

## **Intervento di Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Torno volentieri, Presidente Grimaldi, qui tra voi, innanzitutto per ringraziarvi.

Saluto il Presidente Boccia che nel suo bell'intervento ha riassunto molti argomenti di carattere generale e quindi mi esime dal farlo.

Soprattutto vi ringrazio perché siamo stati insieme in questi due anni per cercare di dare al sistema della portualità quell'importanza che io credo abbia e meriti.

Ho spesso citato questa frase "la geografia è destino", e la geografia è destino per l'Italia, nel senso che il mare che abbraccia la nostra penisola dice che i problemi del mare sono i problemi di tutto il Paese, che il mare è cultura, è destino, è futuro oltre a essere passato e, quindi, che le nostre città che si affacciano sugli 8.000 km di costa rappresentano davvero una risorsa insostituibile con i loro porti, a patto che sappiano vedere al meglio che cosa riserva il futuro, quali sfide chiama il futuro.

La geografia è destino ma il destino lo si costruisce se si sanno cogliere le opportunità.

E da qui siamo partiti, grazie anche al lavoro dei parlamentari, che saluto e che sono qui in prima fila.

Devo dire che ci sono molti parlamentari appassionati di porti, e molto discreti, nel senso che in queste settimane di scelta dei presidenti delle autorità portuali non mi hanno mai disturbato.

Devo dare atto di questo grande rispetto per la scelta dal punto di vista tecnico.

C'è una politica buona - ogni tanto va ricordato, perché questo conta - che chiede "fai le scelte giuste e noi ti difenderemo".

E quindi devo ringraziare davvero perché da qualunque parte politica, non solo dalla mia, ho trovato in queste settimane un grande senso di rispetto e di condivisione delle linee strategiche della portualità e della logistica. E questo è un passaggio molto importante per il nostro Paese.

Voi sapete che siamo in un momento non facilissimo e lo ha ricordato anche il Presidente Grimaldi: il fallimento delle cinque compagnie tra le prime al mondo ma anche per altri aspetti, lo dico a Vincenzo Boccia.

Noi abbiamo problemi con le banche, ma li hanno anche i tedeschi con 5 *landers bank* che sono esposte per oltre 60 miliardi nell'ambiente *transshipment* e container. C'è un rischio grosso del sistema finanziario tedesco territoriale perché ha dato crediti molto superiori alle sue capacità.

Quindi è una crisi che non riguarda solo l'Italia, ma tutto il mondo e tutto il sistema.

Ma a maggior ragione, un sistema come il nostro, che voi avete sempre denunciato come più debole per dei ritardi storici, ha bisogno di fare un salto di qualità ed è questo il motivo per cui abbiamo messo mano alla riforma.

Le riforme non si fanno per il gusto di farle. Le riforme si fanno quando il Paese ha bisogno di fare un salto di qualità.

La semplificazione burocratico-amministrativa, che noi proponiamo nei porti e che ha dentro lo sportello unico doganale e dei controlli uno dei suoi elementi fondamentali, non riguarda solo l'ambiente portuale, riguarda tutto il Paese. Per questo entro il 2017 ci saranno 10 milioni di identità digitali a casa degli italiani.

La riforma della pubblica amministrazione deve essere un elemento di competitività. Gli Stati Uniti hanno guadagnato più dell'1% di PIL riformando continuamente e digitalizzando la pubblica amministrazione, e la Germania, con la fatturazione elettronica, si è calcolato abbia risparmiato oltre 4 miliardi di euro.

Quindi stiamo parlando di una direzione del Paese che non è "il gusto del nuovo per il nuovo" ma è la necessità di incrociare le esigenze di coloro che operano, perché la filosofia del governo in questa riforma come nelle altre riforme si basa su due principi fondamentali: chiarezza delle responsabilità e autonomia.

