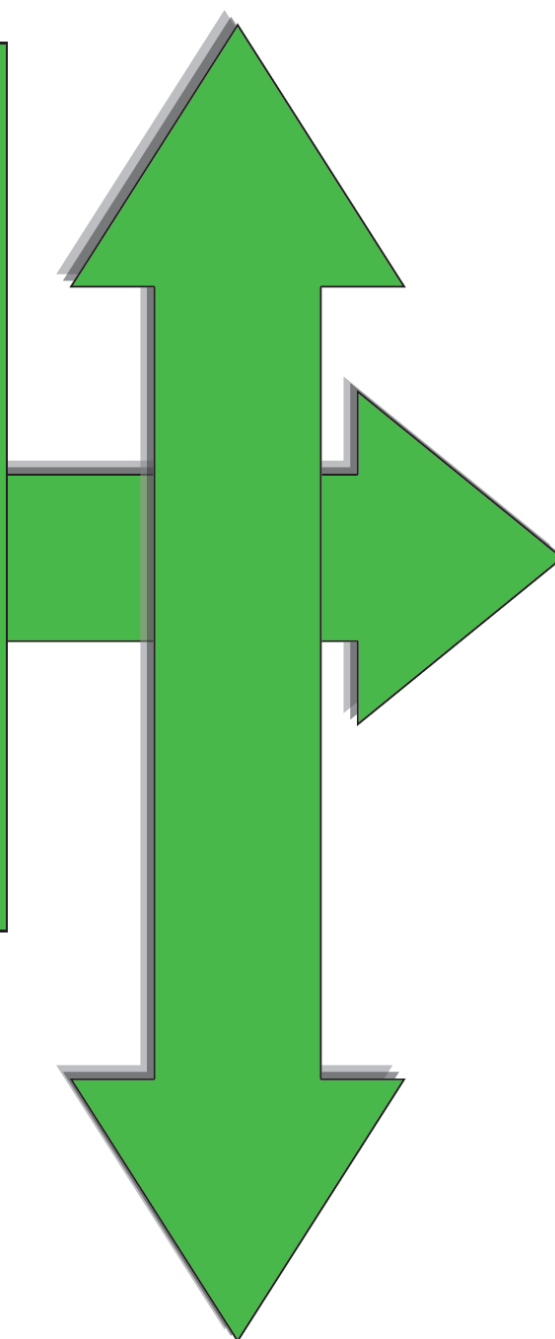


R.E.Po.T.
Rivista di
Economia e
Politica dei
Trasporti



Anno 2016, Numero 1

Rivista Scientifica della Società Italiana di
Economia dei Trasporti e della Logistica



ISSN 2282-6599



I 25 porti nazionali tra utopia e realtà

Paolo Bernardi *

Riassunto

La necessità di adeguare l'organizzazione ed il lavoro portuale nazionale alle regole comunitarie ha imposto, quarant'anni dopo la seconda guerra mondiale, il varo di una riforma portuale che, seppure con grave ritardo, ha introdotto nel nostro ordinamento elementi talmente innovativi da consentire la resa di prestazioni di eccellenza ai concessionari di aree e banchine appena costituiti.

Il settore appena riformato si è trovato tuttavia a dover fronteggiare drammatiche scelte di sviluppo determinate dall'impiego di navi con dimensioni e capacità di carico sempre maggiori, dal sostanziale insuccesso del progetto di costituzione di una rete interportuale nazionale e dalla volontà degli armatori di partecipare, in associazione con i concessionari, alla gestione dei terminal portuali.

D'altra parte la mancanza di adeguate strategie competitive e sempre maggiore dipendenza dei concessionari dalle politiche concorrenziali e di mercato praticate dai grandi vettori marittimi ha indotto alcune Authority a facilitare una impropria politica di abbattimento dei costi portuali deprimendo un settore che dovrebbe invece essere fonte di prosperità per il territorio di appartenenza.

Eventi così importanti avrebbero dovuto trovare l'adeguata risposta in una riforma della legislazione portuale che contenesse una approfondita opera di perfezionamento, manutenzione e rispetto delle regole introdotte dalla Legge 84/94 così come in una appropriata replica dello stato che, alla richiesta di indifferibili infrastrutture anche logistiche proposte da un settore fondamentale dell'economia nazionale, favorisse un uso appropriato dei porti nazionali di trasbordo capitalizzando l'immenso patrimonio portuale che arricchisce le coste del nostro Paese.

Parole chiave: Concessioni portuali, riforma portuale, terminali di trasbordo

1. I porti e il gigantismo navale.

Il sistema portuale del nostro Paese, già uscito riformato a seguito degli interventi disposti con i decreti Prandini e con la successiva Legge di riforma dei porti del 1994, aveva fondamenta operative molto diverse dalle attuali perché calibrate su esigenze del comparto marittimo che si andavano ridefinendo sotto l'impulso di una domanda di trasporto di merci containerizzate in crescita esponenziale apparentemente inarrestabile.

Se l'iniziale sviluppo dimensionale delle navi veniva valutato come il naturale adeguamento alla domanda di trasporto, dobbiamo ritenere che l'attuale fase di gigantismo navale sia figlia dello sviluppo dei mega-carriers con una sfida competitiva giocata tutta all'interno di questa categoria e tuttavia la concentrazione ed il

* Autore a cui spedire la corrispondenza: Paolo Bernardi (bernardi.paolo@libero.it)

trasferimento di massicce quantità di contenitori con l'utilizzo di mezzi navali così imponenti non è cosa che possa riguardare i soli vettori marittimi poiché genera severi problemi di tipo logistico e di sicurezza ambientale, oltre a richiedere imponenti opere di dragaggio ed esclusive infrastrutture portuali la cui realizzazione necessita di esorbitanti risorse finanziarie perlopiù a carico della spesa pubblica.

