

Dipartimento ministeriale marittimo: le idee che organizzano

La consistente de-localizzazione delle imprese produttive italiane verso l'Est e la globalizzazione hanno evidenziato uno spinoso problema nazionale di governance dei flussi commerciali, soprattutto riguardo l'intercettazione delle merci dirette ai mercati di consumo europei, che oggi deve innanzitutto confrontarsi con il grave ritardo interno infrastrutturale e gestionale, non ancora complessivamente emancipato da una logica meramente localistica. Diversamente da quanto si sta realizzando in altri paesi mediterranei, brillantemente competitivi sulla scena internazionale dell'attrazione logistica dei traffici, in Italia ci si perde nelle piccole e grandi cose da fare

che spesso cambiano valore e posizione con l'avvicinarsi politico dei governi, lasciando qua e là pezzi più o meno compiuti che talvolta sembra quasi impossibile amalgamare tra loro, condizionati dal modo di pen-

invece la portualità, i cui nodi, i porti, sono i gate mondiali basilari di entrata e di uscita delle merci di qualsiasi tipo e destinazione d'uso; l'autore del quadro, il Ministero dei Trasporti, che espone un'immagine senza fronzoli, continuamente aggiustata attraverso un lavoro ininterrotto e quotidiano di ascolto delle parti. Un esponente per tutti, il Capo del Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo, il dottor **Silvio Di Virgilio**, che comprende due direzioni ministeriali e 24 Divisioni.

Dottor Di Virgilio, due ministeri risorse scarse, molte richieste. Come decidete le priorità, in base a quale metodo di lavoro?

sare italiano, saldamente ancorato ad un diffuso spirito egocentrico e neo-corporativo, che affonda le sue radici in un lontano passato. Esiste tuttavia una postazione da cui è possibile godere di una visuale globale più unitaria, che colloca in un unico frame gli aspetti frammentari e talvolta contraddittori animati da così tanti differenti attori, della logistica e dei trasporti italiani. La cornice del frame è la conformazione geografica dell'Italia di migliaia di chilometri di costa; il criterio organizzativo delle scene è



compatibilità con il piano di settore. La programmazione che farà il Ministero delle Infrastrutture sarà nell'ambito delle risorse che saranno assegnate e quindi si tratta di stabilire e concordare quali saranno le priorità degli interventi, sulla base del piano di settore.

Ma i porti sono tutti ugualmente importanti?

No, assolutamente, questo come Ministero lo abbiamo sempre sostenuto. Siamo ad un cambiamento normativo; il vecchio discorso di competizione tra i porti del "tutti fanno tutto" è direi superato, si va più verso una loro specializzazione, a cui saranno destinate risorse sulla base delle previsioni di piano, quindi a dei porti per alcune specialità ed ad altri

per altre.

C'è anche il problema della contesa sulle nomine delle Autorità Portuali tra due ministeri, su cui anche i sindacati hanno espresso contrarietà ...

Secondo me, intanto il problema è più politico che giuridico, e su questo non posso entrare. Tuttavia, un eventuale affinamento o qualche maggiore precisazione va inserito nella legge di riforma della 84, che comunque il Ministero sta predisponendo e che poi confronterà con tutti gli operatori del settore.

Quindi state lavorando sulla riforma della 84/94 su vostro progetto, che discuterete successivamente con le rappresentanze della portualità italiana ...

Proprio così, il Viceministro De Piccoli ovviamente trasferirà queste idee, che sono contenute in uno schema-bozza assolutamente perfettibile, al Tavolo del mare, per sentire il parere di tutti gli operatori.

