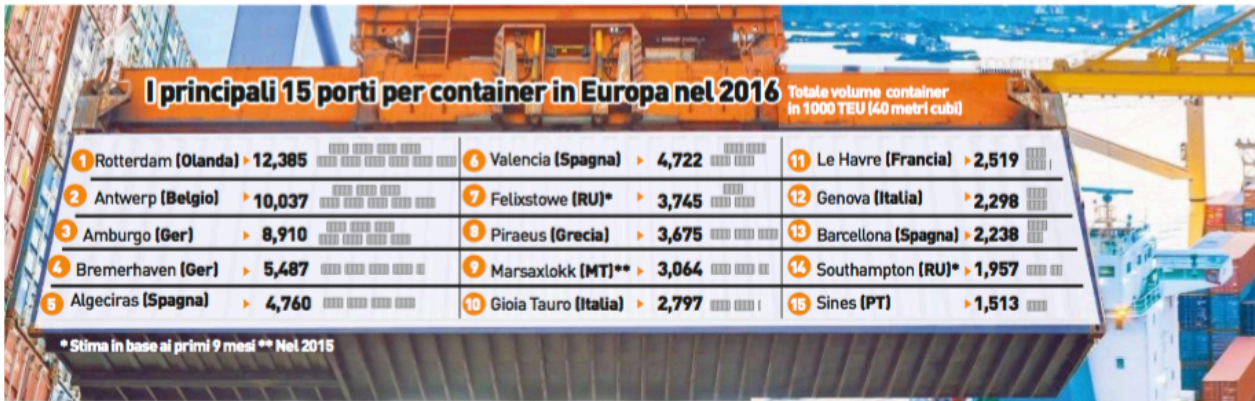


4 LUNEDÌ
3 APRILE 2017

IL GIORNO
il Resto del Carlino
LA NAZIONE

PRIMO PIANO
LA LOGISTICA DEL MARE



Si riapre il fronte dei porti Riforme in mezzo al guado e le Autorità senza testa L'Italia cerca il suo sistema

**I Paesi più attrezzati
possono «colonizzarci»
attratti dalle nostre reti.
Bonus nave per i camionisti**

A Livorno il 5 aprile va in scena il secondo Forum su portualità e logistica. Governo, protagonisti e giuristi europei faranno il punto sulle tante rivoluzioni rimaste lettera morta. La «cura del ferro» è una chimera. Il sogno è raggiungere il 50% di trasporto su rotaia entro il 2025, riducendo il traffico sulle autostrade e l'inquinamento.



Ha ottenuto il varo del «bonus nave» dall'Ue, ma la sua concreta applicazione slitta ogni mese

ANTONIO CANCIAN
presidente RAM

Antonio Fulvi
LIVORNO

PER COMPRENDERE il futuro è bene riferirsi anche al passato. Così, alla vigilia del secondo Forum nazionale sulla portualità e logistica, in programma il 5 aprile alla stazione crociera del porto di Livorno, la base di partenza è il primo Piano generale dei trasporti varato nel 1986. Quale dei progetti di allora è stato realmente realizzato? E quale dei principi di allora è oggi ancora valido? Come si vede dal panel degli interventi del Forum di Livorno, l'analisi è affidata a esperti della politica dei trasporti europei. Perché, a differenza dell'86, e in linea con il 1° Forum su portualità e logistica dell'anno scorso a Bari, la logistica dei trasporti ha linee guida europee molto decise, dalle quali è difficile derogare. Contano semmai i tempi di realizzazione del «sistema Italia», o i tempi di adeguamento di quei comparti che sulla pianificazione europea sono ancora in ritardo. Sono i nodi, appunto, su cui si confronteranno nei vari brainstorming i portavoce della DG-Move, della Corte dei

conti europea, e ovviamente del MIT, il ministero delle infrastrutture e trasporti.

