

LA LEZIONE INASCOLTATA DI “SAVONA”

John McLaughlin, da tre anni valente corrispondente dall'Italia per il prestigioso Lloyd's List, unanimemente riconosciuto come la “Bibbia” dello shipping, traccia, con occhio esperto e disincantato una fotografia, a volte impietosa, della portualità italiana. Tanto più realistica perché guardata con occhio obiettivo del giornalista che vive le vicende dello shipping dal

“di dentro” ma standone “fuori”. E le conclusioni cui arriva non sono certo esaltanti e non fanno ben sperare per il futuro. Mentre in Europa i grandi porti hanno fatto della cooperazione tra pubblico e privato il mezzo per realizzare progetti vantaggiosi per l'economia e la comunità complessiva, in Italia vigono ancora le vecchie regole dove la logica politica rimane vincente. Sul banco degli imputati il prestigioso “osservatore” mette la politica che non attribuisce il giusto peso alla portualità e prevede, ahimé, che anche la buona

volontà e l'impegno del Ministro Matteoli, soccomberà ad altre priorità ed esigenze. Ed i porti italiani rimarranno vetusti ed inadeguati, privi di quelle infrastrutture indispensabili, invece, per rimetterli in corsa.

di John McLaughlin

Il 30 ottobre scorso il giornale londinese Lloyd's List ha tenuto la sua prima cerimonia di premiazione dello “shipping” italiano in occasione di una cena di gala a Napoli. Tra quelli che hanno ricevuto il premio, che ha il significato di “onorare” il meglio

dell'industria marittima italiana, c'è stato il porto di Savona.

Umberto Masucci, fino a pochi mesi fa Presidente di Federagenti, era tra i giurati. E' lui stesso a spiegare questa scelta: “Abbiamo scelto Savona perché è un esempio per altri porti. Savona ha mostrato come le Autorità Portuali possono e dovrebbero essere guidate”.

“Savona - ha continuato Masucci - è gestita in modo trasparente, efficiente e diretto. E' anche il porto dove Autorità portuale e Comunità Portuale si sono uniti ed hanno vinto contro la politica”.

Dopo tre anni di corrispondenza dall'Italia per Lloyd's List, questo non mi meraviglia affatto. Naturalmente, il porto di Savona ed il suo scaltro e determinato Presidente Rino Canavese hanno dovuto lottare molto con i politici per fare progressi.

Questa è, dopo tutto, la natura di una relazione controversa che oppone l'efficienza all'“interesse”, la programmazione industriale pragmatica all'esercizio del potere, spesso solo a difesa di propri interessi.

E ancora, dopo aver riflettuto sui suoi commenti, mi ha colpito il fatto che non ci sono più molti porti in Europa occidentale dove questo succede. Da Amburgo a Rotterdam, fino a Valencia, governo e imprese private lavorano insieme per pianificare, finanziare e completare progetti importanti di infrastrutturazioni portuali. E lo fanno sul presupposto ragionevole che quei progetti siano vantaggiosi per l'economia, per l'ambiente e per la comunità complessiva, dai lavoratori alle imprese, alle pubbliche amministrazioni.

In Italia, invece, si applicano vecchie regole. Ed a Napoli, nella stessa setti-



McLaughlin

mana in cui Lloyd's List assegnava il proprio premio a Savona, la Camera di Commercio locale designava Luigi Iavarone quale proprio candidato a rimpiazzare Francesco Nerli che è in scadenza da Presidente dell'Autorità Portuale.

La comunità marittimo-portuale napoletana non è stata consultata sulla scelta, e questo non meraviglia. Iavarone è un membro della Camera di Commercio. E' anche un ingegnere. Sembra però che non sia un esperto di porti o di shipping o di altro che possa essere riconosciuto come uno dei requisiti necessari per far bene il Presidente di uno dei più grandi porti italiani.

Come Masucci mi ha detto con preoccupazione quel giorno: "Nerli è stato un buon Presidente. Il porto ha fatto progressi. L'ultima cosa di cui abbiamo bisogno è un ritorno al passato. Per diventare presidente di un porto non basta essere amico di qualcuno. Deve essere nell'interesse generale del porto, come a Savona."

Seguire i porti italiani negli ultimi tre anni è stato per me un insegnamento su come la logica non sempre vinca e come l'azione non sempre si traduca in movimento.