Nel circoscritto mondo della marineria mercantile esiste una scuola di pensiero che avversa il gigantismo navale e lo fa anche ricordando l'analoga vicenda nella costruzione delle navi petroliere che, con l'entrata in servizio della serie *mammoth* e della relativa classe ULCCs (*ultra large crude carriers*), raggiunsero la capacità di carico trasportabile di 550.000 tonnellate. A causa delle loro enormi dimensioni le superpetroliere non potevano entrare a pieno carico in molti porti e tuttavia non fu questo il motivo determinante per la loro scomparsa che è invece da ricercare nelle "umanissime" economie di esercizio perpetrate dagli armatori ed alla base del catastrofico incidente occorso alla nave Exxon Valdez che fu poi la causa della fine delle costruzioni di questo tipo. Utile ricordare che oggi le più grandi navi porta containers hanno esclusive caratteristiche che, anche all'ormeggio, prevedono il funzionamento di generatori in grado di soddisfare il fabbisogno di energia elettrica di una città di 16.000 abitanti (14 MW), possono contenere circa 120.000 Tonnellate di merce, parte della quale classificata pericolosa, stivata in circa 12.000 contenitori (o 18.000 TEUs.)¹, a pieno carico hanno 16 mt di scafo immerso sotto la linea di galleggiamento, hanno una lunghezza di 399,2 mt. ed una larghezza di 54 mt.²

Per meglio comprendere quanto impegnativo possa essere lavorare su una nave di queste dimensioni, possiamo considerare che nel recente accosto della Benjamin Franklin (26 dicembre 2015) al terminal APM di Los Angeles, sono stati movimentati 11.229 containers di varie dimensioni dei quali 7.300 circa in import ed il rimanente in export, utilizzando, in terminal ed a bordo nave, circa 1.500 lavoratori portuali, facendo uso contemporaneo di nove gru di banchina³ oltre a disporre di uno spazio a terra non inferiore a 150.000 m² per un periodo di oltre 56 ore, tanto quanto sono durate le operazioni di imbarco e sbarco.

Nel nostro caso l'esercizio di navi di queste dimensioni, classificate come "Post Panamax Plus" o "Tripla E", non sembrerebbe generare rischi simili a quelli evidenziati dall'esercizio delle superpetroliere e tuttavia non devono essere sottovalutati i molti problemi conseguenti alla loro operatività nella maggior parte dei porti mediterranei che, per ragioni orografiche, storiche e commerciali, sono perlopiù contigui ad aree urbane densamente popolate, costretti in spazi che raramente si possono espandere se non per mezzo di riempimenti a mare, hanno infrastrutture di banchina dimensionalmente modeste e solo eccezionalmente possono fornire ormeggi dotati di fondali posizionati a -15 mt.

Il recente disastro ambientale occorso il 13 agosto scorso nel porto cinese di Tianjin ha dato chiara indicazione dei pericoli correlati ad accumuli di merci, molte delle quali classificate pericolose, quando vengano a mancare le necessarie condizioni di sicurezza che sono, purtroppo e sempre più spesso, sacrificate dal terminalista alla necessità di soddisfare estemporanee esigenze commerciali ed operative di un Cliente che talvolta è associato nella stessa concessione.

1) CMA CGM nave Benjamin Franklin

2) CMA CGM Benjamin Franklin (25629K)". Veristar Info. Bureau Veritas. Retrieved 2015-12-28

3) THE WALL STREET JOURNAL (by Erica E. Phillips, Dec. 30, 2015)

2. Gli interporti. Un progetto a metà.

Il tentativo di costituire una rete interportuale capace di interagire con un sistema di porti che avrebbe potuto così accrescere la propria capacità produttiva, mantenendo la necessaria efficienza con tempi minimi di giacenza delle merci in porto, ha dimostrato che gli investimenti territoriali previsti in mancanza di un progetto integrato e finalizzato allo sviluppo del sistema portuale e logistico nazionale, producono una struttura distributiva sclerotica e priva di quelle solide caratteristiche che la renderebbero stabilmente capace di soddisfare, sia funzionalmente sia finanziariamente, le esigenze commerciali di un moderno Paese industrializzato.

Nei primi anni ottanta venne infatti concepito, con una certa lungimiranza ma comunque già sotto la pressione di una preoccupante congestione nel traffico autostradale, il Piano Generale dei Trasporti che, con il primario obiettivo di sviluppare il trasporto ferroviario delle merci tra i nostri porti ed alcuni centri di raccolta strategicamente disposti sul territorio nazionale, fu approvato nell'aprile del 1986. L'atto finale di questo progetto, per certi versi già destinato al fallimento, fu compiuto il 4 agosto 1990 con l'emanazione della legge 240 che, definendo gli "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità", è rimasto unico atto alla base dell'intervento pubblico nel campo della logistica e dell'infrastrutturazione interportuale. Il Piano dei Trasporti voleva andare incontro alla richiesta di una riforma che stimolasse un riequilibrio delle modalità di trasporto, da realizzarsi sostenendone e incoraggiandone l'integrazione, anche attraverso il potenziamento del sistema ferroviario con l'obiettivo di sottrarre quote di traffico all'autotrasporto. Sulla base delle indicazioni fornite dal Piano, l'Istituto Superiore dei Trasporti predispose, nel 1989, uno studio rivolto alla definizione su scala nazionale di una rete interportuale capace di coprire l'intero territorio italiano identificando i luoghi di raccolta delle merci per la formazione e lo scarico di treni blocco; tali nodi dovevano essere 6 nel 1982, 14 nel 2000, per diventare definitivamente 24 a completamento del progetto previsto entro l'anno 2015. In quest'ampio progetto veniva inserito il piano di raddoppio della linea ferroviaria pontremolese quale potenziamento della infrastruttura di collegamento dei porti tirrenici di La Spezia e Livorno con la dorsale ferroviaria nazionale sulla quale sarebbe poi stata realizzata la nuova linea dell'alta velocità. La realtà dei fatti mise purtroppo presto in evidenza ciò che il buon senso già indicava al tempo della formulazione del Piano e cioè che l'infrastrutturazione interportuale diffusa su tutto il territorio nazionale, quando non è accompagnata da interventi di carattere regolatorio e da azioni incentivanti o disincentivanti secondo i casi, non risolve compiutamente i gravi problemi connessi alla filiera del trasporto ma, al contrario, favorisce lo sviluppo di attività progettuali tra loro disorganiche.

D'altra parte, in molti casi, la mancanza di una generale azione di coordinamento e di governo delle risorse destinate alle singole infrastrutture portuali, accompagnata in ambito locale da una risoluta attività decisionale attuata su esclusive linee guida di sviluppo ed esercitata discrezionalmente dalle troppe Autorità Portuali, è stata causa di una progettazione dei siti che ha visto prevalere interessi esclusivi a scapito di quelli più generali di un sistema logistico nazionale. Sono state così favorite opere di sviluppo infrastrutturale spesso inutili o in antitesi alle premesse funzionali o commerciali del sistema Paese.

In altri casi, con il manifesto sostegno delle Authority, le aree portuali in concessione sono state adibite ad esclusivo beneficio di soggetti terzi portatori di interessi

prevalentemente estranei alla valorizzazione dei siti stessi così come al controllo della sostenibilità del loro indiscutibile costo economico ed ambientale.

3. Il porto. Centro di profitto dell'armatore.

Dalla seconda metà degli anni novanta venne avviata da parte dei concessionari una consistente riduzione delle tariffe di Terminal Handling (THC) come mezzo più idoneo a contrastare la concorrenza tra gli stessi operatori portuali avvantaggiando, sul momento, quelli tra loro che avevano già portato a buon fine l'ammortamento dei propri investimenti iniziali. Questa iniziativa sviluppata dai terminalisti sui costi di movimentazione da loro praticati ha portato i nostri porti al declino tariffario indicato nella tavola 1.

