

## **COMUNICATO STAMPA**

### **Nerli: tempi stretti per sciogliere i nodi della portualità italiana**

#### **Dall'assemblea di Assoporti un "no" al federalismo infrastrutturale esteso dai porti alle grandi opere e la denuncia dei ritardi nell'attuazione delle misure a favore del settore**

Tempi troppo lunghi per l'attuazione dei provvedimenti a favore della portualità varati con la Finanziaria 2007 con finanziamenti e attuazione del decreto sui dragaggi ancora al palo. Ma anche denuncia di un eccesso di fiducia riposta nel cosiddetto federalismo infrastrutturale, che, attingendo a un gettito aggiuntivo del tutto presunto prodotto dai porti, si vorrebbe estendere alle grandi opere non portuali.

Francesco Nerli, presidente di Assoporti, ha preso oggi posizione in modo netto sull'emergenza porti sottolineando all'assemblea della Associazione svoltasi a Roma, la necessità cogente di tenere conto delle rapidissime trasformazioni del mercato internazionale che impongono ai porti tempi e rapidità di scelte. Ma come ha sottolineato il presidente di Assoporti, gran parte delle misure previste nella legge Finanziaria dell'anno scorso (incluso il decreto sui dragaggi) non hanno completato ancora l'iter burocratico e quindi non sono state attuate. Non solo, le misure di autonomia finanziaria dei porti contenute nella Legge finanziaria 2008, tradiscono, per farraginosità e burocrazia, le attese.

Nerli ha quindi espresso forti perplessità sulla possibilità di utilizzare un extra gettito portuale, che è imprevedibile e soggetto a fluttuazioni non controllabili, per finanziare qualsiasi opera. Le grandi infrastrutture – ha affermato Nerli – vanno finanziate dallo Stato e non possiamo pensare che ogni porto con il suo extra gettito sostenga il finanziamento di opere che a Genova si chiamano Terzo Valico, altrove Napoli-Bari o passante di Mestre.

Il presidente di Assoporti ha quindi sostenuto la necessità di una norma che non abbia formulazioni generiche e eviti che si scateni una corsa di competenze e di domande per il finanziamento di opere.

Nerli ha quindi auspicato l'immediata costituzione di un tavolo Regioni, Comuni e Autorità portuali per sciogliere questi nodi.

L'assemblea di Assoporti, è stata caratterizzata anche da un dibattito, moderato da Fulvio Bonavitacola (presidente Autorità Portuale di Salerno) al quale hanno partecipato Anna Donati (Presidente Commissione Lavori Pubblici del Senato), Michele Meta (Presidente Commissione Trasporti della Camera), Ennio Cascetta (coordinatore della Commissione Infrastrutture della Conferenza Stato Regioni), e Cesare De Piccoli (vice Ministro ai Trasporti).

Dal dibattito sono emersi spunti sullo sviluppo del sistema portuale e dell'intero comparto dei trasporti, e sono stati riepilogati i principali provvedimenti assunti dal governo in carica.

Ha concluso i lavori il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, che, nel preannunciare l'imminente presentazione delle linee guida del Piano della Mobilità, ha espresso un giudizio totalmente negativo del governo rispetto al federalismo infrastrutturale che crea – ha detto – le premesse per un nuovo conflitto fra regioni del centro nord e quelle del mezzogiorno.

Roma, 6 novembre 2007

## INTERVENTO DEL PRESIDENTE ALL'ASSEMBLEA

Signori Ministri, Autorità, gentili ospiti e rappresentanti del mondo portuale e del cluster logistico, cari colleghi, porgo a tutti, con vivo piacere il saluto di benvenuto all'Assemblea annuale di Assoporti.

La collocazione temporale di questo incontro consente, oltre ad una valutazione sui “numeri” del settore anche l'esame di quanto è stato fatto e delle prospettive alla luce del dibattito in corso in sede parlamentare sul d.d.l. finanziaria per l'anno 2008.

Avviandomi a fare brevi valutazioni su questi temi lo faccio avendo presente alcuni riferimenti.