La chiarezza delle responsabilità per noi è molto importante - non voglio sfuggire alle interessanti e benevole provocazioni del presidente Grimaldi - Per noi chiarezza di responsabilità non vuol dire che la politica entra dentro ai porti e vuole comandare da sola. Non è così.

Chiarezza delle responsabilità vuol dire che facciamo un consiglio di amministrazione snello in cui la nomina è certamente di parte ministeriale, regionale e cittadina ma in cui scegliamo caratteristiche tecniche professionali di alto livello. Quindi non è un modo per riciclare politici.

E un partenariato forte con le imprese, all'europea, dove le imprese decidono insieme a noi le strategie ma non sono impegnate nella gestione operativa quotidiana, quella gestione operativa che ha portato oltre 700 membri nei comitati portuali e che ha bloccato la rapidità e l'atteggiamento imprenditoriale.

Quindi chiarezza di responsabilità, questo è il principio ispiratore, ma anche grande autonomia. Noi vogliamo essere al fianco degli armatori, delle imprese. Le riduzioni delle tasse e le semplificazioni amministrative vogliono dire una cosa semplicissima: se avete gambe per correre correte e noi cerchiamo di non essere di ostacolo.

Da questo punto di vista Presidente, il suo grido allarmato sul provvedimento del Registro è un grido che cerchiamo di tenere in considerazione anche in questi ultimi passaggi, cercheremo assolutamente di valutare fino in fondo tutte le implicazioni.

Noi abbiamo, non promosso ma seguito questo iter pensando che potesse aiutare l'occupazione. Le vostre critiche sono molto puntuali e cerchiamo di approfondirle anche in queste ore con il Parlamento. Cercheremo di trovare una soluzione speriamo nell'ottica di fare del bene alle nostre imprese e non di creare complicazioni.

Io credo che le scelte che abbiamo fatto nell'ambito della riforma adesso cominciano a vedersi: c'è stata la questione della governance ma ci sono stati molti altri passi.

Il fatto che i porti italiani abbiano un unico sistema informatico per il movimento e il riconoscimento delle merci; un ampio investimento sulla digitalizzazione del nostro settore, un ampio investimento sull'ottima performance che già l'agenzia delle dogane fa e deve essere rafforzata semplificando questi 113 provvedimenti amministrativi che prima ci chiudevano, e poi una scelta strategica per vedere la portualità – come hanno detto bene il Presidente Grimaldi ed anche il Presidente Boccia - dentro il Sistema Paese.

La competitività dei porti non dipende solo dalla sburocratizzazione, dalla velocità con cui facciamo il *pre-clearing*, che pure è diventato un elemento di forza negli ultimi anni. Non dipende solo da come è organizzato il consiglio di amministrazione.

Il sistema dei porti proprio perché è legato al sistema del paese ha bisogno di avere insieme ad esso una riforma dell'accessibilità, ha bisogno di essere pensato in una politica generale della logistica dei trasporti.

Quanti sono i costi indotti sulle imprese dall'inefficienza della logistica italiana? Quando Vincenzo Boccia paragona l'Italia alla Germania, non dice che se avessimo l'efficienza logistica della Germania, noi saremmo sopra a loro, perché secondo le stime più conservative noi produciamo di inefficienza logistica 12 miliardi all'anno e quindi è una quantità di denaro enorme, le stime complessive vanno oltre i 40 miliardi.

È stato più volte detto: questa è una delle chiavi.

Non è pensabile che dal 90% dei nostri interporti passi il 10% della nostra merce.

E' per questo che noi abbiamo lavorato tanto in questo anno e mezzo non a produrre la riforma ma a produrre quello che la rende visibile, con delle scelte strategiche chiare. Questo Governo fa una scelta politica chiara scritta nei documenti e approvata nel piano: spostare le merci dalla strada al ferro e al mare; spostare il 50% delle merci che viaggiano oltre i 300 km nei prossimi 3 anni dalla strada al mare.