Tavola 1: Variazione valore effettivo di THC – Terminal Nazionali

	<i>Tariffa media effettiva</i>		<i>THC 1990 Rivalutato 2015 ISTAT</i>
	<i>1990</i>	<i>2015</i>	
Tariffa THC	Lit. 230.000 (Euro 113)	Euro 80/90	Euro 190/220

Fonte: Dati propri. Tariffe minime praticate dai terminalisti agli Armatori di primaria importanza.

Trattandosi della resa di servizi che hanno risentito, in modo diverso da porto a porto, dell'applicazione di nuove regole di disciplina dell'ordinamento e del lavoro portuale non è corretto rivalutare a costi attuali, se non in maniera del tutto teorica, le tariffe praticate dai terminalisti nel 1990 e tuttavia occorre notare che nello stesso arco temporale l'impiantistica di settore ha visto allineati i propri prezzi di vendita a quanto previsto dall'indice di rivalutazione fissato dall'ISTAT per i prezzi alla produzione dei prodotti industriali. Nel contempo i ricevitori o gli speditori della merce corrispondono ai vettori marittimi T.H.C. che ammontano mediamente a 190 Euro oltre al costo dei servizi accessori (ad es. le soste dei contenitori in porto) che spesso in passato il terminalista non fatturava alla Compagnia di navigazione se non per il periodo eccedente i 15/20 giorni.

Le ragioni di un così importante ridimensionamento dei ricavi vanno ricercate, piuttosto che nel risultato di azioni mirate al contenimento dei costi di produzione dei servizi di Terminal, nel legame concessorio e societario, anziché esclusivamente commerciale, dei terminalisti con i vettori marittimi. A questo si aggiunge l'insensata concorrenza giocata oggi da alcune Autorità portuali che, anche per mezzo di una diversa applicazione di canoni concessori e di costi portuali, deprimono valore e funzione dei porti commerciali a tutto vantaggio delle Società miste Terminalisti/Armatore che mirano all'abbattimento dei costi associati alle attività portuali ed alla connessa logistica distributiva. Indicativo in proposito è il raffronto elaborato a titolo esemplificativo sui conti del settore portuale relativi all'attività delle A.P. di Genova e della Spezia.

Tavola 2: Raffronto sulle maggiori voci di entrate e uscite correnti delle A.P. di Genova e della Spezia (valori in milioni di Euro).

	Entrate Correnti Proprie						Uscite di Funzionamento				
	<i>Totale proventi</i>	<i>di cui</i>	<i>Per tasse portuali</i>		<i>Per canoni concessori</i>		<i>Importo Totale</i>	<i>Per Personale</i>		<i>Per acquisti di beni/servizi</i>	
Valore nazionale	439		205	47%	146	33%	221	96	43%	*48	22%
A.P. di Genova	68	15,5%	35	51%	31	46%	21	17	81%	3,5	17%
A.P. di La Spezia	15,5	3,5%	9	58%	2,7	17%	5	3,2	64%	1,5	30%

*A livello nazionale il maggior importo indicato è quello relativo a prestazioni istituzionali anziché per acquisti di beni/servizi

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Relazione sull'attività delle Autorità portuali (2009)

Nelle prime fasi di sviluppo dei terminal containers l'attenzione commerciale degli armatori si era prioritariamente concentrata sulla qualità del servizio e quindi sugli aspetti contrattuali legati alla produttività dei terminalisti ed alla necessità di evitare costosi tempi di attesa delle navi prima dell'ormeggio e dell'inizio delle attività di sbarco/imbarco. Gli operatori erano così impegnati ad assumersi gli obblighi conseguenti garantendoli entro determinate condizioni, anche per mezzo di sempre più sofisticati impianti di sollevamento e di innovativi programmi informatici per la gestione e la pianificazione delle attività operative.

L'estrema vivacità progettuale, indirizzata al raggiungimento di elevati risultati nelle prestazioni operative, diffusamente registrata tra i terminalisti americani ed europei, a partire dagli anni '80 si è andata via via affievolendo a dimostrazione dei mutati rapporti contrattuali stabilitisi tra questi ultimi e i vettori marittimi. Le poche Compagnie di navigazione che rendono pubblici i loro bilanci evidenziano cospicue perdite di esercizio le cui cause sono attribuite all'eccesso di offerta di trasporto marittimo con la conseguente riduzione dei noli. Questo fa supporre che l'interesse dei vettori, non più rivolto al ferreo mantenimento dei programmi di viaggio delle proprie navi, sia oggi indirizzato all'abbattimento di tutti i costi di filiera con lo scopo immediato di contenere e/o compensare le perdite di esercizio della tratta marittima sulla quale tuttavia gli armatori continuano ad investire cifre iperboliche ottenendo comunque pessimi risultati in termine di affidabilità dei servizi marittimi. A mo' di esempio si rileva che sulla rotta transpacificca, tra maggio 2014 e febbraio 2015 ha mantenuto un valore medio approssimativo del 60%⁴.

L'interesse dei soci armatori e l'attuale livello tariffario praticato per l'attività di terminal handling possono quindi spiegare anche l'odierna indisponibilità da parte di alcuni importanti terminalisti a sostenere investimenti legati alla sostituzione di quegli impianti che, strutturalmente, dimensionalmente e tecnologicamente, sono già da tempo logorati e superati ma sui quali si preferisce eseguire dubbi interventi di *revamping*.

4) Drewry's Carrier Performance, 2015

4. Il futuro del porto. Risorsa o fardello della società metropolitana.

Il ridimensionamento dei benefici economici prodotti dalle attività portuali non poteva non coinvolgere i rapporti di convivenza tra la società portuale e quella

municipale venendo a mancare parte di quel benessere finanziario e occupazionale che l'attività portuale procurava in passato alle risorse locali.

È norma consolidata su scala mondiale che per giustificare la sostenibilità del suo evidente costo economico ed ambientale un insediamento portuale debba generare, in favore delle comunità locali, un apprezzabile introito indispensabile anche allo sviluppo degli investimenti richiesti dagli eventuali progetti di espansione dell'insediamento stesso. Nel nostro Paese tuttavia la competizione giocata tra Autorità Portuali, anziché tra i diversi Operatori di settore, ha cassato ogni possibilità di strutturare in forma dovuta i tributi a carico dei concessionari giungendo in qualche caso a porre a carico del pubblico opere la cui esecuzione avrebbe dovuto essere esclusivamente a carico del privato.