Primo fra tutti il fatto che il multiforme e composito insieme dei porti maggiori italiani svolge, a vantaggio dell'intero sistema Paese, molteplici funzioni:

- a servizio della crescita territoriale dei sistemi produttivi e di consumo regionali di aree vaste – mediante “regional port” e “gateway” plurifunzionali;
- terminale delle reti delle “Autostrade del Mare” nazionali, comunitarie e mediterranee;
- concentrazione di traffici turistici e croceristi;
- approvvigionamento energetico;
- attrazione di flussi di traffico in transito nel Mediterraneo e loro redistribuzione.

Altro riferimento è il richiamo, che proprio l'anno passato ci ha fatto il Presidente del Consiglio dei Ministri all'opportunità di “fare sistema” all'interno dell'insieme dei nostri porti.

Così come abbiamo in mente le indicazioni del documento “collegato infrastrutture” al DPEF in tema di sviluppo e potenziamento dei porti, nonché il Piano Generale della Mobilità come prospettiva verso la quale ci muoviamo ed all'interno del quale andranno collocate le azioni relative all'intero sistema logistico.

\* \* \*

**Un bilancio “quantitativo”** della portualità italiana maggiore, a circa un anno di distanza dalla nostra precedente Assemblea, appare sostanzialmente positivo, benché non di dimensioni rilevanti. Il numero totale dei passeggeri imbarcati e sbarcati nell'anno 2006; le merci movimentate nel complesso e le singole macro-componenti – ivi compresi i TEU – sono risultate in aumento.

Altresì positivi sono i primi e parziali dati provvisori, sinora disponibili, relativi alla prima metà dell'anno in corso.

In entrambi i casi si tratta però, come detto, di andamenti che, salvo specifiche eccezioni, non sembrano segnare l'avvio di una robusta fase di crescita. Tenuto conto che il 2006 e la prima metà del 2007 sono stati caratterizzati da una (lieve) crescita del Prodotto Interno Lordo, dopo una fase di sostanziale stagnazione dell'economia nazionale, i moderati progressi delle movimentazioni portuali rilevati, e che si annunciano per l'anno in corso, potrebbero essere semplicemente legati all'andamento del PIL.

Una conferma di questa ipotesi è data dalla lieve crescita – nel 2006 rispetto al 2005 – del numero dei containers in TEU, in considerazione dell'elevato grado di correlazione esistente tra andamento del PIL, volumi di import-export e traffici containerizzati.

Se si osservano i dati della produzione, del commercio e del commercio marittimo a scala mondiale, si capisce che i risultati per la portualità nazionale potevano essere considerevolmente più rilevanti. Infatti nel 2006 la produzione mondiale è cresciuta del 3,7%, il commercio mondiale dell'8% e la componente marittima del commercio mondiale di circa il 4,8%.

\* \* \*

L'andamento in crescita del commercio estero mondiale, che si prevede sarà confermato anche per il 2007 ed il 2008, risulta il primo elemento di uno **scenario globale** che già era delineato nelle premesse del "Rapporto sulla portualità italiana" presentato il 4 aprile scorso, in questa stessa sala, quale contributo di Assoporti nella prospettiva del Piano Generale della Mobilità.

Mi limito pertanto alla semplice elencazione di alcuni elementi che concorrono a comporre quello scenario globale, su cui grava – e di ciò va tenuto prudenzialmente conto – l'incognita dell'andamento del prezzo del petrolio, condizionato (secondo alcuni esperti) anche da componenti speculative:

- forte crescita dei Paesi emergenti, in particolare Cina, India, Brasile;
- consolidamento della ripresa del Giappone;
- incremento del PIL nell'area euro, nel Regno Unito e nei Paesi dell'America Latina e dei Caraibi;
- alto livello della domanda di metalli e altre materie prime necessarie alla loro trasformazione;
- rallentamento della crescita USA e recente riduzione del tasso di sconto della Federal Reserve;
- considerevole apprezzamento dell'euro rispetto al dollaro USA;
- consolidamento del ruolo dei Paesi asiatici (Cina e India anzitutto) con riferimento all'import di petrolio, derivati e rinfuse secche (carbone, minerali ferrosi, grano).

\* \* \*

Gli elementi caratterizzanti lo **scenario marittimo mondiale**, segnato nel medio-lungo periodo dall'ampliamento delle vie marittime di Suez e Panama (e

nel periodo ben più lungo da possibili modificazioni tanto radicali del clima che potrebbero rendere praticabili addirittura vie marittime a nord del continente asiatico ed il mitico “Passaggio a Nord Ovest”) sono:

- il forte incremento atteso del traffico contenitori a livello mondiale, in particolare sostenuto dai Paesi dell’Asia orientale, Medio Oriente, India e Sud-est asiatico, oltrechè dell’Australia e dell’Africa Sub Sahariana (anche se hanno limitata incidenza in termini assoluti sui traffici);
- la fase di sviluppo senza precedenti prevista nel settore della costruzione delle navi cisterne, delle navi passeggeri (essenzialmente grandi navi da crociera) ed in particolare delle navi portacontainers di ultima generazione, con capacità da 9.000 TEUs ed oltre;
- l’effetto “a cascata”, generato dal fatto che le nuove navi giganti non sostituiscono quelle già in esercizio ma si sommano ad esse. Le navi della classe intermedia – da 4.500 a 6.000 TEU – che svolgevano in parecchi itinerari ancora il ruolo di “navi madri” – vengono già e verranno “a cascata” rese disponibili per servizi diretti su una molteplicità di itinerari che toccano i porti regionali, trattandosi di navi di costruzione molto recente (età media 3,6 anni secondo autorevoli studi di settore).

\* \* \*

Al **livello Mediterraneo**, queste positive performance previste per il commercio internazionale, si rifletteranno anche sulle dinamiche delle aree interne allo stesso bacino. Infatti in ulteriore crescita dovrebbero essere i flussi di traffico inframediterranei, in forza della combinazione delle politiche di supporto alle “Autostrade del Mare” (comunitarie) dell’UE; dei tassi di sviluppo di Paesi extra UE che si affacciano sul Bacino Mediterraneo (si consideri ad esempio la Turchia); delle prospettive di realizzazione dell’Area di Libero Scambio Euro Mediterranea, fissata (per ora) al 2010.

Maggiore, rispetto alle altre componenti di traffico – e più investigata – è quella dei contenitori.

Per l’intera area si stima un incremento medio annuo tra il 2005 e il 2015 del 9%, peraltro più contenuto (+8,1%) nel Mediterraneo Centrale, con prevalenza della componente del transshipment rispetto ai traffici di import-export. Un andamento analogo si stima nello stesso periodo per i porti italiani, in modo tale che, in termini di TEU movimentati, si dovrebbe toccare al 2015 un valore di circa 20 milioni (8,2 in import-export e 11,6 in transshipment) che saranno movimentati in un numero di “regional port” maggiore dell’attuale, “regional port” che tra l’altro aumenteranno la propria quota di trasbordi.

Tutto ciò ci porta a dire che dobbiamo indirizzare lo sforzo di potenziamento infrastrutturale non solo sulla tipologia dei porti di transshipment ma, necessariamente, anche su porti “regional” e “gateway”. Probabilmente si genererà anche una minima sovracapacità che però ci sembra l’unico modo per garantire competitività ed economicità al sistema.

\* \* \*

Nel tracciare un bilancio “qualitativo”, il punto di partenza è la valutazione, positiva, che il settore marittimo-portuale ha dato della **legge finanziaria per l’anno 2007**.

Attribuzione alle A.P. del gettito delle tasse erariale e di ancoraggio; previsione di un fondo “perequativo” (peraltro sostitutivo di ogni contributo per le manutenzioni); le risorse – pur non rilevanti – per grandi infrastrutture portuali, ivi comprese quelle cofinanziate dal gestore dell’opera nonché quelle “per lo sviluppo di filiere logistiche”; norme relative ai dragaggi nei porti ricadenti, anche in parte, all’interno dei siti di bonifica di interesse nazionale; le altre di carattere ordinamentale (es. in tema di tesoreria e di regime fiscale delle concessioni), ma soprattutto la previsione del completamento del processo di autonomia finanziaria delle A.P., attraverso la determinazione di una quota dei tributi – diversi dalle tasse e dai diritti portuali – da devolvere alle stesse A.P. al fine della realizzazione di quanto previsto nei rispettivi P.R.P. e P.O.T.