Per questo è così importante che questo settore sia competitivo e sia capace di offrire, come è stato capace in questo ultimo anno. E vi ringrazio molto per questo, perché il traffico ro-ro è stato uno dei punti di forza del sistema marittimo ed economico italiano.

Abbiamo visto dei miglioramenti notevolissimi. Penso al fatto che a Taranto sono arrivate le prime navi ro-ro, penso al potenziamento vero dei traffici tra un porto e l'altro. Noi riceviamo ogni giorno queste notizie che rallegrano molto il cuore del ministro perché dicono che c'è una condivisione anche da parte degli autotrasportatori - ha fatto bene il presidente Grimaldi a sottolinearlo - che hanno accettato una riduzione degli incentivi sui loro mezzi pur di promuovere marebonus e ferrobonus.

Solo una velocità europea desolante non ci ha consentito ancora di essere in tempo.

Io dico sempre che non dobbiamo polemizzare con l'Europa, perché siamo noi, è casa nostra ed uno non è che si lamenta di casa sua come marito e moglie, e quindi se la casa è tenuta male dipende da entrambi.

Però ci sono dei giorni in cui uno vorrebbe che le cose procedessero diversamente.

Noi vediamo una velocità di risposta immediata su alcune questioni, un'attenzione maniacale su alcune questioni di decimali, mentre invece non abbiamo un'attenzione altrettanto maniacale per promuovere l'economia reale, l'occupazione reale, gli investimenti reali.

Se avessimo la stessa velocità nel promuovere gli investimenti che abbiamo nell'analizzare i documenti credo che sarebbe davvero straordinario.

L'Italia fa questa battaglia in Europa sul suo bilancio: lo fa per l'economia reale, lo fa per l'occupazione reale non lo fa per il gusto di alzare la voce o di fare capricci. Lo fa perché sa che il Paese ne ha bisogno.

Nel mezzogiorno c'è una disoccupazione giovanile che supera il 35%, non si può pensare che un Paese così rinunci a fare investimenti per le imprese e investimenti pubblici. Investimenti pubblici.

E quindi c'è una strategia piena di scegliere lo spostamento delle merci e di privilegiare la logistica. I tavoli che abbiamo attivato sulla logistica al ministero, sugli interporti e soprattutto il fatto di coordinare tutte le politiche.

Il porto di Ancona ha un limite nel suo sviluppo che è la sua accessibilità; il porto di Livorno aveva un limite nel suo sviluppo che era l'investimento ferroviario che adesso è quasi completato; il *gateway* ferroviario di Gioia Tauro, quanto abbiamo lavorato per sbloccare questo appalto, adesso è diventato realtà. Abbiamo costretto RFI a mettere risorsa per

risorsa sui corridoi merci in un programma pluriennale, per poter consentire ai corridoi merci dall'adriatico a quello che da Gioia Tauro diventa trasversale fino ai corridoi della dorsale storica Milano-Roma, abbiamo fatto in modo che RFI finanziasse tutto l'*upgrading* dei corridoi merci.

Centinaia di milioni abbiamo messo in queste due leggi di stabilità perché è l'insieme che ci dà la forza.

Una strategia di promozione del trasporto merci non collegato alle strategie di investimento di rete ferroviaria italiana sarebbe inutile.

La riorganizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato nel suo nuovo piano industriale prevede per la prima volta, finalmente, un investimento massiccio nel settore merci e nel settore logistico.

Queste cose che non fanno notizia ma piano piano, credo, nell'arco del tempo, lasciate maturare daranno i loro frutti. Perché investire nel rinnovo del parco rotabile merci, per esempio, è fondamentale per avere efficienza. Ognuna di queste notizie fa parte dei principi di questa riforma che non era solo la *governance* che tanto e tutti ha appassionato.

E apro una parentesi: io ho praticamente completato le proposte di nomina che adesso al vaglio degli organismi Autorità nazionale anticorruzione per le conferibilità. Le scelte quindi le ho già terminate, questa settimana spero che arrivino tutte le risposte così usciamo da quest'ansia di precarietà. Poi il Parlamento dovrà dare il via libera.