I canoni concessori applicati nei confronti dei nostri operatori portuali non trovano corrispondenza con quanto richiesto in simili realtà internazionali per le quali, tenendo doverosamente conto del valore intrinseco delle aree in questione, vengono applicati canoni che, al netto degli investimenti in strutture ed impianti, hanno spesso importi corrispondenti al 25% circa di quanto fatturato dai concessionari per i servizi da loro resi nella movimentazione delle merci.

Tavola 3: Raffronto sulle quote imposte per canoni concessori in vigore in differenti aree geografiche.

UBICAZIONE CONCESSIONARIO	CANONE CONCESSORIO (valore quota fissa: € / mq. / anno)	
PORTI ITALIANI		
Porto del versante adriatico	Tariffa composta (canone fisso più eventuale tassa per unità di prodotto movimentata)	
Concessionario 1	7,7	€ 0,51 per TEU pieno
Concessionario 2	5,1	
Porto del versante Tirrenico	Per superficie Scoperta / coperta	
Concessionario 1	4,8 / 12,1	
Relazione Corte dei Conti su gestione Autorità Portuale della Spezia	5,6**	
PORTI dell'UNIONE EUROPEA - NORD EUROPA*		
Porti sul mar Baltico	Tariffa composta (canone fisso più tassa per unità di prodotto movimentata)	
Concessionario 1	2,68	€ 1,63 per TEU per anno
Concessionario 2 (Licenza di servizio per area e gru di banchina)	8,00	più € 3,95 per TEU per anno oltre il minimo garantito***
Porto del Mare del Nord	Concessione su terminal parzialmente attrezzato dall'Autorità concedente	
Concessionario 1	20% del fatturato attivo con minimo garantito***	
Porto del Mare del Nord (U.K.)	Solo per affitto di area e banchine portuali	
Concessionario 1	5,1	sola superficie scoperta
PORTI EXTRAEUROPEI*		
Porto africano sul versante atlantico	Tariffa composta (comprensiva di canone fisso più tassa per unità di prodotto movimentata)	
Criteri di rilascio delle concessioni determinato a livello nazionale e	18.32 (con rivalutazione annua del	Più € 14.06 per TEU e € 0.88 per tonnellata di

applicato da tutte le Authority	10%)	merce varia
Porto del versante adriatico	Tariffa annuale globale	
Per Concessionario di Terminal container	20% del fatturato attivo	
<p>* Al netto degli eventuali investimenti in strutture ed impianti</p> <p>** Valore medio dei canoni concessori corrisposti dai terminalisti nell'anno 2010 per aree operative scoperte e superfici coperte</p> <p>*** Il minimo garantito è calcolato sui volumi corrispondenti all'80% della capacità operativa del terminal o del fatturato. Entrambe i valori definiti a livello previsionale dall'offerente in fase di appalto.</p>		

Fonte: Dati propri.

Anche sul lato dell'impiego di manodopera si è avuto un considerevole ridimensionamento della ricchezza prodotta e rappresentata dal numero di addetti e dalla loro retribuzione media e se la quantità del personale impiegato nelle diverse attività aveva inevitabilmente cominciato a ridursi con l'avvento dei traffici specializzati, la retribuzione media procapite è stata, con l'unica eccezione dei dipendenti delle Autorità Portuali, fortemente ridimensionata rispetto al passato in seguito all'adozione di meno onerosi contratti di lavoro che per di più comprendono i necessari, e un tempo impensabili, regimi di flessibilità.

È necessario infine notare che, anche per quanto riguarda i Paesi europei, le Autorità portuali hanno spesso stretti rapporti di dipendenza con le amministrazioni locali sul cui territorio si sviluppa il porto arrivando, in qualche caso, a dipenderne funzionalmente. È proprio in virtù di queste forme di dipendenza, esercitate talvolta in maniera oppressiva, che le Autorità municipali sono in grado di governare lo sviluppo dei porti in armonia con lo sviluppo metropolitano e i canoni concessori che vengono applicati nella maggioranza di questi casi sono, così come indicato nella tavola 3, largamente remunerativi delle superfici portuali concesse e per questo in grado di coprire sia i costi legati all'assolvimento delle esigenze di salvaguardia ambientale sia quelli infrastrutturali richiesti da entrambe le forme di mobilità urbana e portuale.

5. La rete portuale nazionale. Un trascurato unicum.

Il mare Mediterraneo serve un enorme bacino di abitanti ed è ricco di porti che da sempre sono stati utilizzati dalle popolazioni rivierasche per il traffico e gli scambi mercantili con il loro entroterra cosicché oggi, per il traffico domestico di contenitori, sono attivi sul nostro mare 58 porti⁵ dei quali 14 sulle coste italiane, 2 su quelle francesi, 4 su quelle spagnole ed i restanti 38 distribuiti lungo le coste dei rimanenti 12 paesi rivieraschi e del mar Nero. Certo è che nessuno di questi porti può offrire, come nel citato caso del recente accosto della Benjamin Franklin al terminal APM di Los Angeles, infrastrutture e servizi adeguati ai grandi volumi che devono necessariamente essere movimentati da una nave oceanica di ultima generazione garantendone l'ormeggio in tutta sicurezza con banchinamenti e fondali adeguati, con disponibilità in terminal di vasti spazi da destinarsi allo stivaggio dei contenitori e con gru di banchina (e di piazzale) progettate e costruite con il fine di poter sviluppare le notevoli prestazioni operative richieste.

Infrastrutture e servizi che già oggi possono invece essere offerti da quasi tutti i porti di trasbordo esistenti avvalorando così l'idea che, all'epoca della sua progettazione, aveva disegnato per il terminal di Gioia Tauro una funzione di *Hub-and-spoke* ovvero sia di collegamento tra servizi oceanici e servizi di cabotaggio verso i porti minori. Per scelta dei Carrier questa funzione è tuttavia mutata nel tempo privilegiando,

per i porti di trasbordo mediterranei, le funzioni di *Intersection* (svolte con attività di trasbordo tra servizi oceanici sviluppati su rotte diverse) o di *Relay* (che è attività di trasbordo tra servizi oceanici che seguono rotte analoghe ma che toccano differenti porti di imbarco e sbarco).⁶ D'altra parte alcuni analisti hanno evidenziato che il limite di redditività nella gestione di una grande nave (10,000 TEUs o più) si basa sulla necessità di affrontare il viaggio oceanico (East e West bound) con un fattore di riempimento non inferiore al 90%⁷ e questo fatto, unitamente alla selezione di alcuni porti maggiori su cui operare ed in mancanza di una politica nazionale dei trasporti e delle infrastrutture portuali, ha consentito ai grandi vettori marittimi di far prevalere le convenienze della loro politica gestionale, che però si è rivelata spesso di corto respiro, sugli interessi di una equilibrata politica dei trasporti.