Tutte queste misure, oltre ad una svolta rispetto alla sostanziale sottovalutazione di cui aveva sofferto la portualità nei 4-5 anni precedenti, segnavano l’avvio di un percorso che, pur con la gradualità dovuta alla necessità di “mettere a posto” i conti dello Stato, creava le pre-condizioni per restituire competitività al sistema dei porti italiani maggiori. Per di più in una fase in cui:

- la competizione è sicuramente accesa e vede molti concorrenti – dai porti nord-europei a quelli comunitari Mediterranei ai porti spagnoli, fino alle emergenti portualità del versante sud del Mediterraneo (si pensi ai porti egiziani o a Tanger-Med);
- le opportunità per il Mediterraneo sono considerevoli, ma solo per quegli scali in linea con le modifiche evolutive delle navi, dei flussi marittimi e di quelli logistici.

A dieci mesi dall’entrata in vigore della L. n. 296 del 2006 una valutazione di quanto di positivo potevano produrre le diverse misure in essa contenute per la portualità maggiore è francamente difficile da farsi: solo da pochi giorni sono stati emanati i provvedimenti di ripartizione delle risorse – si ribadisce poche – per investimenti in grandi infrastrutture portuali; il decreto attuativo della norma riguardante gli escavi, costruito in confronto costruttivo congiuntamente tra gli Uffici delle tre amministrazioni interessate – Ambiente, Trasporti e Infrastrutture – gli organi tecnici (l’ICRAM), la stessa Assoporti, non è ancora stato emanato (benché il lavoro tecnico di confronto ed elaborazione era già stato completato a maggio scorso); il provvedimento di attuazione del c. 990 della L. n. 296/06 – che deve indicare la quota dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da attribuire alle A.P. per la realizzazione delle opere portuali – al pari degli altri solo da pochi giorni è stato firmato ma, per come concepito, suscita perplessità sulla capacità di realizzare, sia pur progressivamente, quell’effettiva autonomia finanziaria per le A.P. prefigurata dallo spirito e dalla lettera della norma.

Infatti, se è valutabile positivamente che – dopo “resistenze” non trascurabili – il Ministero dell’Economia e delle Finanze ritenga possa, in

qualche misura, essere toccato il gettito dell'IVA e delle accise, il meccanismo individuato nel decreto attuativo del comma 990, art. 1, della legge n. 296/06, consentendo solo di fare conto su non predeterminabili quote incrementali, indubbiamente renderà più oneroso il costo di ogni tipo di operazione finanziaria da attivare per la realizzazione di investimenti in nuove opere e neanche può far escludere situazioni limite di impossibilità, in alcuni periodi, a far fronte alle operazioni finanziarie pattuite.

Pur ritenendo possibile e talora vantaggioso utilizzare risorse per la costruzione di opere cui si affiancano quelle garantite dai privati, non è comprensibile la finalizzazione prioritaria delle risorse derivanti da quanto previsto dal citato decreto a progetti garantiti "con idonee forme fideiussorie dai soggetti gestori". Ciò mette infatti in subordine gli onerosissimi interventi che non hanno diretta ed immediata redditività economica, ma sono indispensabili per l'operatività di un porto; penso ad esempio alle opere foranee e di protezione o agli escavi dei fondali, a darsene di uso comune.

In ultimo, non marginale, è il fatto che la ricchezza prodotta dal porto non si esaurisce nel gettito dell'IVA e delle accise nelle operazioni di importazione; pertanto sembrerebbe opportuno che i tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da determinare ai sensi del citato c. 990, art. 1, della legge n. 296/06, ragionevolmente facciamo riferimento anche al gettito di imposta sulle altre attività ed i servizi che si svolgono nei porti.

Neanche può essere taciuto il complesso meccanismo relativo alle procedure di attuazione inserito nei decreti di ripartizione delle risorse per la realizzazione di infrastrutture ex commi 991 e 994. Senza addentrarsi in complicate argomentazioni di ordine amministrativo-contabile, è indubbio che dette procedure prefigurano un rallentamento degli iter attuativi e dei tempi di realizzazione delle stesse infrastrutture.