Quindi, dicevo, la riforma non è solo *governance*, ma anche semplificazione, *pre-clearing*, digitalizzazione e accessibilità.

Il mare è una risorsa se è accessibile. I corridoi europei devono diventare degli elementi della nostra forza. Proprio perché la geografia è il nostro destino e noi siamo lì, il molo dell'Europa, non possiamo evitare di sviluppare questa cosa.

Abbiamo investito molto nei corridoi europei: abbiamo finanziato terzo e quarto lotto del Brennero, abbiamo finanziato terzo e quarto lotto del terzo valico dei Giovi sempre nell'ottica di fare in modo che alta velocità sia anche alta capacità e di essere competitivi nell'offerta con il governo svizzero, con il governo tedesco, con i governi dell'Est, per dire loro "ecco noi siamo pronti, siamo noi la vostra porta di ingresso".

Questa è l'ambizione che abbiamo, non solo di diventare la prima grande nazione industriale d'Europa ma anche la prima porta di ingresso delle merci d'Europa. E le cose devono andare avanti insieme: l'efficienza logistica, la semplificazione, l'investimento massiccio sui grandi corridoi europei.

Cose che si stanno concretizzando, che stanno diventando realtà. Per noi il tema dell'accessibilità è stato assolutamente decisivo.

La riforma è in corso, ci sono ancora tanti punti che lei ha sottolineato Presidente e che sono oggetto di lavoro da parte delle nostre capitanerie, temi formativi, ecc. . Gli aspetti più puntuali li riservo ai nostri tavoli di lavoro, compreso quello del Jobs Act attivato dai Ministeri del Lavoro e dell'Economia per dare chiarimenti.

Ma io credo che se noi siamo dentro quest'ottica dobbiamo vedere sì la crisi ma anche le grandi opportunità che il nostro sistema italiano ha, non solo le opportunità geografiche, non solo il fatto che abbiamo messo gli investimenti giusti nella direzione giusta, ma anche il fatto che c'è un punto di forza straordinario nella crocieristica, e lei lo ha sottolineato.

Io sono particolarmente felice di aver riavviato i lavori nei cantieri di Palermo sui bacini di carenaggio finalmente dopo tanti anni e sono felice che questa attività cantieristica e crocieristica è un grande punto di forza insieme all'attività ro-ro.

Quindi attenzione, può esservi l'attività *trans-shipment*, è un altro elemento che vi prego di tenere presente. Quando abbiamo voluto una centralizzazione delle decisioni non lo abbiamo fatto con lo spirito di umiliazione dei territori. Avendo fatto il sindaco un pochino di sensibilità sui territori ce l'ho.

Non vogliamo cancellare il fatto che Genova è parte col suo porto, Trieste è parte col suo porto, Napoli è parte col suo porto. E' evidente che è così, è evidente che la città respira col suo porto.

Ma il problema a è che mentre c'è una crisi del transshipment e noi siamo inchiodati ai 8,5-9 milioni di container, programiamo capienze in ogni singolo porto per tre volte tanto. Allora è evidente che la programmazione del singolo porto non collegata a una programmazione e ad una politica nazionali mostra tutti i suoi limiti.

Ed è un elemento in cui noi rischiamo di buttare via centinaia di milioni di euro che sarebbero utilissimi immessi invece nel mercato degli imprenditori, nel mercato dell'offerta puntuale.