Mentre l'industria armatoriale italiana è vibrante e sempre più internazionalizzata ed il sistema portuale è sostenuto da managers brillanti e moderni, i porti stessi hanno continuato a zoppiare per un decennio ed oltre senza quei finanziamenti che li avrebbero dovuti preparare ad una nuova epoca di commercio globale, proprio nel momento in cui i volumi dei traffici containerizzati stavano fortemente aumentando in Mediterraneo. Nei porti europei si investiva e l'Italia dormiva.

Quando sono arrivato nel settembre

2005 era al Governo Silvio Berlusconi ed il suo Ministro per Infrastrutture e Trasporti era Pietro Lunardi. Poi, è venuto Romano Prodi con Alessandro Bianchi Ministro dei Trasporti. Ed ora c'è di nuovo Silvio Berlusconi con Altero Matteoli come Ministro di Infrastrutture e Trasporti. Anche se un governo si sostituisce all'altro, il campo di attività sembra molto simile. Il Primo Ministro si dilungherà in grandi discorsi sull'importanza dei porti, il Ministro dei Trasporti proporrà numerose nuove iniziative e le sosterrà vigorosamente.

Ma poi, con deprimente prevedibilità, molto poco accadrà.

Si potrà dire che lo stato precario delle finanze italiane non consente il livello di spese che i porti richiedono. I finanziamenti sono stati sempre "divorati" da un ministro delle Finanze che ha problemi più pressanti da risolvere rispetto alla costruzione di un nuovo terminal ro-ro o al miglioramento di una banchina contenitori. Eppure, modernizzare ed espandere i porti italiani non richiede sempre immensi finanziamenti.

E' vero che i principali porti italiani hanno bisogno dell'autonomia finanziaria e di una contestuale capacità di attirare investimenti privati, se questi vogliono modernizzarsi ed espandersi. Questo potrebbe comportare una "caduta" degli importi di tasse portuali e dazi pagati a Roma. Ma molte altre decisioni, che potrebbero fare la differenza, non implicano sacrifici fiscali.

I porti italiani hanno bisogno di una strategia di sviluppo coerente che si concentri anzitutto su pochi "hubs" in chiave regionale. I porti hanno bisogno di regole moderne per i dragaggi. E' necessaria una revisione del ridicolo sistema politicizzato per la nomina del Presidente. I porti hanno bisogno

di incentivi a lungo termine per spostare effettivamente il carico dalla terra alle autostrade del mare. I porti, insomma, hanno bisogno di ristabilire condizioni di lavoro che tanti dei loro concorrenti danno per scontate e che tanti porti italiani disperano di vedere, nonostante le promesse dei politici. Su molti punti i politici possono essere attaccati in modo semplicistico ma sui porti essi meritano tutte le critiche che sono state loro rivolte.

Non è che l'attuale Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, sia un "venditore di fumo". Sta lavorando su uno dei tanti progetti di riforma portuale che dovrebbero includere molte di queste cose e sembra molto convinto della sua missione. Però molti ministri dei Trasporti ci hanno creduto negli ultimi anni ma il loro entusiasmo raramente è stato condiviso dai loro colleghi delle Finanze.

E' stato Giulio Tremonti, Ministro delle Finanze di Silvio Berlusconi, che ha imposto un rovinoso tetto all'incremento della spesa nei porti del 2%. Ed è stato ancora lo stesso Tremonti che dichiarava di bloccare gli investimenti nei porti per arginare l'entrata di merci cinesi in Italia. Nessuno ha saputo dire se Tremonti scherzava o diceva sul serio. Ma, in un caso o nell'altro, la sola replica possibile è che la triste condizione dei porti italiani, antiquati ed inefficienti così come molti di loro appaiono, non è cosa su cui scherzare. Ma, a meno che non si affronti subito la situazione di crisi, il ministro Matteoli rischia di passare alla storia con la stessa percentuale di fallimenti del suo predecessore. I porti italiani, dal canto loro, rischiano di perdere la lezione di Savona, e di essere marginalizzati per sempre.

MARIMED
Shipping Agents & Customs Brokers
PROJECT CARGO & SPECIAL TRANSPORTS MANAGEMENT

*Al VOSTRO SERVIZIO PER SPEDIZIONI
CON LOGISTICA COMPLESSA,
HEAVY LIFT E TRADIZIONALI*

Tel +39 0815520087 - Fax +39 0815518667
info@MARIMED.IT - WWW.MARIMED.IT