- 5) Sea Med Trade - MALTA 6th to 7th APRIL 2006
How much bigger will boxship get ? – Will terminals be able to cope ?
- 6) THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS
Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography , Hofstra University, New York, USA.
- 7) International Transport Forum. The Impact of Mega-Ships.

I servizi di transshipment, inizialmente sviluppati nel Mediterraneo centrale nei porti di Malta e Gioia Tauro ed in seguito estesi ad oriente a Port Said e ad occidente ad Algeiras, Cagliari e Tangeri, sono oggi totalmente controllati dai tre maggiori Carriers che, comprensibilmente, privilegiano nelle loro scelte operative i porti a minor costo di esercizio, (nord Africa) seppure mantenendo una sufficiente attività nei nostri due che godono, è bene ricordarlo, dello status di porti comunitari.

Volendo comunque ragionare in sintonia con il presumibile obiettivo dell'Armatore di ottenere il massimo profitto da ogni viaggio nave ipoteticamente impegnata in un servizio pendolare che operi tra Mediterraneo centrale ed estremo oriente, dobbiamo considerare che la redditività di un servizio settimanale, sviluppato con navi di tipo Post Panamax Plus (10.000 TEUs. o più), dovrebbe contare su una disponibilità minima annuale di carico per circa 600.000 contenitori (più o meno 900.000 TEUs.), equamente ripartiti in ambo le direzioni della tratta.

Sull'astratto presupposto che per il nostro Paese la movimentazione annuale di merce containerizzata, in importazione ed in esportazione, consista oggi in circa sei milioni di TEUs, la totalità dei Vettori che da qui operano sulle rotte oceaniche sarebbe in grado di formare, singolarmente o in alleanza tra loro, quei servizi marittimi che, dotati di grandi navi oceaniche, potrebbero convogliare attraverso i nostri centri di trasbordo la quota di traffico settimanale, corrispondente a circa 75.000 contenitori (circa 110.000 TEUs.), originata dai nostri mercati di scambio e destinati al trasporto marittimo.

Innegabili i vantaggi che potrebbero derivare al nostro sistema dei trasporti, così come agli stessi vettori marittimi, dal potenziamento dell'attività di trasbordo che concentrerebbe grandi volumi di merce in un numero ridotto di aree portuali consentendone poi lo scambio diretto, per mezzo di feeder, con i porti prossimi al punto di origine della domanda di trasporto. Il nostro sistema logistico potrebbe d'altra parte contare, in ognuno dei quattordici porti nazionali, su stabili collegamenti marittimi con gli scali usati in trasbordo e da qui direttamente con ogni destinazione continentale e transoceanica.

6) Una sorprendente riforma.

La Legge 28 gennaio 1994, n. 84 introdusse, in tema di “riordino della legislazione in materia portuale”, concetti rivoluzionari per l’epoca e non solo per la cancellazione di un devastante monopolio sulle prestazioni del lavoro in banchina ma anche perché stabiliva il principio che le aree portuali dovessero essere gestite secondo criteri di efficienza e di profitto caratteristici dell’iniziativa privata. La medesima Legge istituiva Le Autorità portuali alle quali assegnava, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, gli esclusivi compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali.

Si è trattato indubbiamente di una buona Legge che, seppure perfettibile, ha dato corpo alle aspettative degli operatori disciplinando un settore che di regole aveva molto bisogno e tuttavia la mancata pubblicazione dei necessari decreti attuativi l’hanno privata di essenziali guide interpretative.

Nel frattempo anche i mutamenti intervenuti nel settore del trasporto marittimo hanno fatto ritenere che servisse *una revisione della disciplina vigente con lo scopo di offrire risposte efficaci ai nuovi bisogni della odierna realtà portuale* capace di dare impulso ad un settore che rivela notevoli problemi di programmazione e sviluppo anche infrastrutturale.

Nasce così il recente Disegno di Legge di riforma della legislazione in materia portuale con l’evidente intenzione di fissare termini e procedure negli iter approvativi di atti fondamentali nella vita dei porti, come ad esempio i dragaggi, i piani regolatori portuali e la nomina dei Presidenti delle Authority, ma anche di fissare con maggiore chiarezza compiti e responsabilità in capo all’Autorità Portuale precisando nel contempo alcune specifiche competenze dell’Autorità Marittima nell’ambito del porto. Se non si può valutare che positivamente la volontà di regolamentare questi atti, che avrebbero dovuto già essere normati compiutamente per mezzo di Decreti attuativi mai emanati a completamento della Legge 84/94, non altrettanto positivamente possono invece essere valutati alcuni interventi che sembrano essere stati imposti dalla necessità di ratificare provvedimenti che, sebbene già adottati da singole Authority in favore di Operatori del settore, risulterebbero altrimenti inammissibili se valutati alla luce di quanto stabilito dalla Legge tuttora vigente.

Prima comunque di esprimere considerazioni sulla possibile efficacia che la riforma in questione potrebbe avere nella soluzione dei problemi evidenziati, è opportuno valutare sinteticamente i vari aspetti insiti nell’applicazione dei singoli interventi legislativi proposti.

Nell’articolo uno, con oggetto la *Finalità della Legge*, possiamo cogliere positivamente la volontà di fissare con maggior dettaglio compiti e responsabilità delle Autorità portuali e di quelle marittime mentre dubbia è da valutare l’introduzione di un ulteriore corpo di polizia portuale poichè vengono assegnate alle Capitanerie le funzioni di vigilanza, controllo, sicurezza e supporto funzionale a garanzia del normale svolgimento delle attività portuali.

Con riferimento all’articolo due, che norma la *Classificazione dei porti*, si rileva una più chiara classificazione dei porti mentre non si possono giudicare che negativamente le competenze legislative e regolamentari assegnate alle regioni per i porti di rilevanza regionale ed interregionale, a causa della probabile futura introduzione di variegata normative con cui ogni regione tenderà a creare vantaggi ai porti di propria competenza concorrendo così a rafforzare la frammentazione del sistema portuale nazionale indebolendone ulteriormente il peculiare potenziale competitivo.

