

Porti, dopo 21 anni si cambia: arrivano i distretti intermodali

[IL CASO]

SI CANCELLA UNA LEGGE CHE È ALLA BASE DELLA PROLIFERAZIONE DELLE AUTORITÀ DI GESTIONE. NE RIMARRANNO 15, SARANNO SOVRAREGIONALI E COMPRESERANNO ANCHE GLI INTERPORTI

Massimo Minella

Sopra il titolo, un'immagine del porto di Genova: ha bisogno di una nuova diga da un miliardo di costo per poter ospitare le grandi porta container di ultima generazione

Genova
Che sia una rivoluzione, con i porti che diventano distretti, il governo che recupera i poteri di programmazione e pianificazione degli investimenti, il lavoro che si struttura sul modello nordeuropeo dei pool di manodopera, lo si capisce già dalle parole. Ma, si sa, non bastano termini differenti per dare all'economia del mare il ruolo che merita davvero nel panorama nazionale.

Per questo, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio decide di dedicare all'argomento lo spazio che merita, puntando a riformare nel profondo portualità e logistica all'interno di un piano strategico approvato dal Consiglio dei ministri di venerdì scorso.

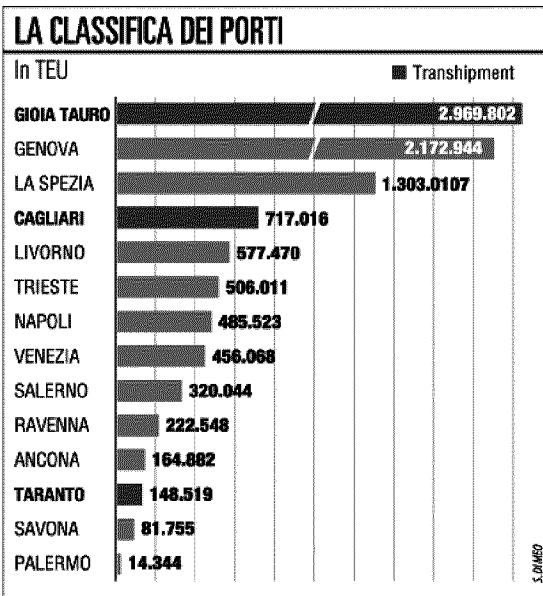
Non è che così scontato che l'ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio chiamato da Matteo Renzi a sostituire il dimissionario Maurizio Lupi possa centrare l'obiettivo. Prima di lui, da otto anni a questa parte, ci hanno già provato

altri sei ministri. Finendo poi per lasciare tutto invariato e cedere la materia al successore. Così, il testo che comanda sulle banchine della Penisola resta la legge "84/94", varata addirittura ventun'annifa (è appunto del gennaio '94) e pensata per gestire transitoriamente il passaggio dai porti pubblici a quelli privati. Oggi quella legge che fa acqua da tutte le parti, che già faceva nascere ventuno autorità portuali, è stata oggetto di modifiche che hanno finito per allargare la platea delle authority, salite a 24, e modificato l'organizzazione del lavoro, con il risultato che in alcuni scali sono ancora i camalli ad affiancare i privati sui moli, in altri sono imprese di sbarco e imbarco, in altri ancora cooperative.

Da qui, cioè dall'esigenza di fare chiarezza e rendere omogeneo il quadro normativo, è partito il lavoro dei consulenti del ministro, chiamati a districarsi nella giungla portuale italiana, dove la politica si fa sentire solo quando sono in gioco poltrone e si chiama fuori quando vanno sostenuti progetti di riforma. Al primo punto, la riforma di Delrio punta

proprio a modificare radicalmente la natura dei porti, non più banchine per lo scarico e il carico delle merci, ma piattaforme logistiche per servire al meglio il cammino dei traffici. Al posto delle authority, nascono così "distretti" (13 o 15) che uniscono più porti (anche di regioni differenti, come La Spezia-Marina di Carrara) e che si collegano direttamente con gli spazi interni in cui la merce fa tappa, prima di partire per la destinazione finale. Il legame porti-interporti diventa così uno dei caposaldi del progetto di riforma che individua nella modalità ferroviaria l'elemento su cui scommettere maggiormente. Pensare di far crescere i traffici caricandoli sulla gomma vorrebbe infatti dire congestionare ancor di più le autostrade e le città.

Vanno però compiute scelte precise in materia di pianificazione e di programmazione degli investimenti e, per questo, il governo centrale deve recuperare la sua funzione di indirizzo. Troppo spesso, in passato, i porti si sono avventati l'uno contro l'altro per dividersi, famelici, i pochi contributi provenienti dallo





1



2

Qui sopra
i presidenti
delle Autorità
portuali
di Genova
Luigi Merlo
(1) e di Venezia
Paolo Costa
(2)

Stato. Serve invece una programmazione nazionale che orienti le scelte e, se possibile, premi i porti sulla base dei risultati.

La formula su cui puntare si chiama "autonomia finanziaria". Non c'è alcunché da inventare, perché è già molto praticata in Nord Europa, ma anche in Spagna, e consiste nel restituire ai porti una parte di quanto incassato da loro sotto forma di Iva e accise e poi trasferita all'Era-rio. Solo uno-due punti percentuali restituiti agli enti periferici consentirebbe di programmare investimenti in strutture e infrastrutture portuali capaci di favorire lo sviluppo dei traffici e, quindi, di generare ulteriore liquidità. Senza una nuova diga foranea che consente alle portacontai-

ner di ultima generazione di entrare e uscire dal porto di Genova, ad esempio, lo scalo rischia di restare ai margini del business del gigantismo navale. La diga costa un miliardo e, consentendo all'authority di disporre di 100 milioni l'anno di "autonomia finanziaria", le si darebbe la possibilità di onorare le rate di un mutuo per costruire l'opera.

Ma la riflessione che Delrio compie nel documento di riforma si concentra anche sulla crisi che attanaglia soprattutto i porti del Sud, che rischiano di restare ai margini del business dell'economia marittima, dopo aver investito in infrastrutture adeguate al mercato. La crisi, da questo punto di vista, non ha certo dato una mano a superare i problemi, ma ora serve imprimere una svolta. Discorso analogo per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro che dovrà essere impostata sul modello nordeuropeo dei cosiddetti "pool di manodopera", strutture altamente professionalizzate e flessibili in grado di rispondere in ogni momento alle richieste del soggetto privato, il terminalista.

© RIPRODUZIONE RISERVATA