PORTUALITÀ, trasporto marittimo e logistica, l'Italia nel mondo che cambia: un tema che racchiude altri temi, come nelle matrioske russe. E che comprende una serie di riforme avviate dall'Italia, più o meno a metà del guado; quasi sempre per le tempeste politiche sugli ultimi governi e la mancata soluzione finale del chiarimento di competenze tra Stato e Regioni. Si veda la riforma dei porti, che modifica la legge 84 del 1994: è in ballo da un anno, doveva ridurre le 24 Autorità portuali in 15 Autorità di sistema, ne ha sancito il metodo e l'articolazione da mesi, ma ancora oggi non c'è una Autorità di sistema che sia stata completata nei suoi organi statutari. Causa i ritardi legati alle resistenze politiche di alcune Regioni, alle beghe locali, a qualche ripicca. Il tutto favorito da una burocrazia ministeriale, regionale e anche europea del tutto inaccettabile dai tempi richiesti nell'economia. La riforma dei porti va a rilente: ma non tutto è così preoccupante. Un punto a favore del Pac-

se sembra essere la velocità con cui si sta attuando la rivoluzione nel settore doganale, dove l'Italia era fortemente in ritardo rispetto all'Europa. Con l'aiuto delle categorie degli operatori, ma anche con un vero e proprio colpo di reni dei vertici delle dogane, oggi il sistema Italia si sta adeguando alle esigenze dei trasporti. Ed è stato anche capace di assorbire gli ultimi provvedimenti dell'IMO sulla pesa preventiva dei container (necessità nata dalla constatazione che alcune navi si sono rovesciate perché i container in coperta pesavano molto più del dichiarato) con una rete strutturata di «spese» nei porti e negli interporti. Il codice doganale europeo, sia pure con alcuni punti ancora da chiarire, per l'Italia si avvia a diventare realtà consolidata.

ALTRO tema scottante, è la «cura del ferro»: cavallo di battaglia del ministro Delrio e della nuova strategia delle FS italiane. Oggi il trasporto cargo ferroviario è la cenerentola in Italia, sia per la conformazione orografica del paese (il camion è comunque vincente sotto i 200 km di percorso) sia perché la rete dei binari è obsoleta, in particolare nelle gallerie. La sfida è portare entro il 2025 l'attuale 6% di cargo ferroviario intorno al 50%, alleggerendo strade e autostrade, riducendo nettamente l'inquinamento e abbassando anche i costi di trasporto. Non dichiarata, ma evidente c'è anche un'altra preoccupazione: la concorrenza di vettori ferroviari europei molto più sperimentati, che si appresta-

↑ **CONFRONTO CON L'EUROPA**

I porti di Genova e Gioia Tauro si trovano tra i primi quindici del Continente. Ma le cose potrebbero andare meglio con adeguate infrastrutture.

no a invadere le nostre reti, drenando risorse e «colonizzandoci». L'apertura ormai prossima dei nuovi trafori alpini può essere un'opportunità per l'Italia, ma anche un incentivo per far scendere sulla Penisola i colossi ferroviari del nord Europa. Non va dimenticato l'impegno sul mare, per sviluppare i trasporti roll on/roll off. Porti, ferrovie, autostrade, regole doganali, reti di interporti e retroporti, sono tutti aspetti di una strategia logistica che non è più, e tanto meno può essere, solo autarchica. Compito del 2° Forum della portualità è far sì che il tutto sia coordinato in «sistema»: compito immane, in un Paese come il nostro dove la guerra tra campanilli rimane una costante malgrado i proclami di globalizzazione.

TORNIAMO ai porti. Mentre RAM, cioè la Rete Autostrade Mediterranee con Antonio Cancian ha finalmente ottenuto il varo del «bonus nave» da una riluttante Ue (in pratica un contributo ai camionisti per usare le navi traghetti invece delle strade sulle lunghe tratte) la sua concreta applicazione slitta di mese in mese. Altro esempio: ancora oggi, la programmazione delle infrastrutture per i container nei porti italiani - con analoghe richieste di contributi pubblici più che pesanti - è sovrabbondante rispetto alle reali esigenze e la Corte dei Conti europea ci ha bacchettato. Programma vuol, dire anche essere realistici, specie con le scarse risorse pubbliche. Ce la faranno i nostri eroi del Forum di Livorno?

Tanti protagonisti all'evento di Livorno
Dal ministro all'ad di Autostrade del mare

Il 5 aprile a Livorno animeranno il Forum tanti attori del sistema dei porti. Concluderà il ministro dei trasporti Graziano Delrio, parleranno tra gli altri Antonio Cancian Ad di Autostrade mediterranee, e Olaf Merk.