Il *Piano Regolatore Portuale e relativa attuazione* è il tema normativo dell'articolo tre che esprime la volontà di regolamentare le procedure di ratifica e di attuazione assegnando all'Autorità Portuale il compito di definire gli assetti territoriali della circoscrizione stabilendo le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali (compito già presente peraltro nella vigente Legge) ma esentandone l'approvazione, imposta oggi dalla legislazione vigente, dall'intesa preventiva con i comuni interessati. Dubbia risulta invece la norma che, nello stesso articolo, assegna all'Autorità portuale anche il compito di definire gli assetti territoriali delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie (extraportuali) di collegamento al porto e di sviluppare previsioni concernenti eventuali aree esterne (anch'esse extraportuali) ritenute necessarie allo sviluppo delle attività portuali. È un articolo certamente fatto su misura anche per risolvere conflitti in atto tra le A.P. e alcuni Comuni interessati dando prevalenti poteri decisionali alle Autorità portuali rispetto ai Comuni in questione, venendo così garantito il conflitto di competenze che in futuro potrà verificarsi con gli organi amministrativi locali perché gli effetti delle scelte delle Autorità portuali peseranno certamente sui canoni minimi di vivibilità ambientale dei comuni coinvolti da tali scelte. Purtroppo l'Autorità Portuale è spesso propensa ad omettere la definizione particolareggiata dell'ambito e dell'assetto del porto, non dando indicazione delle caratteristiche e qualche volta perfino ignorando la destinazione funzionale già assegnata alle proprie aree portuali. Risibile, ad esempio, il commento che giustifica, nel piano regolatore di un importante porto contiguo all'insediamento urbano, la totale assenza di una adeguata rappresentazione grafica delle aree operative, di quelle edificate o edificabili e della rete viaria nei loro rispettivi posizionamenti giustificando, nell'allegata relazione tecnica, tale mancanza con la seguente nota: "si è voluto considerare l'ambito portuale come un grande complesso aziendale, le cui strutture ed infrastrutture devono continuamente adeguarsi alle esigenze di una realtà operativa, tecnologica ed economica in continua evoluzione e trasformazione, per consentire alle strutture ed agli operatori economici di reggere la concorrenza e di adeguarsi in tempo reale alle diverse esigenze del mercato". Il citato PRP è stato incredibilmente così approvato autorizzando ciò che in un complesso aziendale è tutt'altro che consentito. A futura memoria.

Nel successivo articolo quattro, vengono disciplinate le **Disposizioni in materia di dragaggio** introducendo una opportuna regolamentazione, di cui peraltro si sentiva estremo bisogno, per l'esecuzione delle attività di dragaggio nei porti e tuttavia in modo singolare non vengono indicati, se non per l'esigenza di mantenere la prevista quota batometrica, i criteri di necessità che richiedono l'esecuzione delle opere di dragaggio.

Le **Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali** e l'**Autorità Portuale** formano rispettivamente l'oggetto degli articoli cinque e sei ed anche in questo caso, per entrambi gli articoli, sembrerebbe trattarsi di norme destinate a sanare situazioni particolari. Nell'articolo sei è particolarmente significativa ed inopportuna l'assenza della norma, peraltro esistente nell'articolo della Legge vigente, che stabilisce la soppressione di una Autorità portuale quando vengano meno i previsti requisiti di produttività del porto sede dell'Autorità stessa. Il Legislatore sancirebbe così il principio che una volta creata l'Autorità portuale rimarrebbe in eterno.

Agli articoli sette, otto e nove che trattano rispettivamente del **Presidente dell'Autorità portuale**, del **Comitato portuale** e del **Collegio dei revisori dei conti** dobbiamo rilevare un rafforzamento dei poteri del Presidente e la definizione delle procedure e dei tempi previsti per la sua elezione. Da valutare positivamente anche il

limite dei due mandati imposto alla rielegibilità dei componenti del comitato presso la medesima Autorità portuale. Nuova è la formula relativa alla nomina ed alla composizione del collegio dei revisori dei conti con la riduzione di due supplenti e la nomina del Presidente da parte del Ministro dell'economia e delle finanze. Appare singolare che tra le competenze del Comitato portuale non sia stata prevista la formulazione del parere sulla determinazione della pianta organica mentre, all'art 11 comma 3, è contemplato che a tale scopo sia sufficiente una delibera dell'A.P. approvata dai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti, dell'Economia e Finanze e della Pubblica Amministrazione e Innovazione. Sembra di capire che, nell'ambito dell'Autorità portuale, la competenza sulla determinazione della pianta organica divenga esclusiva prerogativa del Presidente.

Una prima chiara indicazione del futuro che questa proposta di legge intende dare al complesso del sistema portuale nazionale si ha attraverso il dettato dell'articolo dieci che definisce e regola i **Sistemi logistico portuali** consentendo ad una Autorità portuale di costituire, previo accordo con la Regione interessata, un sistema logistico per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico. Con questo articolo si rafforza ulteriormente, su base regionale, una disastrosa frammentazione del nostro sistema portuale ed il disposto combinato di questo e del precedente articolo tre consentirebbero, ad una singola Autorità portuale, di intervenire massicciamente nel settore dei trasporti sul territorio retroportuale con la totale ininfluenza dei comuni interessati. Se questa è la base scelta dal nostro Legislatore per agevolare la formazione di pochi poli portuali, sui quali poi concentrare massicci investimenti in infrastrutture, è da ritenere che sia conseguente all'idea di affidare il futuro del nostro sistema logistico nazionale ad interventi determinati da singole Autorità portuali confermando con ciò la tragica mancanza di una politica strategica nazionale nel settore dei porti e dei trasporti marittimi.

Entrambe dubbie sono invece da valutare le modifiche legislative introdotte con gli articoli undici, dodici e sedici che trattano rispettivamente della **Vigilanza sull'Autorità portuale**, delle **Risorse finanziarie delle Autorità Portuali** e della **Disciplina fiscale dei canoni demaniali introitati dalle autorità portuali di interesse statale**. Con queste modifiche infatti vengono ridotti gli atti dell'Autorità portuale da sottoporre preventivamente all'approvazione dell'Autorità di vigilanza mentre vengono concessi alle stesse Autorità portuali i proventi derivanti dalle tasse di ancoraggio esonerandoli dall'imposizione fiscale. È tutto da dimostrare che dare una forte capacità di spesa a questo ente pubblico, che ha esclusive funzioni di "indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali ...e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti", sia conveniente all'interesse generale del nostro sistema portuale nazionale o non sia piuttosto una formidabile leva di acquisto del consenso da parte delle amministrazioni portuali ormai gestite dalla politica che ne esprime i Presidenti contravvenendo, generalmente, al disposto del comma quattro di questo stesso articolo che ne stabilisce la scelta tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore portuale.

L'articolo tredici richiama le **Competenze dell'Autorità marittima** specificandone alcune relative ai servizi tecnico nautici che la legge in vigore aveva lasciato in dubbia attribuzione e tuttavia perdura la marginalizzazione, inspiegabile ed inopportuna, del ruolo dell'Autorità marittima nel porto commerciale così come fu determinata in seguito al varo della Legge 84/94. Con il perdurare di questa situazione si sta determinando, se non è già avvenuto, la perdita di un immenso patrimonio professionale che il personale

delle Capitanerie di porto aveva accumulato negli anni di difficile gestione del coordinamento e del controllo delle attività portuali.