Ciò contrasta con quanto richiede il mercato e il contesto evolutivo, nonché la filosofia che aveva ispirato il legislatore allorché ha inteso creare le A.P.: un agile soggetto pubblico che, pur nel rispetto formale e sostanziale delle norme, deve operare nella sfera delle attività economiche, in coerenza pertanto con i tempi dell'economia.

Inoltre, un **giudizio, non del tutto positivo** riteniamo dover anticipare, allo stato dei fatti, **sui contenuti del d.d.l. finanziaria 2008** riguardanti la portualità.

Come cluster terra-mare, avendo riguardo tra l'altro ai contenuti del DPEF, avevamo richiesto diverse misure concrete, quali ad esempio: potenziare dotazioni infrastrutturali nei principali porti; adeguare le connessioni (stradali e ferroviarie) tra i maggiori scali marittimi, le reti infrastrutturali e i nodi interportuali; accelerare e semplificare procedure e controlli; incentivare e sostenere l'intermodalità ed il combinato (strada-mare e ferro-gomma); rivedere la normativa sull'autotrasporto; attuare misure per favorire lo sviluppo della flotta. Il tutto perseguendo logiche di integrazione, modernizzazione e semplificazione.

Non ci pare che il d.d.l. finanziaria abbia tenuto pienamente conto di quelle richieste riguardanti il sistema logistico nel suo complesso riferite alle diverse modalità. Specifici interventi (anche di grande spessore) vanno facilitati,

ma in un contesto nazionale ed organico. Ciò vale anche per quanto riguarda i problemi della portualità.

Con riguardo ai porti, i motivi di perplessità circa i contenuti della Finanziaria 2008, sono analoghi a quelli individuati in precedenza riguardo alla L. n. 296/06 (Finanziaria 2007), e se ne aggiungono degli altri.

Se, infatti, in positivo, è previsto (all'art. 5, c. 43) il finanziamento di investimenti della "rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti", si prevede di perseguire questo obiettivo facendo affidamento "sull'incremento delle riscossioni dell'IVA e le accise relative alle operazioni di importazione nei porti". Ciò attraverso un fondo destinato alle Regioni che finanzierebbe "interventi e servizi nei porti e nei collegamenti ... per i porti".

Ancora una volta siamo in presenza di un meccanismo incrementale scarsamente preventivabile e condizionato da fluttuazioni (anche di livello internazionale), che prescindono dall'efficienza e dalla capacità della portualità nel suo complesso. Ancor di più possono prescindere dall'efficienza e dalla capacità di un singolo porto. Infatti con un meccanismo siffatto, e con le condizioni previste per la sua attivazione (es. l'incremento delle riscossioni IVA e accise dovrà risultare non solo per il singolo porto ma in assoluto per i tutti i porti), si avrebbe che uno scalo marittimo, pur realizzando incrementi rilevanti in un determinato anno, potrebbe non trarre alcun beneficio se, nel medesimo periodo la portualità in genere (o addirittura quella della stessa Regione, secondo un'altra possibile interpretazione) registrasse risultati di segno negativo.

Per il 2008, inoltre, neanche è prevista quella misura rappresentata nel 2007 dalle poche risorse "fresche" di cui prima si è detto. Invero l'art. 35 del d.d.l. Finanziaria 2008 prevede un contenuto rifinanziamento della "legge obiettivo", quindi potenzialmente anche interventi significativi per i trasporti e la logistica. Ma va osservato, in mancanza di finalizzazione/riserva di una quota di quei finanziamenti per infrastrutture di trasporto (e meno che mai per i porti), che si rischia una sottovalutazione delle esigenze del settore logistico, soprattutto della portualità.

Al di là di questi aspetti puntuali, non esaustivi, la considerazione conclusiva che Assoporti trae è che non si è concretamente realizzato un effettivo sistema di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Sistema che consenta, pur con i meccanismi perequativi necessari, l'equilibrata crescita di una portualità, come detto, composita e multiforme.