I timori di Marcucci, vertice Confetra
«La cura del ferro, vantaggio per altri»

IL 2° FORUM è un *working in progress* che chiede coesione tra le componenti pubbliche e private. Nereo Marcucci (foto), presidente nazionale di Confetra sottolinea che «il cantiere è aperto fino a Bruxelles dove l'Italia difende gli interessi nazionali su temi vitali perché suscettibili di distorcere la competizione tra i diversi sistemi logistico-portuali nazionali. Per funzionare nell'interesse di tutti - dice Marcucci - il cantiere a rete deve incontrare nel Paese la volontà costruttiva di molti attori. Constatato che così è stato con l'Agenzia delle Dogane per l'applicazione delle nuove regole doganali comunitarie per la difesa dei depositi IVA e con il Comando generale delle Capitanerie di porto sul peso dei contenitori, con le parti sociali per le gravi crisi di Taranto e Gioia Tauro. «Mi limito a constatare - dice



ancora Marcucci - che nel 2016 siamo saliti nel ranking dei Paesi con controlli doganali efficienti e veloci, che è cresciuto il numero di teus movimentati, e la quota di mercato. Credo sia la prima volta di riconquista di quote di mercato da altri Paesi comunitari. Restano aperti problemi pesanti, ereditati e nuovi. Il più importante riguarda l'allargamento della condivisione degli obiettivi del cantiere. Temo che se così non fosse la cura del ferro potrebbe abortire anche nel 2017 e che il completamento del Gottardo rischierebbe di essere più una opportunità per scendere dal Nord Europa a Milano piuttosto che per salire dai porti tirrenici. Infine la certezza delle decisioni dei Comitati di gestione dei sistemi portuali, altro timore, potrebbe essere oggetto di continui ricorsi».

A.F.

IL DENARO NON DORME MAI



di GIUSEPPE TURANI

L'AMERICA È PIÙ FORTE DI TRUMP

T RUMP sembrava destinato a sconvolgere l'America e il mondo, ma soprattutto aveva promesso a Wall Street un taglio delle imposte (fino a portarle al 15%) e il mondo degli affari aveva puntato su di lui con entusiasmo, segnalato dai progressi dei listini azionari (che in questo non meritano mai). Da novembre (data della sua elezione) a oggi non è successo però niente. Nessun messicano è stato rispedito a casa, il famoso muro forse si farà, forse no, il blocco degli ingressi islamici viene continuamente bocciato, la riforma fiscale sonnecchia al congresso (e comunque si parla quasi del 30 per cento, non più del 15). L'unica cosa che è successa è che la Federal Reserve ha cominciato a rialzare, prudentemente, il costo del denaro. Per il resto, il presidente continua a fare nuovi minacciosi (o pieni di promesse), ma in concreto non si vede nulla, a parte il denaro che costa di più.

LA COSA buffa è che Wall Street, con migliaia di analisti, non sembra nemmeno essersi accorta che Trump parla, ma non fa e che l'America è sempre quella di prima. I listini, però, salgono e hanno l'aria di non volersi fermare tanto presto. Come mai?

Gli specialisti dei mercati forniscono varie spiegazioni, ma il tutto può essere descritto con una sola battuta: il mondo sta meglio, si è lasciato alle spalle la crisi del 2007, e quindi molte aziende vanno bene, fanno forti guadagni, e la ruota è tornata a girare. Non va veloce come un tempo, ma va bene. Il panorama non è più quello di sterminate distese di aziende sull'orlo del fallimento e incerte sul proprio futuro. E quindi è tornata la voglia di guadagni, di investimenti (almeno in America), di nuove sfide.

Trump aveva promesso il paradiso in terra, per il mondo degli affari, ma si è ormai capito che nemmeno lui ha tutto questo potere. Però il mondo che c'era prima non era poi male, aveva funzionato per tanti anni e quindi perché fermarsi? Perché non mettere un po' di risparmio sulla Apple o sulla Luxottica?

Qualcuno li ha messi addirittura su Snapchat e ha preso la fregatura. Ma anche questo è normale. Nei mercati che funzionano c'è sempre qualche sbaglio, qualche errore di entusiasmo. Quello che resta è che, almeno in America, l'ottimismo è tornato. Si è capito che l'America è comunque più forte di Trump e si corre anche lui fa poco o niente addirittura.

Assoporti chiude il dossier delle nomine
«Lo Stato non si faccia concorrenza»

Francesco Mariani, vicepresidente di Assoporti, è ottimista. «Si devono fare scelte infrastrutturali collegandosi al mercato. La nave non cerca la banchina, ma la merce».