Quindi quando vogliamo un coordinamento (e i presidenti delle autorità portuali stanno dentro ad un coordinamento nazionale) e vogliamo che facciano sistema è perché io penso che Venezia, Trieste e Ravenna separate sono più deboli rispetto alle offerte che vengono dal Far East, rispetto al fatto che possano offrire come Nord Adriatico un'offerta, magari differenziata o che viaggia su diversi corridoi. Perché Venezia e Ravenna viaggeranno sul Brennero mentre Trieste darà maggior privilegio sull'Est, come sta già facendo. Ma se non sono insieme sono più deboli. Questa forma di autonomismo competitivo non porta da nessuna parte, poi ci sono le eccellenze, c'è chi è bravissimo e farà i miracoli ma comunque non sarà sufficiente perché le dinamiche sono più grandi.

Quindi noi abbiamo chiesto nella riforma anche questo sguardo più largo, questo sguardo "strabico", più comprensivo al fatto che insieme ci si rafforza: le autorità si chiamano di sistema esattamente per questo.

Questo Paese è un paese di talenti straordinari, di persone straordinarie, di imprenditori straordinari, di creatività straordinaria ma se fosse un paese con un minimo di disciplina noi non avremmo rivali.

Un po' di disciplina amministrativa e di coordinamento, di questo abbiamo bisogno, di fare le cose insieme.

Questo strabismo che dice di guardare molto al locale ma molto anche al contesto in cui siamo, che dice che c'è la crisi del transshipment e del commercio mondiale (il WTO ha ridotto della metà le previsioni di crescita).

C'è la crisi di questo settore ma c'è la forza delle crociere con più di 11 milioni di passeggeri, c'è la forza della cantieristica, della nostra posizione geografica, la forza del fatto che le autostrade del mare stanno funzionando sempre di più.

Lo stesso strabismo che ha la mia Guardia Costiera, la nostra Capitaneria di Porto che è impegnata tutti i giorni nell'amministrazione dei flussi, dei traffici, della sicurezza e con l'altro occhio deve correre a 12 miglia dalla costa egiziana e non si gira dall'altra parte quando ci sono da salvare persone.

Noi non ci siamo mai girati dall'altra parte.

Il coraggio di questi uomini che hanno come motto "anche oggi si dorme domani" –quando ci sono giorni come questi di mare tranquillo durante i quali abbiamo soccorso 7.000 persone - è un motto che dovremmo avere anche noi politici per primi perché ogni volta che dormiamo e non preveniamo le cose poi ci troviamo i problemi.

A me fa sorridere quando sento dire che in Spagna “purtroppo” stanno formando il nuovo Governo. Purtroppo perché l’economia senza il Governo è cresciuta troppo bene.

Potrebbe essere la dimostrazione che i politici sono inutili.

Ma in realtà, come medico, vorrei farvi riflettere. Quando insegnavo all’Università scienza dell’alimentazione, al signore che pesava 240 chili e che mi diceva “oggi non mangerò la torta che ha fatto mia moglie”, io dicevo “stai attento non hai messo su 240 chili perché la domenica hai mangiato la torta”.

Le cose avvengono anche a distanza.

Quando piove molto, anche per una settimana, per noi che viviamo in riva al Po, vediamo che arriva la piena. Ma bisogna che piova molto.

Gli effetti e le difficoltà in cui siamo sono il frutto di anni in cui non siamo stati sulla frontiera a osservare l’orizzonte, a capire da che parte tirava il vento.

E non c’è nessun porto che è sicuro, diceva Seneca, per chi non sa dove andare.

Dobbiamo avere gli occhi, le orecchie per capire insieme.

Perché può darsi che quello che vive oggi la Spagna sia il frutto di scelte che sono state fatte bene e non che sono due anni che si arrabattano per formare il Governo.

Le scelte che abbiamo fatto e che faremo in queste settimane e in questi mesi ci aiuteranno certamente a dare un effetto immediato ma ci aiuteranno anche a preparare soprattutto un futuro migliore.

Sono convinto che se insieme terremo gli occhi aperti sull’orizzonte e sapremo insieme guardare da che parte gira il vento sulle nostre vele, io credo veramente che il nostro Paese dal mondo del mare troverà una risorsa vera.

Grazie del vostro lavoro