

Economia Italiana

Porti, il piano Renzi rottamare le Authority e coordinare le risorse

IL PREMIER AVEVA GIÀ PROVATO IN AGOSTO A NOMINARE UN SUPER COMMISSARIO UNICO MA HA DOVUTO FAR MARCIA INDIETRO. ORA CI RIPROVA CON L'OBIETTIVO DI VARARE LA RIFORMA ENTRO L'ANNO
DEBORA SERRACCHIANI: "L'ARTICOLATO È PRONTO"

Paolo Possamai

Trieste - Ce la farà Matteo pie' veloce a strappare le catene che bloccano i porti italiani? E a buttare a mare satrapi in veste di presidenti d'Autorità portuali, regole barocche e anti-mercato, corruzione eretta a sistema? Ce la farà a liberare un potenziale formidabile di investimenti e di generazione di posti di lavoro? Ce la farà a rendere credibile per i grandi vettori mondiali di trasporto il sistema portuale italiano al servizio del centro Europa? La storia gioca contro Renzi, perché è appena da 20 anni che si rincorrono gli annunci di riforma della legge 84/94 sulla portualità. Ma Renzi sta guardando molto da vicino questa partita. «L'articolato di legge è già pronto, sono in corso approfondimenti di carattere giuridico e una data l'abbiamo davvero: il decreto Sblocca Italia afferma che, una volta convertito, ci saranno 90 giorni per redigere il Piano strategico dei porti. Penso che nei primi mesi del 2015 avremo la riforma», sostiene Debora Serracchiani, vice segretario Pd con delega alle infrastrutture, oltre che governatore del Friuli Venezia Giulia. Le principali Autorità portuali dispongono ciascuna ogni anno di decine di milioni di euro di avanzo di amministrazione e pertanto, sommati agli interventi di privati operatori, una capacità di investimento per miliardi. Nel decennio 2002/2013 sui porti lo Stato ha investito 5,1 miliardi, contro i 5,5 finalizzati al Mose o i 146 per le ferrovie. Pochi soldi, ma soprattutto formidabile incapacità di spenderli e di respingere gli investitori privati causa il deterrente della somma inefficienza. Ma crescere è possibile. L'Autorità portuale di Ravenna, per esempio, ha un margine operativo lordo vicino al 70% e cantieri per 202 milioni di euro in avvio nel 2015. Soldi veri, perché 60 sono stanziati dal Cipe, 120 da un prestito Bei e il resto fondi propri. Verissimo che la gestione di Ravenna sotto la presidenza di Galliano Di Marco è un caso limite, e anzi un benchmark di eccellenza. Altra buona notizia il fatto che Genova – principale porto nazionale, pur strangolato dalla carenza di infrastrutture di collegamento e dal Terzo valico che mai arriva - il 2014 sarà l'anno del record storico, superando la soglia dei 2 milioni di Teu per i containers. I presidenti delle Autorità portuali sono spesso molto più importanti dei sindaci delle città in cui operano. Sono tutti "ancien regime", di frequente vecchi arnesi della politica, mezzi burocrati e quasi mai dotati di competenze manageriali. Se la ventata della rottamazione non s'è esaurita, Renzi vorrà prendersi queste postazioni nevralgiche e difatti in estate aveva pure accarezzato l'idea di disporre il commissariamento di tutte le Autorità portuali, immaginando un unico super commissario. Ma a fine agosto le norme sui porti sono state espulse dal decreto Sblocca Italia: hanno vinto le lobby dei sindaci e dei potentati locali. Il ministro alle Infrastrutture, Maurizio Lupi, non ha avuto il coraggio di rischiare di andare in aula per prendere legnate. Ora Renzi e Lupi ci riprovano varando un ristretto team di consulenti per definire la rotta della riforma tra le varie opzioni: la riduzione da 24 a 15 delle Autorità portuali? oppure alla loro abolizione, lasciando che le imprese agiscano liberamente con il coordinamento del ministero e sotto la vigilanza dell'Antitrust? o trasformare le Autorità portuali in spa come nel modello olandese? Di sicuro a premere è pure l'Unione

europea, poiché di frequente le normative Ue sono disattese nell'infinita e opacissima selva di partecipate e controllate. A Genova, per esempio, Luigi Merlo interviene soldi alla mano per salvare la Compagnia portuale. A Napoli il commissario Francesco Karrer è alle prese con una amministrazione allo sbando. A Savona Gian Luigi Miazza rileva un'azienda concessionaria in crisi estrema. A Trieste, Marina Monassi nell'ultimo trimestre della sua contestatissima presidenza allunga di mezzo secolo le concessioni, senza gara e senza advisor di sorta. E nonostante tutti gli enti locali ne chiedano il commissariamento, Monassi punta alla conferma a dicembre. Se la riforma consisterà nell'ipotesi formulata da Serracchiani con Lupi, metterà ordine sulla governance, definirà l'autonomia finanziaria, semplificherà dragaggi e servizi nautici e soprattutto adotterà un piano nazionale strategico per la portualità e la logistica. Ne dovrebbe discendere la possibilità di smettere di investire a caso, per cui ogni porto si candida a terminal container o a scalo crocieristico. Conseguenza: nessun porto ha sufficiente massa critica, eccezion fatta per la crocieristica. Nonostante tanta confusione, non mancano gli indizi di vitalità. A Savona il gigante danese Maersk investe 450 milioni per una piattaforma container che darà lavoro a 600 persone. La prima nave è attesa nel 2017. A La Spezia i concessionari italo-tedeschi Lsc e italo-turchi costituiti dal trio Arkas-Tarros-Cosulich sono i principali attori di cantieri destinati a durare 5-6 anni e a mobilitare 430 milioni di investimento totale. A Civitavecchia il gruppo Gavio si fa carico dei cantieri per la banchina multipurpose, con una spesa di 120 milioni. I lavori di dragaggio, e non di meno la drammatica crisi di governance del porto di Napoli, hanno consentito allo scalo di Salerno di crescere nei traffici del 34% nel primo semestre di quest'anno. E così l'Autorità portuale di Genova ha pianificato investimenti per 80 milioni nel 2012, 69 nel 2013 e 26 per quest'anno. Pianificare e disporre dei soldi non equivale a fare, tant'è che a Napoli per esempio il commissario Karrer rileva avanzi di cassa per 44 milioni e un avanzo finanziario di 81. Segno che non sono stati investiti. Ma anche segno che i denari ci sono. Così a Ravenna l'avanzo nel bilancio 2013 consisteva in 30 milioni, a Trieste in 11,6 e a Livorno in 29,7 e via elencando un rosario di cifre che indicano opportunità. Purché siano nelle mani di chi sappia che farne, presto e bene.

Da: www.repubblica.it/affari&finanza
22/09/2014