



Le infrastrutture

Taglio delle Autorità da 24 a 13, regole più snelle su dogane e cantieri. Investimenti statali per ridurre il ritardo del Mezzogiorno

Meno burocrazia al Nord e soldi pubblici al Sud l'Italia dei porti si rilancia



IL PORTO DI GENOVA
Il principale scalo italiano è ancora Genova anche se per le merci Gioia Tauro è leader nello smistamento dei container

MASSIMO MINELLA

GENOVA. C'è un'Italia spaccata in due. È quella dei porti italiani, che corrono al Nord e arrancano al Sud. Divisi alla meta di una riforma attesa ormai da più di vent'anni. E in mezzo c'è un governo che assicura interventi legislativi e soldi. Il fatto che questa volta le promesse dei ministri e dello stesso premier Matteo Renzi si possano concretizzare, a differenza di

quanto accaduto dagli anni Novanta a questa parte, è legato a due passaggi istituzionali già andati in porto durante l'estate. Il primo riguarda l'approvazione, da parte del consiglio dei ministri, del piano della logistica e della portualità presentato dal titolare delle Infrastrutture Graziano Delrio, che lo aveva ereditato dal suo predecessore Maurizio Lupi. Presentato in consiglio e poi esaminato positivamente dalle commissioni di Camera e Senato, il piano è sta-