Le modifiche apportate dall'articolo quattordici alla *Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo* formano oggetto del provvedimento che reitera la copertura finanziaria dello stato, per gli anni 2010, 2011 e 2012, dell'indennità d'integrazione salariale "straordinaria", nonché la relativa retribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare, destinati ai dipendenti delle cooperative di lavoro portuale temporaneo per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro. Purtroppo questa è la dimostrazione che, negli oltre venti anni di vita della vigente riforma, col continuare a finanziare i vecchi soci delle Compagnie lavoratori portuali, il fiume di denaro pubblico speso a sostegno della trasformazione delle Compagnie portuali in autonome imprese di servizi, non è stato sufficiente ad ammodernare veramente il lavoro portuale

Molti provvedimenti normativi previsti infine dall'articolo quindici del disegno di Legge, destinato a sostituire il fondamentale art. 18 della vigente legge in materia di *Concessione di aree e banchine*, ad attento esame sembrano avere le caratteristiche più di interventi legislativi in sanatoria di atti già compiuti che non di lungimiranti atti regolatori. Come valutare infatti la volontà di legittimare subconcessioni in ambito portuale ovvero di concedere autorizzazioni al subappalto di parti "non preponderanti"? di un ciclo produttivo che per sua natura prevede la resa di servizi di imbarco e sbarco rigidamente sviluppabili da una organizzazione aziendale che consiste in un processo di predisposizione di risorse umane, fisiche, informative combinate in una conformazione strutturata, al fine di portare avanti piani e realizzare gli obiettivi dell'impresa? Tanto più che, come confermato nello stesso disegno di Legge di riforma, la concessione demaniale può essere ottenuta solo da impresa che presenti idoneo programma di attività volto all'incremento dei traffici e dell'attività del porto e posseda un organico adeguato ai programmi presentati. Una contraddizione in termini che vuole nascondere il sempre insoluto problema del lavoro temporaneo oggi fornito, nei maggiori scali marittimi, da organizzazioni parasindacali eredi di prerogative (e quasi sempre di personale) proprie delle disciolte Compagnie Lavoratori Portuali. Come definire poi il potere accordato alle Authority di legittimare il Concessionario che affidi in subconcessione a terzi una parte delle proprie aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, se non come l'implicita accettazione di una deroga all'obbligo di predisporre piani di impresa coerenti con i programmi che hanno determinato il titolo concessorio? Al Legislatore proponente è infine parso molto importante concedere all'Autorità Portuale la facoltà di autorizzare una impresa già concessionaria di area portuale a detenere, nell'ambito dello stesso porto, altra area in concessione ed inoltre ha dichiarato non applicabile l'obbligo di selezione attuata mediante procedura di evidenza pubblica per concessione di aree portuali attigue ad aree concesse ad un unico soggetto. Il combinato disposto di questi due ultimi provvedimenti ha così aperto le porte alla possibilità di consegnare ad una sola impresa concessionaria tutte le aree operative di uno scalo marittimo. Un atto legislativo destinato a sanare una nota e imbarazzante situazione pone invece il bene pubblico in rapporto di dipendenza totale dal nuovo monopolista così creato dalla stessa Autorità che, in base alla vigente Legge, avrebbe dovuto vigilare per evitarne la nascita.

Al fine di evitare incomprensioni o malintesi, il disegno di Legge conclude che le concessioni già assentite restano comunque efficaci nella loro attuale configurazione fino alla loro scadenza. Quel che è fatto è fatto.

Gli ampi margini che la Legge di riforma del 1994 aveva lasciato alla sua interpretazione hanno consentito alle diverse Autorità portuali di elaborarne variegati modelli interpretativi intesi a risolvere i molti problemi di adattabilità delle diverse organizzazioni locali al dettato delle nuove regole e così l'attuale disegno di legge propone alcuni emendamenti apportati con il solo scopo di legittimare diverse interpretazioni inverosimili.

Nel disegno di Legge di riforma portuale in via di approvazione invece è singolare l'intenzione di affrontare i mutamenti intervenuti nel settore del trasporto marittimo delegando le singole Autorità portuali e le relative Regioni a creare i presupposti necessari a dare impulso ad un settore che rivela notevoli problemi di programmazione e sviluppo anche infrastrutturale del nostro sistema logistico portuale. A questo fine verrebbero concessi maggiori poteri e più ampi spazi all'autonomia amministrativa e discrezionale di quelle stesse Authority che hanno fino ad oggi dimostrato scarsa propensione ad esercitare, soprattutto nell'interesse generale del Paese, la funzione regolatrice e i compiti di programmazione connessi alla loro istituzione. Il livello di autonomia finanziaria concesso alle Autorità portuali sarebbe comunque largamente inadeguato ad affrontare gli investimenti necessari allo sviluppo e all'adeguamento anche delle sole infrastrutture portuali, reclamati da molti operatori come indispensabili a soddisfare le richieste prospettate dall'attuale fase di gigantismo navale, mentre resta indeterminato l'uso che le Autorità portuali dovrebbero fare della maggiore disponibilità economica loro concessa.

Tutte le osservazioni esposte inducono a constatare che il disegno di Legge di riforma portuale in via di approvazione rivela una stesura a cui hanno concorso variegati interessi e non apporta positivi elementi di innovazione nella gestione, nello sviluppo e nella regolamentazione del complesso strutturale amministrativo e logistico dei nostri porti ma ne favorisce la destrutturazione di sistema a livello nazionale. A chi giova?

7) Considerazioni finali.

La pressante necessità di cospicui fondi pubblici, essenziali al finanziamento di progetti talvolta tra loro disorganici ma utili a mantenere vivi limitati settarismi localistici ha, fino ad oggi, impedito la pianificazione di un progetto finalizzato allo sviluppo di un unico grande sistema portuale in grado di coniugare in perfetta armonia l'interesse di tutta la regione del Mediterraneo e le nostre esigenze nazionali di esercizio e di sviluppo di una rete logistica multimodale efficiente e diffusa sul territorio.

Progetto prevedibilmente invisibile ai soggetti interessati unicamente al proprio tornaconto diretto ma vera e unica garanzia di duratura mobilità delle persone e delle merci con un maggiore rispetto dell'ambiente ed una migliore valorizzazione del nostro sistema portuale.

Come abbiamo visto la scelta strategica degli armatori di dotare il trasporto marittimo oceanico di navi di enorme capacità di carico ha generalmente colto i terminal portuali inadeguati ed impreparati ad affrontare, strategicamente e finanziariamente, il passo evolutivo proposto. Inoltre la frammentazione del nostro sistema portuale, la irragionevole contrapposizione tra le varie autorità portuali e soprattutto l'assenza di un piano strategico nazionale, forse determinata dal fallimento del precedente intervento dello Stato in favore dell'intermodalità, hanno impedito di sviluppare su base pragmatica e razionale i progetti necessari a dare concrete risposte operative agli armatori. D'altra parte le politiche competitive intraprese dai terminalisti ed incentrate

quasi esclusivamente sulla cogestione dei terminal con i vettori marittimi e la conseguente riduzione delle tariffe applicate ai servizi portuali hanno reso disincentivante lo stanziamento degli importanti fondi richiesti a sostegno delle grandi opere infrastrutturali necessarie.