La "canalizzazione", nella forma attualmente prevista dal d.d.l. finanziaria 2008, di flussi di finanziamenti attraverso le Regioni, sembra non favorire un'organica e complessiva visione dell'articolato, polifunzionale sistema dei porti maggiori nazionali. Essa inoltre aggiunge un ulteriore passaggio all'iter di perfezionamento dei provvedimenti attuativi, e questo appare incoerente con le esigenze di velocizzazione, oltretutto con il fondamentale principio generale della semplificazione dell'attività amministrativa.

Ovviamente questo non significa disconoscere il ruolo delle Regioni e le loro competenze, a partire da quelle riguardanti l'assetto del territorio, tanto più nel contesto del vigente Titolo V della Costituzione.

Anzi, partendo dalla constatazione che ancor prima della riforma del Titolo V alle Regioni erano già attribuiti importanti competenze in tema di

portualità – l’approvazione del Piano Regolatore Portuale di qualsivoglia tipo di porto; la presenza all’interno del Comitato Portuale delle A.P.; il concorso sostanziale alla nomina del Presidente dell’A.P. – sembra opportuno valorizzarne il ruolo, anche attraverso un maggior coinvolgimento, sia nell’ambito del processo di elaborazione degli strumenti generali di pianificazione del settore della mobilità e di quelli della portualità nel suo complesso, sia nel momento in cui si vanno a valutare le priorità di intervento relativamente alle interconnessioni tra i porti, le reti, gli altri nodi intermodali interni – che hanno più immediato e rilevante impatto sul territorio.

\* \* \*

Questo è ancor più vero nella prospettiva del Piano Generale della Mobilità e con riguardo agli strumenti generali di pianificazione del settore.

Avendo partecipato (a titolo personale) al Gruppo di Lavoro degli esperti incaricato di elaborare le “**Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità**”, nelle more della loro presentazione non ritengo opportuno dare molte anticipazioni riguardo ai contenuti. Sicuramente positivo è che si tratta di un “piano-processo” – come già sottolineato dal Ministro Bianchi lo scorso anno alla nostra Assemblea – caratterizzato da tre basilari requisiti – “efficienza”, “sicurezza”, “sostenibilità” – e che apre il confronto sulle tematiche a partire proprio dalle Regioni anche attraverso la costituzione di “tavoli specifici”.

Poiché riteniamo corretta questa impostazione, auspichiamo serva a superare le troppe sedi ed i troppi tavoli che, senza una chiara regia e coordinamento si occupano, discutono, approfondiscono temi di interesse della portualità.

La preoccupazione maggiore è che si perda di vista una visione d’assieme del sistema marittimo portuale e un obiettivo strategico della portualità: divenire “cerniera” tra area mediterranea ed aree centro-est europee; capace di attrarre flussi e rilanciarli non solo via mare (transhipment) ma anche mediante le altre modalità verso destinazioni strategiche. Pensiamo questo sia il modo per far sì che il sistema portuale e logistico italiano possa crescere oltre quanto consentito dall’andamento del PIL nazionale.

La capacità del sistema portuale di “rilanciare” i flussi di traffico non solo via mare, implica ovviamente una forte integrazione con le altre modalità, oltretutto l’efficientamento e la modernizzazione delle procedure.

Un buon contributo a questo obiettivo può essere dato facilitando e favorendo le iniziative, anche quelle delle A.P., volte ad incrementare l’intermodalismo e la logistica in sinergia con gli altri attori del settore.

\* \* \*

Da questi ultimi argomenti muovono brevi considerazioni riguardo al dibattito in corso sulla **modifica della legge n. 84 del 1994**.

Come noto sono stati da tempo presentati diversi d.d.l. sul tema.

La Commissione Lavori Pubblici del Senato, riprendendo in questi ultimi giorni le audizioni sul tema, ha dato un segnale nel senso dell’accelerazione del dibattito.



Mi limito a prendere atto che i diversi d.d.l. contengono proposte di modifica riferite a più di uno degli aspetti della legge che Assoportri ritiene opportuno rivedere al fine di migliorare, senza stravolgere l'impostazione, la legge stessa:

- consolidamento della soggettività e dell'autonomia delle A.P.;
- riaffermazione e consolidamento delle competenze di amministrazione del demanio in capo alle A.P.;
- semplificazione e velocizzazione delle procedure di pianificazione e realizzazione delle opere nei porti.

Da ultimo, come sappiamo, è stata elaborata in sede ministeriale un'ipotesi di proposta di legge sulla quale si sono tenute solo consultazioni informali.

Il Ministro Bianchi ed il Vice Ministro De Piccoli potranno darci anticipazioni attendibili in proposito. Indubbiamente una proposta di iniziativa governativa, alla quale non manca la caratteristica della visione complessiva e la considerazione anche delle più recenti innovazioni normative, sarebbe utile.

Ribadiamo con forza l'opportunità di intervenire con misure anzitutto di aggiustamento che migliorino aspetti problematici emersi nel corso del periodo di applicazione della legge senza metterne in discussione l'impostazione, a partire dalla conferma della centralità della funzione dell'A.P. – ente regolatore oltrechè di pianificazione e di programmazione, non riconducibile a modelli puramente privatistici.

Come sappiamo la legge ha consentito il radicamento nei porti maggiori di un'imprenditoria, terminalisti ed imprese portuali, che hanno dimostrato considerevoli capacità e talvolta propensione all'investimento. L'esperienza fa però ritenere utile una maggior certezza per questi operatori, ma contemporaneamente anche un completamento delle regole (esempio in materia di concessioni) che garantiranno il miglior utilizzo del bene pubblico.

Anche per quanto riguarda il campo del lavoro, pur sapendo che la legge, e il contratto unico, hanno assicurato la pace sociale, rimane in parte irrisolto il tema della garanzia del salario per i prestatori di lavoro temporaneo in porto. Non si può altresì sottovalutare l'esigenza di pratiche e normative che aumentino la sicurezza del lavoro. A questo proposito ribadiamo la disponibilità di un tavolo nazionale con il sindacato e i rappresentanti delle imprese che, partendo sia dalla legge delega recentemente approvata, sia dagli accordi stipulati in alcuni porti, consenta di sviluppare una più alta cultura della sicurezza nonché pratiche degli organismi competenti sempre più all'altezza della tutela dei lavoratori.

\* \* \*

Diversi altri argomenti meriterebbero una trattazione. Tra questi cito i diversi recentissimi documenti adottati dalla Commissione Europea, alcuni tra l'altro su tematiche portuali; su di essi comunque ci impegneremo nei mesi a venire in occasioni e sedi nazionali ed internazionali.

Limiti di tempo e l'intento di affrontare nella Tavola rotonda temi correlati a quelli che ho esposto mi consentono di fermarmi qui.

L'obiettivo è stato quello di trattare con questa relazione temi che travalicano l'interesse specifico ed esclusivo dei soli organismi di amministrazione dei porti, a partire dalle A.P., poiché attengono il complessivo mondo portuale e del trasporto e quanti con ruoli e funzioni diversi vi operano nonché attori del più vasto cluster logistico terra-mare.

A tutti confermo la disponibilità al confronto anche su aspetti specifici.

La disponibilità al confronto ed alla collaborazione è naturalmente prioritariamente offerta ai Ministri ed alle Istituzioni qui autorevolmente rappresentate con l'auspicio che, anzitutto sui temi che qui più diffusamente ho trattato, si riescano a trovare correttivi da apportare al d.d.l. finanziaria 2008 e soluzioni in modo da assicurare un costante progresso del comparto marittimo portuale e della logistica, che è progresso e crescita dell'intero sistema Paese. Quindi proponiamo di aprire un tavolo di confronto che coinvolga le Regioni, le città e le A.P. con Assoport, per individuare tutti insieme le modalità attraverso le quali condividere, sul piano strategico, le priorità e convergere verso obiettivi di sviluppo condiviso. E' evidente che il ruolo di promotore di questo confronto va ricondotto ai Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Concludo rinnovando a tutti gli intervenuti i più sentiti ringraziamenti che estendo alla compagine associativa ed alla struttura di Assoport.

Roma, 6 novembre 2007