Più complessa sembrerebbe invece la questione dei dragaggi

C'è stata un'iniziativa secondo me molto importante adottata dai due Presidenti della Commissione Trasporti Camera e Senato, l'On. Meta e la Sen. Donati, perché si trovasse un punto di incontro sulla base della normativa europea rispetto ai problemi ambientali. Ci sono stati due incontri in cui hanno partecipato tutte le componenti - Ministero dell'Ambiente, delle Infrastrutture, dei Trasporti, Assoporti - dove abbiamo conve-



ACP
AUTORITÀ DEL CANALE DI PANAMA

PANAMA

- Il Canale di Panama si amplierà
- Il "Sì" ha vinto con il 78%



CONSOLATO GENERALE DELLA REPUBBLICA DI PANAMA
VIA DUOMO 319 - 80133 NAPOLI - TEL 081 602 85 40/1 - FAX 081 606 30 04
EMAIL consuladodepanama@hotmail.it



programmazione | porto&diporto

► nuto su una norma soprattutto di semplificazione del procedimento di dragaggio. Il problema non è quello che tutti i porti hanno bisogno di 18 metri di pescaggio, ma è di ordine generale, perché nei porti la manutenzione dei fondali trova gli stessi problemi di un dragaggio più o meno profondo, perché è sempre

la parte superficiale quella più inquinata. L'altro aspetto è che se quanto viene rimosso dal fondale va trattato come rifiuto speciale, la bonifica apre il vero problema dei costi, erodendo parte dei fondi destinati alle infrastrutture.

Però il Nord Europa sembrerebbe non avere tutti questi problemi

Questa è una domanda che si fanno in molti. È chiaro che l'ordinamento interno di ogni paese può facilitare l'esecuzione di alcune cose rispetto ad altri. La normativa che noi adottiamo è quella europea, per cui teoricamente dovremmo avere tutti le stesse cose, ma in fase applicativa in Italia abbiamo un contenzioso molto più forte, che verifichiamo anche sulle gare per le opere pubbliche, in cui non ce n'è una senza che non vi sia uno o due ricorsi. Inoltre, è la delicatezza della materia ambientale a generare più conflittualità e quindi più accertamenti e rallentamenti.

Sempre più si parla di trasformare Gioia Tauro in un porto logistico, ma quali misure si stanno prendendo per quel risanamento



sociale che consenta l'apertura dei contenitori in sicurezza?

Come discorso di ordine generale, dove c'è più lavoro c'è meno ingeren-



za, perché sicuramente la malavita opera di più nei posti più poveri. Gioia Tauro ha una sua centralità nel Mediterraneo ed è un porto specialistico quasi privato, direi, perché c'è un

unico operatore. Allora se, come si ritiene, vogliamo fare altre cose dobbiamo ampliare il campo d'azione aumentando il numero dei terminalisti, verificando la capacità di accoglienza delle infrastrutture, e poi indubbiamente aprire qualche container, perché ognuno di essi chiuso vale uno

mentre aperto vale 10, e questo spiega perché, sia per Gioia Tauro che per altri porti, il livello locale regionale non gioisce quando un porto è dimensionato solo per transhipment.

Eppure il Ministro Bianchi pone sotto i riflettori Gioia Tauro in ogni occasione, ma altri porti come Genova o Napoli potrebbero da subito realizzare la logistica dei container...

Che Gioia Tauro sia stata una felice intuizione non c'è dubbio, che la sua posizione sia strategica lo è altrettanto. Parlare di Gioia Tauro non vuol dire ignorare altri porti, ma occorre pianificare e decidere che cosa fare nei porti. A Gioia Tauro, Genova o Napoli serviranno 18 metri per le portacontainer, ma se poi dobbiamo verificare anche che cosa c'è dietro, allora solo su Gioia Tauro c'è un'immensa area libera, su Genova ce n'è un pochino, su Napoli non c'è quasi per

niente. Il Piano di settore si deve fare secondo la conformazione dei porti e le loro possibilità infrastrutturali di sviluppo. Gioia Tauro, Genova o altro io non porrei il problema in questi ►

NON ESISTONO PIÙ I VALORI DI UN TEMPO.



ORO DA INVESTIMENTO UN VALORE CERTO E CRESCENTE*

Golden Age S.r.l.