GENOVA

F RANCESCO Mariani, 64 anni, genovese, vicepresidente di Assoporti. Primo bilancio del nuovo corso?

«In questi mesi abbiamo lavorato alla governance delle 15 autorità, nelle prossime settimane chiuderemo la partita».

Parliamo di investimenti.
 «Veramente la benzina dei porti sono i traffici».

Ma se non ci sono le attrezzature per accoglierli... Intanto: gelosie e localismi sono stati superati nella nuova compagine voluta dal ministro Delrio?

«Qui si vuole superare soprattutto la fase del pubblico in concorrenza con se stesso. Lo Stato non può fare un investimento in un porto e ripetere la stessa cosa cento chilometri più in là. Deve programmare, individuare qual è l'infrastruttura migliore. Poi, se il privato vuole intervenire, tappeti rossi».

Strada opposta al campanilismo.

«Con quel sistema tutti dovevano avere il terminal container, il terminal crociere... Non può essere così».

Lo sviluppo dei porti è stato frenato dalla burocrazia?
 «Sì, ma immagino che molti proble-

mi saranno risolti con il nuovo codice degli appalti. Si è intervenuti anche sui dragaggi, che avevano tempi lunghissimi».

Un po' come i piani regolatori.
 «Tra poco usciranno le linee guida che daranno anche una tempistica più ragionevole rispetto al passato. Ci sono state senz'altro lungaggini che hanno impedito lo sviluppo pieno del sistema. Oggi sono ottimista, credo che si potranno superare».

Per dirla in modo banale, sarà la volta buona?

«In passato nella legge obiettivo c'era tutto e il suo contrario. Ora si fanno le scelte infrastrutturali collegandosi direttamente al mercato. Così è intelligente. Detto in una battuta, la nave non cerca la banchina, cerca la merce».

Torniamo alle infrastrutture.
 «Inutile realizzarle se non verranno poi utilizzate. Se gli investimenti vedono la partecipazione dei privati, è un segnale che sono corretti».

Decenni di gomma, prima. Come si recupera il ritardo?

«Bisogna favorire l'intermodalità. Proprio in questi giorni partono Marebonus e Ferrobonus, il governo ha individuato finanziamenti per sostenere la cura dell'acqua e del ferro. Un atto molto importante. Va in questa direzione anche l'iniziativa delle autorità di sistema. Un esempio, il porto di Trieste: ha raggiunto settemila treni all'anno, incredibile. Quindi c'è una piena volontà di favorire il vettore ferroviario come scelta fondamentale».

Parla di volontà politica?
 «Soprattutto. La novità importante di questa riforma è che le autorità di



«I porti sono un termometro, tirano quando l'economia tira. No a ragionamenti avulsi dal quadro»

FRANCESCO MARIANI
 Assoporti

sistema prima erano solo vigilate dal Mit. Oggi invece il ministero ha anche una funzione di indirizzo sulle scelte. Questo non può che aiutare il trasporto ferroviario e le autostrade del mare».

Lucio Caracciolo, direttore di Limes, tra i relatori del forum, di recente ha ricordato: siamo un paese strano, immerso nel Mediterraneo, ma del mare conosciamo veramente poco, campiamo quasi indipendentemente da questa realtà.

«Abbiamo una portualità diffusa, l'Italia è fatta in un certo modo, è lunga e stretta. In generale 54 porti hanno una funzione decisiva per il loro territorio. Alcuni hanno un ruolo nazionale e internazionale. Poi le scelte devono andare nella direzione di un rafforzamento».

Come?
 «I porti sono un termometro, tirano quando l'economia tira. A volte si fanno ragionamenti avulsi da questo quadro economico. Quindi la visione deve tenere insieme la logistica nel suo complesso».

Pensi all'Italia e ti vengono in mente prima di tutto le crociere.

«Era così trent'anni fa. Certo, abbiamo sempre armatori italiani importanti, penso ai Grimaldi. Anche se altri usano il nome italiano che attira ma poi magari sono americani. Guarderei di più alle attività e ai servizi. Senza mai dimenticare che qui stiamo parlando di shipping, di navi. Se c'è un settore internazionalizzato di per sé dai tempi dei fenici è questo. Quando si fanno ragionamenti localistici mi viene da ridere».

ri. ba.