco Benevolo**, direttore operativo della Rete Autostrade del Mare (RAM SpA);  
**Francesco Mirri**, presidente Eco Consulting Ingegneria S.r.l.;  
**Franco Mazzetto**, moderatore;  
**Vittorio Mosco**, vicepresidente dell'Oice;  
**Giancarlo Tesini**, presidente dell'Italian Distribution Council (IDC), Agenzia Nazionale per la Logistica;  
**Anna Donati**, senatrice, presidente della commissione Lavori Pubblici e Trasporti del Senato;  
**Manlio Guadagnuolo**, commissario aggiunto Autorità Portuale di Bari;





Franco Mazzetto

resse si traduce nelle azioni e cosa farà il nuovo governo nel breve e medio periodo?

**Anna Donati:** Nel programma dell'Unione, ma anche nell'intervento del presidente Prodi in occasione della fiducia al governo, è già stato sottolineato come il decollo delle Autostrade del Mare, la centralità del Mediterraneo e la logistica integrata, siano straordinarie occasioni per il nostro paese e per la nostra economia: dal punto di vista della competizione globale e per la capacità di attrarre flussi di traffico importanti. Lo stesso Ministro per il Trasporti Alessandro Bianchi ne ha fatto un punto essenziale delle politiche del suo dicastero. La mia commissione si insedia oggi, quindi non posso ancora prendere impegni in suo nome. Posso dire, però, quello che io ritengo essenziale debba fare al fine di far decollare le Autostrade del Mare. Per prima cosa credo che andrà fatta una ricognizione sugli investimenti nei porti coinvolgendo subito il ministro Di Pietro, col quale peraltro i contatti sono già avviati. Già c'era stata una discussione molto accesa nella precedente legislatura rispetto alle due ultime leggi Finanziarie che avevano il famoso tetto di spesa e che avevano, almeno inizialmente, fermato gli investimenti nei porti. La mia commissione, uni-

tariamente, aveva tentato in diverse occasioni di sbloccare il tetto con tutti gli strumenti utili: decreti, emendamenti, Finanziaria successiva. La maggioranza di centrodestra ci aveva assicurato che la vicenda era stata risolta: invece, il grido d'allarme delle Autorità Portuali italiane conferma che il blocco di spesa è perdurante. Quindi su questo noi faremo una verifica e svolgeremo tutte le azioni di pressione per sbloccare rapidamente questi investimenti che sono già stati, in qualche modo, assegnati, ma che sembrano non essere spendibili. L'altro strumento che deve essere praticato coerentemente dal governo dell'Unione è quello della detassazione delle attività in questo settore: uno dei pochi aiuti, peraltro, ammessi in sede europea. Voi sapete che siamo in un quadro, di compatibilità finanziaria o incompatibilità, drammatico. Dunque bisognerà trovare una soluzione, compatibilmente con questo quadro, per sostenere le attività imprenditoriali in questo settore. Terzo punto: la precedente commissione, come sapete, ha discusso a lungo della riforma della legge in materia di portualità, la L.84/94, una legge che a giudizio unanime ha ben funzionato. Abbiamo avuto audizioni, discussioni molto accese e non abbiamo trovato l'intesa su alcuni punti essenziali: sostanzialmente sul



Anna Donati



**Anna Donati: "Nel caso si verificasse la necessità di alcune opportune correzioni alle norme, per semplificare alcune procedure o migliorare l'efficienza di gestione delle Autorità Portuali, la commissione avrebbe il dovere di esaminarle e di arrivare a queste riforme".**

piano regolatore portuale, per intenderci. Sul resto, invece, il dialogo ed il confronto aveva prodotto soluzioni accettabili. Io intendo proporre al nuovo ufficio di presidenza una ricognizione della situazione che in parte conosciamo. E, nel caso si verificasse la necessità di alcune opportune correzioni alle norme, per semplificare alcune procedure o migliorare l'efficienza di gestione delle Autorità Portuali, credo che coerentemente, la commissione avrebbe il dovere di esaminarle e di arrivare a queste riforme. Entrando nel merito dei punti controversi, quello che allora non

mi aveva convinto nel piano regolatore portuale era il fatto che, in caso di conflitto tra il punto di vista dell'Autorità Portuale e l'amministrazione competente su quel territorio, dovesse prevalere quello dell'Autorità Portuale. Questo è un punto molto delicato. I Comuni hanno prerogative sui propri territori in ordine ai Prg e porti, che come sapete, stanno sostanzialmente, tranne forse un caso o due, dentro le città; dunque vanno trovate le intese, come del resto la stessa legge attuale assicura. Capisco che per fare questo ci vuole un anno in più, sei mesi in più. Forse si possono

pensare delle procedure che in qualche modo favoriscano queste intese. Ma non è possibile che possa prevalere un'autorità di nomina, rispetto a un'autorità eletta, che ha prerogative costituzionali sul proprio piano regolatore. Detto questo, apriremo il confronto all'interno della commissione, ma personalmente non rinuncio a queste valutazioni di merito perché sono molto meditate, non sono improvvisate. La cosa che ci aveva colpito in tutte le audizioni che abbiamo fatto sulla legge 84/94 era che c'era stato un giudizio positivo sull'efficacia della legge, ed ovviamente, ripartiremo da questo. Cercheremo di capire se è opportuno toccare alcuni punti nevralgici, ma in modo condiviso, per accelerare quello che serve e migliorare l'efficienza delle Autorità Portuali.

**Mazzetto:** Passerei subito la parola all'ing. Guadagnuolo evidenziando due punti di grande interesse affrontati dalla senatrice Donati. In primo luogo il tema delle risorse e degli investimenti, e di seguito gli aspetti normativi e legislativi tra cui la funzione del piano regolatore portuale.

**Manlio Guadagnuolo:** La legge 84 del '94 dice chiaramente



Manlio Guadagnuolo

che le Autorità Portuali devono avere un'autonomia amministrativa e finanziaria. Ma, nel momento in cui si parla di autonomia finanziaria, devono essere forniti gli strumenti per poterla attuare concretamente. Io collego l'autonomia amministrativa e l'autonomia finanziaria perché, a mio avviso, sono strettamente connesse in quanto conferiscono maggiore forza all'Autorità Portuale nella gestione del proprio territorio. Questo perché l'Autorità Portuale non è un "mero amministratore del condominio porto", ma deve operare con forza e decisione nella gestione della propria circoscrizione, partecipando allo sviluppo del territorio, ovviamente in sintonia con le Amministrazioni locali. Tutto ciò è indispensabile per poter realmente realizzare, con una certa celerità, le infrastrutture necessarie a velocizzare le operazioni portuali, in modo

da incidere sensibilmente, ad esempio, sui tempi di ormeggio/disormeggio delle navi e sulle operazioni di imbarco/sbarco dei camion.

In una parola, realizzare le famose strutture dell'ultimo miglio, altrimenti, l'autotrasportatore non avrà la convenienza di entrare nel porto, di imbarcarsi e quindi di seguire la via del mare rispetto a quella terrestre.

**Mazzetto:** Ancora un'integrazione da parte della senatrice...

**Donati:** Sulla questione dei Prg, il problema mi sembra che sia più ampio di un conflitto tra il Comune o i Comuni, e Autorità Portuale. Qui, bisognerebbe (ovviamente, sto ragionando con voi) immaginare uno strumento che coinvolgesse un'area ben più vasta rappresentata dalle infrastrutture di connessione con le aree portuali, gli insediamenti retroportuali che hanno bisogno di una scala più ampia rispetto al singolo Comune, peraltro, molti di questi territori non sono metropolitani. Abbiamo Comuni, magari con obiettivi, interessi e dimensioni molto diversi. Quando voi dite ampliamo la nostra attività, tutto questo poi passa in un territorio retrostante che ha bisogno di ferrovie, di strade, dove peraltro a volte non

arriva neanche lo stesso Comune con le sue competenze e le risorse. Forse, più che accanirci su il conflitto Autorità-Comuni, bisognerebbe immaginare uno strumento di governo di area vasta, molto stringente per tutti ma che trovi una integrazione e un'intesa, perché altrimenti non si fa nulla nel nostro Paese. Io di questo sono molto consapevole. Quando si vanno a toccare territori molto delicati, competenze e prerogative, se non ti metti d'accordo e non, trovi soluzioni vere ai problemi, se non coinvolgi anche il mondo associativo, ambientalisti compresi, è improbabile che la situazione reale ed i progetti facciano un passo in avanti. Volevo invece fare io una domanda sulla questione dell'autonomia finanziaria perché questo è stato oggetto di una certa discussione. Come fare a conciliare l'introduzione di un sovrapprezzo sulle merci, allo scopo di finanziare gli investimenti, con la richiesta simultanea di una detassazione degli utili? Come si fa ad andare a Bruxelles a dire: consentimi di fare questo, che io poi successivamente rincarò il prezzo delle merci? Credo che sia una questione delicata sul piano europeo ed anche sul piano interno. Il sovrapprezzo fa sì che complessivamente le tariffe del mare

**Manlio Guadagnuolo: "L'Autorità Portuale non è un "mero amministratore del condominio porto", ma deve operare con forza e decisione nella gestione della propria circoscrizione, partecipando allo sviluppo del territorio, ovviamente in sintonia con le Amministrazioni locali".**



- che, com'è noto, hanno un problema di competizione con la strada per tante ragioni che non analizziamo qui, ma sono note a tutti - diventino troppo alte.

**Guadagnuolo:** Per quanto riguarda il sovrapprezzo sulle merci, deve valere la competitività fra i porti. La mia esperienza come amministratore dell'Autorità Portuale, seppur breve, mi consente di richiamare l'attenzione sull'Iva che noi versiamo allo Stato e che invece potrebbe essere investita, e quindi riutilizzata, finalizzandola agli investimenti. Ma tornando al conflitto tra comune e Autorità Portuale, noi lo stiamo vivendo proprio a Bari per la realizzazione della Colmata di Marisabella, è ormai diventata quasi una questione nazionale, tanto da essere riconosciuta da molti.

**Donati:** ...non ho il piacere...

**Guadagnuolo:** Negli anni scorsi, in attuazione del piano regolatore portuale vigente, sono stati avviati i lavori per la realizzazione di una colmata di circa 400 mila metri quadri di piazzali, più circa 1.100 metri lineari di banchine operative: un'opera certamente strategica per le Autostrade del Mare. Ad oggi sono stati realizzati 150 mila metri quadri ma l'amministrazione comunale, per interessi di parte legati agli ambientalisti....

**Donati:** Interesse generale, almeno ci consenta questo, e non di parte....

**Guadagnuolo:** Nel caso di Marisabella, il Comune ha legato la finalizzazione di quest'opera alla realizzazione dell'asse Nord-Sud, l'infrastruttura di col-

legamento per l'ingresso nel porto, che, nel Piano regolatore portuale, non era dedicata al traffico pesante, bensì allo smaltimento del traffico leggero; infatti nel piano regolatore è prevista un'altra infrastruttura, la camionale, dedicata specificamente al traffico pesante. Questa conflittualità ci ha portato a ritardare di due anni i tempi per la realizzazione dell'opera. Alla fine di lunghe trattative, è stato affidato un incarico per la realizzazione di uno studio da trasmettere al ministero dell'Ambiente, sulle criticità ambientali della colmata di Marisabella. Stiamo redigendo questo studio di impatto ambientale che invieremo al ministero dell'Ambiente per avere di nuovo l'esenzione dalla VIA, separando totalmente le due infrastrutture. I piazzali di Marisabella infatti con l'asse Nord-Sud non hanno nulla a che vedere, non riguardando il traffico pesante e l'asse Nord-Sud.

**Donati:** ...esente VIA non è una grande strada. Questo sempre, e anche in questo caso non ha funzionato.

**Mazzetto:** Vorrei passare ora la parola agli operatori, anche per l'interessante questione sollevata dalla Donati di un'even-



Gianpaolo Polichetti

tuale provvedimento di detassazione.

**Gianpaolo Polichetti:** lo parlo in una duplice veste, come dirigente della Grimaldi che è uno dei principali gruppi anche delle Autostrade del Mare in Italia, e come presidente dell'ufficio Promozione. Sono rinfancato dalle parole della senatrice Donati perché ha immediatamente espresso quelle che sono le stesse perplessità degli operatori, circa l'autonomia finanziaria dei porti. Ci sono Autorità Portuali che hanno lavorato bene ed hanno promosso concretamente le Autostrade del Mare: Civitavecchia su tutti che ha visto uno sviluppo enorme nei traffici. La senatrice è stata chiara: nella fattispecie, la concorrenza è rappresentata dal trasporto su strada. Allora, anche i dieci euro in più sul trailer rappresentano

**Gianpaolo Polichetti: "Una corsia preferenziale per investire nei porti dovrebbe essere affidata proprio agli armatori e non ai terminalisti puri. Per un semplice motivo: l'armatore vede il terminal portuale come un service al proprio servizio marittimo. Quindi, è un'attività che non deve creare un profit. Deve soltanto essere svolta con efficienza e rapidamente".**

un trailer che ritorna su strada. Perché realmente parliamo di questi margini. Differenze che sembrano esigue, parliamo anche di 10-15 euro, applicati come una tassa addizionale sulla merce che rappresentano la giustificazione affinché l'autotrasportatore ritorni a viaggiare su strada. E a quel punto, una volta che è tornato indietro, lo si perde definitivamente. Perciò è importante l'ecobonus, supporto dato non agli armatori ma agli autotrasportatori non tanto per la maggior convenienza economica che ne scaturirebbe (quella già c'è ora, in effetti molto spesso le tariffe delle Autostrade del Mare sono inferiori al costo del solo gasolio e del pedaggio autostradale) ma per un fattore psicologico che li convincerebbe, dopo aver speso una vita a viaggiare in autostrada sui propri mezzi, a cambiare modalità.

Invece andrei cauto con l'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Anche se questo avverrà, non c'è legame con lo sviluppo delle Autostrade del Mare che hanno bisogno di efficienza, e in molti casi, anche di maggiori infrastrutture portuali. Una corsia preferenziale per investire nei porti dovrebbe essere affidata proprio agli armatori e non ai terminalisti puri. Per un semplice motivo: l'armatore vede il terminal portuale come un service al proprio servizio marittimo. Quindi, è un'attività che non deve creare un profit. Deve soltanto essere svolta con efficienza e rapidamente.

Può essere prodotta al costo, basta che l'attività non venga svolta in perdita. Un terminalista, giustamente, vede nel terminal il proprio core business, quindi deve andare ad applicare un mark-up sulle attività, il che però fa lievi-

tare i costi. Andando a vedere le realtà portuali oggi, constatiamo che sono pochissimi gli armatori italiani che gestiscono terminal significativi. I terminal più grandi sono affidati ad armatori stranieri che si occupano di contenitori. Ma terminal Ro.ro. in Italia affidati ad armatori italiani sono pochissimi. Però, sono queste le cose che più immediatamente possono contribuire all'ulteriore rilancio delle Autostrade del Mare che già rappresentano una realtà e già stanno facendo risparmiare un enorme cumulo di costi esterni alla collettività. Non li percepiamo perché i benefici sono stati gradualmente. Ad esempio se ci fosse lo sciopero degli armatori delle Autostrade del Mare, quindi se tutti i mezzi che viaggiano attualmente sulle Autostrade del Mare ritornassero sulla strada, ci sarebbe una paralisi immediata della rete stradale. Anche il blocco dei finanziamenti che c'è stato, è stato sicuramente dannoso perché non ha rispettato il piano di sviluppo delle singole Autorità Portuali. Però, chi aveva speso in passato, già aveva attuato un programma e ha potuto continuare a spendere. Chi non aveva speso prima ha avuto un blocco totale e non ha potuto iniziare nuovi interventi.

La stessa competizione tra porti, da un lato potrebbe essere produttiva ma nella fattispecie, soprattutto in Italia dove c'è una vicinanza così massiccia di porti, è controproducente: penso a Napoli e Salerno, porti che conosco meglio: entrambi fanno le stesse cose, facendosi concorrenza sottraendo lavoro l'uno all'altro. Invece sarebbe forse più opportuno puntare per Napoli sui passeggeri, per la vicinanza con i siti archeologici e artistici, e per Salerno sui contenitori e sulle Autostrade del Mare. Sono i ministeri competenti che devono mantenere la cabina di regia e prendere le decisioni opportune.

**Mazzetto:** In che modo RAM può sostenere i ministeri in questo compito?

**Francesco Benevolo:** RAM è nata per dare attuazione al Progetto Autostrade del Mare, previsto nel Piano Generale dei Trasporti, e parte integrante del Progetto 21 "Motorways of the Sea" approvato dal Consiglio e dal Parlamento Europeo nell'ambito delle Reti Trans-europee TEN-T (Trans European Network-Transport). Spostare il traffico dalla strada al mare è un tema con forti connotazioni di



Francesco Benevolo

tipo ambientale, ma anche con rilevanti implicazioni di sviluppo. Uno dei problemi-chiave è proprio quello di incentivare il carico, incrementare il numero di camion e aumentare la movimentazione. Tanto più che proprio la Confindustria di recente ha lanciato un grande progetto sulla logistica, sottolineando il suo interesse e di tutta l'industria di produzione. Le questioni centrali da affrontare sono: il rinnovo della banchina, l'adeguamento del raccordo con la strada o più in generale l'eliminazione di quello che viene definito il "collo di bottiglia", ma anche e soprattutto la necessità di coinvolgere maggiormente chi incide sui temi, i modi e i costi della movimentazione. Gli autotrasportatori, peraltro, hanno compreso bene, a mio avviso, che le vie d'acqua costituiscono una grande opportunità: l'intermodalità e l'utilizzo della nave, oltre a ridurre i costi e i tempi di guida, costituisce una risposta alla forte concorrenza da parte dei nostri "vicini" dei Balcani e, più in generale, dell'Europa dell'Est. Quattro le funzioni specifiche di RAM, in particolare; la prima riguarda la pianificazione europea, che rappresenta il primo step di questa funzione ed è indispensabile per utilizzare al meglio i fondi comunitari a disposizione dal 2007. Insieme ai Paesi UE, come Francia, Spagna, Grecia,

Cipro, Malta, Croazia ecc., stiamo elaborando un master plan euromediterraneo. Su questo tema c'è da capire quanti fondi saranno effettivamente a disposizione considerando che le somme originariamente destinate al progetto delle Autostrade del Mare si stanno gradualmente riducendo. Secondo step: la pianificazione nazionale. Abbiamo redatto un Master Plan delle infrastrutture per le Autostrade del Mare che è stato inserito dal Governo nell'allegato tecnico del DPEF 2006-2009. Il terzo step prevede l'intersezione del Master Plan Infrastrutturale con la progettualità locale. Abbiamo in questo senso siglato intese con diverse regioni: con la Puglia, con la Liguria, con l'Abruzzo, col Veneto. Stiamo lavorando insieme all'Emilia Romagna, al Friuli Venezia Giulia e alla Sicilia. Cerchiamo di capire su cosa vogliono puntare queste regioni che, devolution o non devolution, una voce ce l'hanno in capitolo. Rischieremo altrimenti di sviluppare una programmazione nazionale, inserita in un quadro europeo, che si scosta dalle necessità di ogni singola regione. Seconda funzione: l'accompagnamento per la concreta realizzazione delle singole azioni. Terza funzione: i progetti spe-



**Francesco Benevolo: "Le questioni centrali da affrontare sono: il rinnovo della banchina, l'adeguamento del raccordo con la strada o più in generale l'eliminazione di quello che viene definito il "collo di bottiglia", ma anche e soprattutto la necessità di coinvolgere maggiormente chi incide sui temi, i modi e i costi della movimentazione".**

ciali. Primo tra tutti l'Ambiente. Stiamo per chiudere, mi auguro al più presto, con il ministero dell'Ambiente una convenzione per realizzare un aggiornamento degli studi sui costi ambientali delle diverse modalità di trasporto. Abbiamo vinto con il MIUR una gara per il progetto "Ecomos" relativo all'utilizzo, nell'ambito dello sviluppo delle Autostrade del Mare, di tecnologie ecocompatibili. Non ci dimentichiamo, infatti, che il trasferimento del traffico dalla strada al mare potrebbe arrecare eventuali problemi di carattere ambientale. C'è in questo senso la necessità e la volontà di prevenire i problemi, anche ambientali, che possono generarsi.

RAM sta inoltre seguendo tutti i progetti europei, primo fra tutti il Marco Polo, che consentono di accedere ai fondi europei per sviluppare i temi dell'informatica, dell'ambiente ecc. applicati allo sviluppo dell'intermodalità e, in particolare modo, dell'incremento del trasporto via mare. Quarta funzione: gli incentivi. Anche grazie a RAM troverà attuazione a breve l'ecobonus, ovvero l'incentivo predisposto con la legge 265/2002 a vantaggio delle imprese di autotrasporto italiane. Si tratta di 240 milioni di euro in 3 anni per favorire la concentrazione delle imprese di autotrasporto che si specializzeranno nell'intermodalità strada-mare. RAM ha supportato il Ministero presso la Commissione Europea per svincolare il regolamento attuativo giacente a Bruxelles in attesa di approvazione.

**Mazzetto:** Per continuare il nostro giro chiederei al dott. Giancarlo Tesini, che da tempo segue con passione questi argomenti, cos'è la logistica? Perché parliamo sempre di logistica

come soluzione di molti problemi nel settore di trasporti? Cosa significa l'Italia "piattaforma logistica del Mediterraneo"?

**Giancarlo Tesini:** La logistica, detto in due parole, è il modo di organizzare i processi che nascono dalla mobilità sia delle cose che delle persone. Se trasferiamo il concetto proprio su quelle che sono le regole dell'economia, la logistica diventa un fattore decisivo della competitività come portatore di valore aggiunto. Per intenderci, una filiera logistica si compone di tanti fattori che cambiano a seconda della merceologia. Il minimo comun denominatore è la presenza del trasporto, sia di una modalità, sia di un'altra. In genere, nella filiera logistica è importante il discorso dell'integrazione. E la capacità dell'industria di affidarsi alla logistica diventa decisiva nel computo del costo di



Giancarlo Tesini

**Giancarlo Tesini: "Avere 138 porti non è un fatto positivo. Quando io discussi, da Ministro della Marina Mercantile, la legge 84 mi trovai a dover decidere dove si dovevano far sorgere le Autorità Portuali: si partì da cinque o sei porti, oggi siamo arrivati a venticinque".**

produzione. Oggi invece ancora prevale nel sistema manifatturiero italiano la vendita franco-fabbrica. Ed è ancora largamente presente il trasporto in conto proprio con il camioncino della ditta produttrice.

**Francesca Cusumano:** Voi vi candidate a svolgere il ruolo di Agenzia Nazionale per la Logistica. In che modo?

**Tesini:** C'è da affrontare, per le cose che ho detto prima, anche un problema di ordine culturale e noi ci candidiamo a svolgere un ruolo di coordinamento tra tutti i protagonisti del settore, contando sulla presenza pubblica al nostro interno. Per esempio a livello regionale, quello che ha fatto, Logica, l'agenzia per la logistica napoletana, sembra molto importante. E' quello che noi cercheremo di fare sul piano nazionale avendo come modello a livello internazionale l'Holland Distribution Council, consorzio di imprese di tutti i settori interessati – logistica, trasporto, assicurazione, credito, telematica, informatica, manifatturiera – sostenuto al 40% dal Governo olandese. Parlare in Italia delle Autostrade del Mare è affascinante se si pensa che abbiamo con 8000 chilometri di coste, 138 porti, siamo "distesi" nel

Mediterraneo che è diventato il mare più trafficato del mondo. Però bisogna stare attenti: va perseguita, una sana, giusta, corretta programmazione. Perché quelli che sembrano aspetti positivi non lo sono sempre. Avere 138 porti non è un fatto positivo. Quando io discussi, da Ministro della Marina Mercantile la legge 84, mi trovai a dover decidere dove si doveva far sorgere le Autorità Portuali: si partì da cinque o sei porti, oggi siamo arrivati a venticinque. Questo per dire che farsi trascinare dal fascino delle idee, provoca una dannosa pressione da parte del territorio. Qual è, infatti, tra i 138 comuni che hanno un porto, quello che vuole rinunciare a priori ad essere un casello dell'Autostrada del Mare? E' evidente che si devono fare delle scelte. Anche perché a livello UE esiste una riserva non ancora sciolta per la definizione degli "eletti" tra i porti che rappresenteranno i referenti di una programmazione nazionale. Certo, per non ripetere quello che è avvenuto in Val di Susa, tutto questo deve avvenire dopo aver costruito, sulla base di alcuni orientamenti, il necessario consenso sul territorio. Ma ci sono dei dati oggettivi che vengono prima del conflitto tra Comune e Autorità Portuale da cui non si può prescindere: la rete trans-europea delle autostrade del mare – secondo le regole comunitarie – si compone di impianti ed infrastrutture concernenti almeno due porti situati in due Stati membri diversi. Tali impianti e infrastrutture comprendono elementi almeno in uno Stato membro quali: le attrezzature portuali, sistemi elettronici, gestione logistica, procedure di sicurezza e procedure amministrative doganali.

Nonché infrastrutture di accesso diretto terrestre-marittimo ai porti. I porti italiani, però, soprattutto quelli di maggior rilevanza storica, sono anche chiusi dentro realtà urbanistiche che li condizionano. Prendiamo ad esempio Genova: possiamo immaginare la piattaforma logistica integrata all'interno dell'area comunale di Genova? Io non credo. Allora, dobbiamo capire che le scelte devono indirizzarsi verso aree territoriali più ampie: posizionando, in questo caso ad Alessandria, il retroporto per la gestione di tutto quello che oggi può dare valore aggiunto attraverso la logistica, come la lavorazione della merce e lo smistamento. Problemi simili a quelli di Genova ci sono anche in altri due porti fondamentali come Trieste e Napoli. Diversi i casi di Civitavecchia e Gioia Tauro. Io sono un grande sostenitore, per esempio, di Civitavecchia, non per l'amicizia col gruppo Grimaldi e l'amico Polichetti, ma perché questi problemi lì non esistono. Civitavecchia ha un retroterra con ampi spazi per il suo retroporto: è già il porto di Roma, che ha l'aeroporto, sta realizzando l'interporto. Allora, visto che siamo in casa. Oice dico: urbanisti, architetti dovreste "sbizzarrirvi" su Civitavecchia per le infrastrutture del futuro... L'altro punto da mettere in rilievo è che oggi esistono due reti marittime e quella dominante è la rete dei container; dei traffici marittimi intercontinentali. La vera rivoluzione dei trasporti, infatti, è stata determinata dal container: il problema è di vedere come si possono integrare, anzi quali sinergie si possono realizzare tra le due reti marittime che hanno diverse esigenze, diverse tipologie di navi, di porti, di banchine, di ore di carico e scarico, di piazzali, di lavorazioni distinte. Tutto questo

va affrontato e richiede un modo diverso di affrontare il problema dell'integrazione tra i traffici marittimi e quelli terrestri, che fino ad ora non ha avuto un riscontro istituzionale chiaro. Ho l'impressione che il governo oggi l'abbia reso ancora un po' più difficile, spaccettando il ministero delle Infrastrutture. Personalmente, non ne ho capito la ratio, ma questa è un'opinione mia personale.

**Mazzetto:** Quali sono, Mirri, i contributi che gli associati OICE possono fornire e non solo nelle attività tecniche legate alla costruzione e manutenzione degli impianti e dei porti, ma proprio nel consolidare questo processo di sistema?

**Francesco Mirri:** Noi dobbiamo fare in modo che le opere vengano realizzate là dove servono e solo là dove servono, nell'ambito di una compatibilità europea, nazionale e locale. Probabilmente la nostra esperienza di solutori di pro-



Francesco Mirri

**Francesco Mirri: "Noi dobbiamo fare in modo che le opere vengano realizzate là dove servono e solo là dove servono, nell'ambito di una compatibilità europea, nazionale e locale".**

blemi specifici può portare ad un contributo anche importante per arrivare a risolvere i problemi di sistema più grossi. Ma l'obiettivo deve essere sempre quello: offrire al camion la possibilità di scegliere fra il percorso A, B e C - sto parlando di autostrada, ferrovia e mare - incentivandolo a scegliere il percorso mare perché risulta il più conveniente.

**Tesini:** Che sia più conveniente lo dice il mercato. Noi dobbiamo solo creare le condizioni.

**Mirri:** Sì ma non ci può essere nessuno che lo impone. Perché io posso realizzare il supermercato più bello, ma se il supermercato più bello non ha il parcheggio o non ha l'accesso facile, la gente non ci va. Continua ad andare al negozietto sotto casa. E quindi, il camionista continuerà a prendere l'autostrada e continuerà a sopravvivere il padroncino che fa il suo trasporto porta a porta. Dico questo anche perché in questo momento noi come gruppo e come società siamo coinvolti in progetti trans-europei in Russia di trasporti combinati, intermodali e cargo con aerei e con container. E mi sto accorgendo sempre di più che la scala su cui si ragiona è una scala mondiale, non è nemmeno più quella europea. E che su questa scala mondiale è solo il mercato quello che conta. Noi

dobbiamo offrire le condizioni più vantaggiose.

**Mazzetto:** Avierei un secondo giro di tavolo partendo dall'autorità del porto di Bari. Programmazione, pianificazione, finanziamenti... forse, ci ritroveremo fra qualche anno a capire che non tutti i porti sono adeguati per ospitare i terminal delle Autostrade del Mare...

**Guadagnuolo:** Sicuramente noi abbiamo una posizione strategica in quanto crocevia tra il Corridoio adriatico e il Corridoio 8, che, partendo da Bari, prosegue via terra in Albania, Macedonia, Bulgaria fino a raggiungere Varna. Ecco perché noi stiamo puntando sulle Autostrade del Mare. Crediamo in questa opportunità che riteniamo, con la realizzazione di Marisabella, possa avere uno sviluppo forte. Anche io vedo, come il dott. Benevolo, la necessità di un coordinamento generale. È sicuramente importante dare spazio alla realizzazione del Trans-European Network, ai Corridoi e così via; così come è importante realizzare questi famosi caselli dell'Autostrada del Mare che, oltre alla previsioni di ampi spazi di cui i porti devono essere dotati, devono avere anche delle infrastrutture telematiche per velocizzare le operazioni d'imbarco e di sbarco, il booking, il ticketing e il check-in. L'ecobonus, a mio avviso, è un incentivo importante, non soltanto per gli autotrasportatori quanto anche per gli armatori, tenuto conto che l'ecobonus potrebbe consentire di elevare la media di "riempimento" delle navi sino all'80/90%, contro l'attuale media del 50%. Per concludere è importante il network sia tra le varie Autorità Portuali, che, come diceva il dottore, tra le varie reti; la rete dei conti-

ner con quella dello Short Sea Shipping, dell'Autostrada del Mare, e quindi con il sistema dei porti. Facile a dirsi ma non a farsi...

**Mazzetto:** Benevolo?

**Benevolo:** E' opportuno, come ha recentemente ricordato il Ministro Bianchi, realizzare un nuovo Piano della mobilità valorizzando tutto il materiale già esistente e coordinando, per quanto possibile, i numerosi soggetti in gioco. C'è ad esempio un piano del ministero degli Affari Esteri per la logistica nel Mediterraneo, al Ministero delle Infrastrutture è affidato il compito di gestire i porti, il Ministero dei Trasporti dovrà invece gestire le Autostrade del Mare, il Ministero della Ricerca Scientifica si occuperà della ricerca, il Ministero dell'Ambiente dei temi ambientali. Insomma, lo sforzo è anche quello di coordinare le diverse azioni attivate, come è giusto che sia, in piena autonomia da questi soggetti. Forse a livello regionale si può iniziare a fare qualche ragionamento sistemico. Con la regione Puglia, ad esempio, stiamo riflettendo per cercare di valorizzare le locazioni di Bari, di Brindisi e di Taranto in un sistema integrato di offerta. Questo è il ruolo, secondo me, del pubblico. Non lasciare che il libero mercato vada troppo liberamente per conto proprio. Allo stesso tempo non possiamo pensare di imporre all'armatore di aprire una linea dove lui non la vuole avere. A meno che non mettiamo in determinate condizioni economiche il servizio e per tutti. Due ultime considerazioni. Il settore marittimo in qualche maniera si è consolidato da solo. Adesso non va "ingabbiato" come è stato fatto con i distretti. Infine teniamo sempre presente, e questo mi piace ricordarlo, che l'Autostrada del Mare non è solo un tema traspor-

tistico. Basti ricordare che l'economia del mare rappresenta il 2,7 % del Prodotto Interno Lordo nazionale. Non ci dimentichiamo che in Italia abbiamo sviluppato una caratteristica di alta qualità sia per le navi Ro-Ro e Ro-Pax, che svolgono servizi di trasporto per le Autostrade del Mare, sia per le navi da crociera in senso più ampio. In più, la rete delle Autostrade del Mare, di eccellenza a livello europeo, significa posti di lavoro e tecnologia.

**Polichetti:** Sono d'accordo, non dobbiamo commettere l'errore di pensare di partire da zero. La pianificazione, come giustamente diceva il dottor Benevolo, in Italia è stata un fallimento perché gestita male. La verità è che gli armatori senza intervento pubblico, senza pianificazioni dall'alto, hanno realizzato le Autostrade del Mare laddove era possibile, dove c'era la massa critica. Sicuramente il coefficiente di riempimento è basso, mediamente è intorno al 50%, e lo è su tutte le linee, quindi non solo su quelle nuove dove sarebbe in qualche modo fisiologico, ma anche su quelle più mature. Ma questo è fisiologico: il comportamento medio dell'armatore italiano, ma anche di quello internazionale, è di seguire l'evoluzione della massa critica. Quando il traffico è maturo, quindi c'è una massa critica più considerevole, si va a raddoppiare il numero delle navi o a potenziarle al punto tale da avere sempre un coefficiente di riempimento basso. Il che non significa che il mercato è fermo. Il mercato nel frattempo è cresciuto. Laddove si trasportava 100 ora si trasporta 300. Però prima c'era una nave piccola, ora ci sono due navi grandi. Altro errore che spesso si fa è pianificare le linee a tavolino: visto che c'è traffico

lungo l'Adriatico si pensa di realizzare una linea almeno settimanale o giornaliera. Lo si può fare con la Tirrenia che è una compagnia pubblica, ma per il resto l'approccio deve essere liberale. Se realmente si vuole fare qualcosa per agevolare lo sviluppo dell'Autostrada del Mare si può operare a livello locale. Le Port Authorities spesso lo fanno. Si rendono più competitive rispetto ad altre Port Authorities praticando tariffe agevolate per le Autostrade del Mare, dedicando banchine alle Autostrade del Mare, evitando che si perda tempo per l'accosto. Il vero costo poi che fa la differenza in Italia è quello degli stivatori, i lavoratori portuali. Malgrado il contratto sia unico a livello nazionale c'è una disparità enorme tra i 100 euro richiesti a Genova per sbarcare un container, e i 22 euro di Civitavecchia, o i 20 di Palermo. Stesso contratto nazionale, stessa nave, stesso mezzo, non ci può essere una differenza così marcata. Se c'è vuol dire che il sistema è malato.

**Mazzetto:** A Tesini lascio tirare le fila: se ci incontrassimo qui fra due anni, secondo te che hai avuto frequentazioni "bologne-

si" con Prodi in passato a che punto saremmo?

**Tesini:** I dati sui traffici marittimi sostengono che la loro incidenza sul Prodotto Interno Lordo è del 2,7 per cento. Un'incidenza, credo, estremamente positiva. Tuttavia, l'incremento che noi abbiamo avuto, se lo confrontiamo con la Spagna, somiglia molto a una grossa battuta d'arresto. Il nostro concorrente sul Mediterraneo in questi ultimi tempi ha raddoppiato i suoi valori rispetto a quelli italiani perché hanno maggiori aspettative e garanzie di efficienza che noi evidentemente non possiamo offrire e questo non per colpa dei privati, ma per una carenza dei poteri pubblici. I terminal ferroviari di Genova, ad esempio, sono, per chi conosce la situazione, una vergogna dal punto di vista funzionale. Vogliamo riordinarli? Senza fare critiche verso chi ha governato prima, io credo che le grandi opere ci vogliono, per carità, però cerchiamo anche di ottimizzare l'esistente.

**Mazzetto:** Grazie a tutti per la partecipazione e mi auguro di poterci incontrare di nuovo per segnalare alcuni positivi esempi realizzati.