Compravendita oro da investimento

Acquisto in CONTANTI

massima quotazione rottami auriferi • sterline • monete

Per appuntamento tel. 328.272.46.68

ore 9:30 • 13:30 / 16:30 • 20:30

* da "Il Sole 24ore: variazione 2005-2006: +30,40%

U.I.C. 9019
Autorizzazioni Questura di Taranto

programmazione | porto&diporto

▶ termini.

A proposito di Genova, tempo fa lanciò la proposta di istituire il porto lungo, cioè banchine "portuali" nell'entroterra.

Non c'è dubbio che la cosiddetta banchina lunga consente di smistare meglio il traffico sugli interporti e sulle varie altre modalità di trasporto. E' chiaro che bisogna lavorare in questo senso, non è mica detto che un porto non possa avere un punto di confluenza a 20 chilometri all'interno, coniugandosi poi con le altre modalità. Il nostro limite è che la maggior parte dei nostri porti sono città-porto e quindi dobbiamo pensare a delle soluzioni che vadano o verso il mare o verso l'interno, non abbiamo alternative.

Potrebbero aprirsi contenziosi tra interporti e porti per la gestione dei fondi per i collegamenti sull'ultimo miglio...

Sono le solite conflittualità di livello locale. Io credo che il porto idealmente non finisca nella circoscrizione e che alcuni matrimoni sono indispensabili. L'interporto si deve coniugare con il porto necessariamente, poi il problema di chi gestisce i fondi è sicuramente importante per loro, ma sotto un profilo concettuale lo è di meno.

Questi nodi devono integrare le diverse modalità di trasporto tra loro. Ce ne sono alcune più importanti di altre?

Io credo che tutti sono convinti che le modalità di trasporto devono essere sinergiche e non c'è una scelta di campo di una rispetto all'altra, ma occorre favorire quelle modalità che trovano degli ostacoli sia infrastrutturali che normativi e in questo senso, da Bruxelles si chiede che si compiano gli sforzi per unificare i sistemi doganali ed amministrativi. Io credo però che la gente dimentichi una cosa importante e cioè che nel mondo le merci viaggiano sul mare.

E l'autotrasporto?

È quel concetto importantissimo



del door to door che evidentemente è difficile poi coniugare con le altre modalità, eccetto l'autotrasporto che va sul mare e poi fa il door to door, costituendo una sinergia molto importante tra modalità diverse.

Il contenzioso apertosi tra il Ministro Di Pietro ed Autostrade SpA potrebbe trasferirsi anche ai terminal portuali?

Non voglio entrare in problemi che riguardano i colleghi delle infrastrutture, però ritengo che per qualsiasi atto concessivo bisogna sempre controllare che i programmi di investimento siano effettivamente realizzati. È tutto qui il problema. Questo riguarda i porti, gli aeroporti ... Tutte le concessioni prevedono evidentemente una scadenza e un piano di investimento e di produzione che se non rispettato, deve andare a revoca.

Confindustria chiede l'estensione del Registro internazionale al di sotto delle 100 miglia, ma altri temono che ciò porti, tra l'altro, a sostituire la bassa forza degli

equipaggi italiani con quelli stranieri. Il Ministero sta eventualmente pensando ad un dispositivo di prevenzione?

Noi pensiamo una cosa diversa. Senza modificare lo stato originale del Registro Internazionale, perché ne tradiremmo la finalità, facciamo una norma di tipo diverso, che consenta gli sgravi contributivi sotto le 100 miglia sul modello di quanto fatto per la pesca.

E della Convenzione in scadenza di Tirrenia, come ne pensate il futuro?

Anche su Tirrenia c'è un Tavolo e anche qui si dovrà decidere qualcosa, probabilmente una norma che preveda la proroga della Convenzione fino al 2012. Ma questo ovviamente dovrà trovare d'accordo anche Bruxelles. Il problema è che il grosso della Convenzione riguarda il trasporto pubblico locale che non è competenza dello Stato, al quale spetta solo la continuità territoriale, ma delle Regioni.

Giovanna Visco

sette
7

www.portoediporto.it