Il Legislatore, con la recente proposta di legge di riforma, ha individuato in una più spinta autonomia delle Autorità portuali e nel maggior potere assegnato ai loro Presidenti, la risposta ai problemi del nostro settore ritenendo probabilmente che la frammentazione del sistema portuale nazionale potesse diventare un punto di forza nella definizione dei progetti futuri. Sarebbe questo, infatti, il primo passo per lo sviluppo di quei soli porti sui quali gli Armatori concentrerebbero il loro traffico giustificando il conseguente e necessario sostegno dello stato alle opere infrastrutturali richieste.

Tuttavia, come si può desumere dall'analisi dell'esercizio dei nostri due maggiori scali nazionali negli ultimi venti anni, il nostro Paese avrebbe bisogno di sottrarsi alle logiche di propri tornaconti potenziando progetti che antepongano l'interesse generale a quello particolare di alcune corporazioni, liberandoci così anche dalla soggezione nei confronti di soggetti terzi.

La forte contrazione nel numero degli addetti alle attività portuali, il marginale valore degli investimenti sostenuti dagli operatori per l'adeguamento tecnologico dei loro impianti, le insignificanti tariffe richieste al rilascio delle concessioni, la sempre crescente debolezza dei piccoli spedizionieri doganali che oggi controllano solo un valore insignificante di merce in transito, lo stato d'inadeguatezza in cui versa il nostro trasporto ferroviario merci unito al soffocamento tariffario applicato nei confronti dell'autotrasporto ed infine l'enigmatico frazionamento delle aree portuali, sono elementi che indicano grande vulnerabilità e declino di tutti i nostri porti.

Se è chiaro che progetti, proposte o idee rivolti a favorire indirizzi generali e sviluppo controllato delle attività portuali e dei relativi trasporti modali possono risultare inaccettabili a quella moltitudine d'interessi che condiziona una parte dell'attività e dell'economia portuale, tuttavia questi restano l'unica strada possibile per dare vita ad un uso proficuo e ad una riserva di capacità dei nostri scali marittimi che per lo più denunciano difficoltà a produrre più di quanto già oggi facciano.

Non è possibile continuare a sacrificare ambiente e preziose risorse finanziarie pubbliche contando sempre e solo su futuri e immaginifici traffici da sottrarre ad un sistema portuale nord europeo che è tecnicamente molto più forte del nostro perché, oltre ad essere impeccabile fornitore di servizi portuali, già da molti anni ha pensato a dotarsi di una formidabile rete distributiva delle merci concepita privilegiando i sistemi di trasporto ferroviario e fluviale in modo da non interessare in altro modo la mobilità locale e nazionale. Una efficiente rete ferroviaria collega infatti i porti belgi e olandesi, ma soprattutto quelli tedeschi, con gli stati dell'est europeo in un ampio arco di paesi dell'entroterra dipendenti dal trasporto marittimo che vanno dalla Svizzera alla Polonia (seppure dotata di proprio porto dipende in massima parte dal sistema portuale e logistico tedesco), passando per l'Austria, l'Ungheria e la Slovacchia.

Anche l'Italia può sviluppare un sistema intermodale vincente ma dobbiamo necessariamente puntare su un trasporto marittimo a collegamento diffuso su una rete portuale di cui il nostro territorio, così come in forma minore quello degli altri paesi che si affacciano sul Mediterraneo, è particolarmente attrezzato. Il sempre valido progetto delle autostrade del mare potrebbe essere integrato con l'attività dei terminal di trasbordo e questo recherebbe grandissimi benefici sia alla mobilità generale sia all'integrazione di tutti i nostri porti con il tessuto economico a loro limitrofo.

Volendo già oggi intercettare la quantità di traffico domestico diretto ai soli porti nazionali, sarebbero sufficienti i due centri di trasbordo esistenti, Cagliari e Gioia Tauro ma con un terzo, eventualmente collocabile in Sicilia tra Pozzallo e Marsala, il nostro sistema di “hub and spoke” sarebbe certamente in grado di far fronte alla richiesta commerciale ed infrastrutturale determinata dalla crescita dimensionale delle navi oceaniche, ponendosi a servizio anche dei molti porti domestici disseminati lungo le coste del Mediterraneo.

L’adeguamento dei due porti esistenti, con la eventuale costruzione di un terzo modernissimo hub, potrebbe essere realizzato utilizzando le ingenti risorse che verrebbero liberate dalle non più necessarie modifiche agli innumerevoli siti portuali adibiti al traffico domestico, mentre le concessioni di Gioia Tauro, di Cagliari e dell’eventuale terzo porto potrebbero venire affidate ad un consorzio di imprese formato da tutti i terminalisti nazionali che così acquisirebbero anche il pieno controllo sulle attività di trasbordo.

Questa impostazione del nostro sistema logistico, necessariamente accompagnata da appropriati interventi incentivanti, consentirebbe di evitare quella quota d’inutile traffico rotabile che è per gran parte gestito dalle organizzazioni controllate soltanto dai vettori marittimi. Infatti il traffico generato dalle attività portuali viene alimentato oggi esclusivamente dal tessuto produttivo e dal mercato dei consumi nazionali ed attraversa il nostro Paese, da est a ovest e da nord a sud, unicamente per soddisfare le richieste di concentrazione del trasporto marittimo. Una parte dei nostri porti non verrebbe più utilizzata come area improduttiva per il deposito di contenitori vuoti o in trasbordo ed il bilanciamento degli spazi così ottenuti andrebbe a favore sia di una ulteriore capacità produttiva, da soddisfare con la ricerca di nuovi traffici per tutti i terminalisti già oggi operativi, sia di un uso più razionale delle risorse portuali e dei flussi di trasporto intermodali. Non c’è dubbio che la movimentazione di una consistente quota di merce containerizzata (per esempio una quota del tanto vagheggiato traffico destinato al nord Europa) potrebbe sempre avvenire con scalo diretto nel porto nazionale scelto dal ricevitore, dallo spediteo o dal vettore marittimo.

Resta evidente che in una generale politica di gestione della logistica e dei trasporti il legislatore debba includere la revisione del livello minimo dei canoni da corrispondersi per il mantenimento delle concessioni portuali portandoli ai livelli delle altre nazioni e adeguandoli alle necessità delle amministrazioni civiche per la copertura delle spese di sviluppo delle infrastrutture locali a servizio del porto.