to definitivamente licenziato dallo stesso consiglio e ora at-

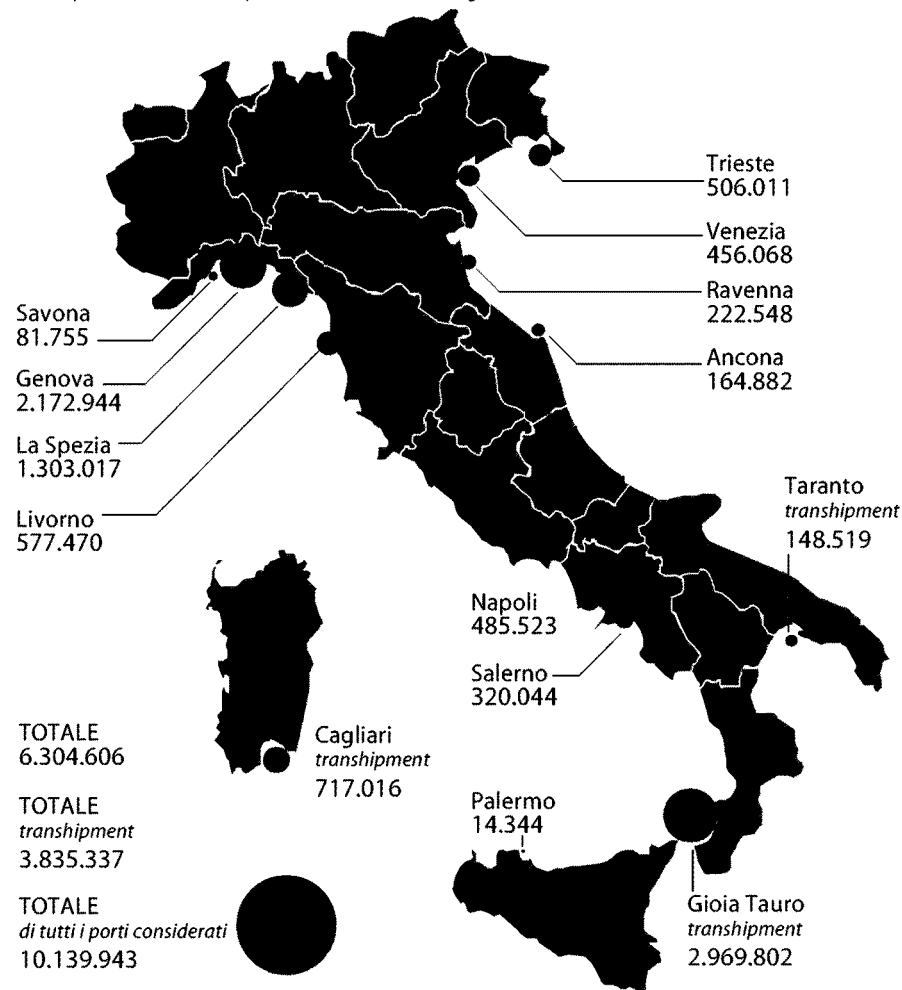


tende di concretizzarsi con una serie di azioni mirate. Il secondo elemento che induce a un (cauto) ottimismo è legato all'approvazione della legge Madia, sulla Pubblica Amministrazione, che delega al governo la definizione di una serie di azioni tese al rilancio di una portualità che attende ormai da troppo tempo di potersi confrontare con regole nuove. Piano e legge, insomma, si vanno a incrociare con il risultato che sarà a breve un decreto a intervenire su norme centrali quali la governance delle autorità portuali, l'alleggerimento della burocrazia sulle attività di controllo e di verifica della merce (procedure di sbarco e imbarco, sportello doganale) e sui dragaggi dei fondali. Norme solo all'apparenza tecniche, ma fondamentali per continuare a competere in un mercato quale quello marittimo, globale ancor prima che si ricorresse e si abusasse di questo termine. Sulla scena portuale, infatti, si stanno già affacciando navi in grado di trasportare fino a ventimila teu (l'unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi), giganti in grado di fare la fortuna di uno scalo, accettando di accostare alle sue banchine, o di abatterlo, saltandolo per un'altra destinazione. Per questo, l'Italia ha bisogno di porti che nulla abbiano a che vedere con quanto accaduto finora, terminali di carico e scarico merci, colli di bottiglia in cui la merce arriva e, con estrema fatica, riparte per raggiungere la sua destinazione. Non è un caso che il governo Renzi abbia cominciato a usare altri termini, parlando di porti come "piattaforme logistiche" funzionali a servire al meglio il cammino della merce, capaci di legare al mare la strada o, ancor meglio, la ferrovia. Ma, si sa, non è (solo) con le parole che si cambiano situazioni così a lungo cristallizzate come quelle dei porti italiani. Così nelle intenzioni del ministro Delrio c'è finalmente l'accorpamento delle authority, arrivate a 24 più per accontentare in passato la politica e dispensare poltrone, che per reali esigenze. Il futuro sarà quello delle authority "di sistema", che non dovrebbero essere più di 13-15.

È in questo scenario che l'Italia dei porti, penisola circonda-

Il sistema portuale italiano

in Teu (misura standard di volume nel trasporto dei container. Corrisponde a circa 40 metri cubi)
Transhipment: snodo di trasporto di merci con altri luoghi di destinazione



ta da ottomila chilometri di costi che alle banchine ha sempre guardato con interesse decisamente più modesto rispetto alle sue potenzialità, si confronta con il suo futuro. Guardando appunto a un Nord che cerca di resistere allo strapotere dei colossi europei (Rotterdam da solo vale più che tutti i porti italiani messi insieme) con scali guida come Genova e La Spezia e, in scala di traffici minori, l'Alto Adriatico, e un Sud in crisi, su cui però il governo punta a investire proprio in un'ottica di rilancio. Non ci sono alternative, da questo punto di vista, per non vanificare ad esempio l'investimento pubblico di 450 milioni nel porto di Taranto o per continuare a sostenere i progetti di Gioia Tauro, principale scalo nazionale sul fronte del transhipment (il trasbordo del container dalla nave madre alle unità feeder incaricate di redi-

struire la merce in altri porti), o infine per dare una risposta de-

Dopo anni di promesse due segnali: piano logistica e le norme della legge-Madia

finitiva ai piani di rilancio di Napoli.

Semberebbe quindi venuto il momento delle scelte, di un piano che finalmente non cerchi di accontentare a pioggia un po' tutti, ma individui i punti di forza del sistema e investa dove necessario, sia sulle banchine, sia nelle aree retroportuali. Decisiva, da questo punto di vista, sarà la partita delle infrastrutture, con l'Italia inserita sulle direttrici dei corridoi europei. Il decreto che potrebbe essere presentato nelle prossi-

me settimane punta proprio a individuare queste priorità, cambiando anche le regole del gioco. Come quella della nomina dei presidenti delle autorità portuali, affidata direttamente al governo "sentito" il presidente della Regione. Continuerà così a salire, nei prossimi mesi, il numero dei porti retti da un commissario (sono già otto). I nuovi presidenti, infatti, verranno scelti dopo la nascita delle autorità di sistema, dopo la scelta degli accorpamenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA