

# Porti, la carica dei 300 per le nuove Authority ma Delrio vuole che la riforma salpi per Natale

AD OGGI SOLO TRE HANNO IL NUOVO PRESIDENTE, E 4 REGIONI HANNO CHIESTO UNA DEROGA CHE PERÒ PUÒ ANCHE NON ESSERE CONCESSA. L'IMPORTANZA DI PARTIRE SUBITO E FARE SISTEMA DOPO ANNI DI CONCORRENZA INTERNA. IL CORRIDOIO GENOVA-ROTTERDAM

**Massimo Minella**

*Genova*

Se le poltrone da presidente da 24 si riducono a 15 e i posti nel board di comando degli enti da 300 a 75 c'è il rischio di un corto circuito dentro ai porti italiani. Perché ciò che è stato cristallizzato per decenni e che la politica dal Dopoguerra a oggi ha utilizzato sostanzialmente come camera di compensazione del potere dovrà ora fare i conti con una riforma andata in porto dopo otto anni di tentativi e che va a sostituire una legge vecchia di ventidue. Impermeabile alle accuse, alle richieste di deroghe e, in prospettiva, agli inevitabili ricorsi, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che di mestiere fa l'endocrinologo e quindi ha buon gioco a propagandare una "cura del ferro e dell'acqua" per ridare slancio all'Italia, ha incassato in estate il via libera del consiglio dei ministri alla legge di riforma della governance delle autorità portuali e ora si appresta a metterla in pratica. Entro Natale tutto quanto dovrebbe essere concluso e operativo, mentre già si stanno definendo i primi vertici delle nuove autorità di sistema. Al posto dei vecchi enti, infatti, guidati da pletorici comitati portuali spesso sede di conflitti d'interesse, nascono dei board composti da non più di 4-5 persone, mentre imprenditori e sindacati vanno a costituire il "tavolo di partenariato" con poteri consultivi.

Al vertice un presidente scelto dal ministro dentro a un bando lanciato per la prima volta con il criterio delle "autocandidature". Tutti quelli che ritenevano di aver titolo a diventare presidente di una delle quindici autorità portuali dovevano inviare il loro curriculum. Lo hanno fatto in più di trecento e ora il ministero, anche se non c'è nulla di ufficiale, ha già compiuto la prima, robusta scrematura, individuando una quarantina di figure. Da qui si pesche-

ranno i quindici prescelti, quelli che hanno quindi una sorta di "X Factor" per la guida di questi porti destinati a diventare piattaforme logistiche non più in concorrenza fra loro, ma con i competitor del Mediterraneo e i colossi del Nord Europa.

Al momento sono tre le Authority che possono già contare su un nuovo presidente, Taranto, Trieste e Ancona. Si tratta per tutti e tre gli scali dei commissari uscenti, Sergio Prete a Taranto, Zeno D'Agostino a Trieste e Rodolfo Giampieri ad Ancona. Per completare il percorso di nomina, dopo la scelta del ministro, serve l'intesa del presidente della Regione e il voto delle commissioni competenti di Camera e Senato (che hanno comunque parere consultivo). Nei prossimi giorni dovrebbero arrivare nuove indicazioni, ma il cammino non è ancora in discesa. Intanto perché ci sono quattro regioni che hanno chiesto di poter esercitare una deroga alla fusione dei porti: la Campania per l'Authority del mar Tirreno Centrale (Napoli-Salerno), la Liguria per le due del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure) e Orientale (La Spezia-Marina di Carrara), la Sardegna per il Mare di Sardegna (Cagliari-Olbia e altre) e la Sicilia per la Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese e altre) e Orientale (Augusta-Catania). Qui gli uffici del ministero sono al lavoro per valutare queste richieste che potrebbero anche non essere accolte oppure accolte ma per periodi differenti da quanto richiesto.

Sui vari dossier della legge il ministro Delrio ha messo due suoi consulenti, Ivano Russo e Luigi Merlo (ex presidente del porto di Genova). Una mole di lavoro non indifferente che passa dai decreti sul tavolo di partenariato e sullo sportello unico doganale alle linee guida per i piani regolatori portuali, passando per i "green ports" fino ad arrivare allo sportello amministrativo. L'obiettivo è rendere operativa questa rivoluzione entro la fine dell'anno, arrivando quindi a scegliere tutti i presidenti, nominando i vari board e i segretari generali.

Non sarà certo una passeggiata, ma il percorso pare ormai tracciato, così come peraltro già indicato nel primo pezzo di riforma, quella varata nel 2015 con il Pia-

no della Logistica e della Portualità. Un sommovimento rumoroso per cambiare pelle a porti con una dimensione sostanzialmente regionale, mutandoli in piattaforme in grado di far dialogare fra loro le diverse modalità di trasporto, mare, rotaia, gomma. Arrivando anche a individuare dei porti-cardine nello scacchiere nazionale come nel caso della nuova Authority di sistema del Mar Ligure Occidentale, quella che unisce i porti di Genova, Savona e Vado Ligure. Delrio ha già parlato espressamente di questa nuova realtà come del "porto d'Italia", visto che gli scali faranno convergere tutti i loro container sul Terzo Valico ferroviario che rappresenta l'anello iniziale del corridoio Genova-Rotterdam. L'infrastruttura, che da decenni attende di vedere la luce, ora comincia effettivamente a scorgere la fine del tunnel.

Il Cipe ha già finanziato il quarto dei sei lotti costruttivi (costo complessivo, 6,2 miliardi) e l'obiettivo è di chiudere i cantieri e fare spazio ai treni nel 2021. Per quella data dovrebbero essere già pronti anche i nuovi terminal di Genova, Savona e Vado che, strappando altri spazi al mare, presenteranno al mercato un'offerta di movimentazione di 5 milioni di container, la metà di quanto fa oggi tutta quanta l'Italia (che da sola non vale comunque come il solo porto di Rotterdam, come ha ricordato nella sua visita a Genova all'inizio di ottobre il premier Matteo Renzi). Potranno così continuare a crescere quei numeri già particolarmente "pesanti" per il solo porto di Genova e riassunti in un recente studio di Prometeia.

La filiera portuale di Genova infatti, secondo la ricerca, attiva fra effetti diretti, indiretti e indotto, 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di euro di valore aggiunto e impiega 54 mila unità di lavoro nella sola Liguria. Come dire, l'11% del valore aggiunto della Liguria e l'8% dell'occupazione. Se a questi si aggiungono i numeri di Savona e, ancor più, la nuova infrastruttura ferroviaria che bucando gli Appennini arriverà nella Pianura Padana, si può davvero sperare che il rilancio dei porti sia l'asse trainante della ripresa del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LE NUOVE AUTORITÀ PORTUALI In Teu

<p>■ <b>A.P. DELLO STRETTO</b> Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, R. Calabria, Messina, Milazzo, Tremestieri</p>		<b>2.546.000</b>
<p>■ <b>A.P. MAR LIGURE OCCIDENTALE</b> Genova, Savona, Vado Ligure</p>		<b>2.333.000</b>
<p>■ <b>A.P. MAR LIGURE ORIENTALE</b> La Spezia, Marina di Carrara</p>		<b>1.300.000</b>
<p>■ <b>A.P. MAR TIRRENO CENTRALE</b> Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia</p>		<b>796.000</b>
<p>■ <b>A.P. MAR TIRRENO SETTENTRIONALE</b> Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina</p>		<b>781.000</b>
<p>■ <b>A.P. MARE DI SARDEGNA</b> Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura</p>		<b>748.000</b>
<p>■ <b>A.P. MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE</b> Venezia, Chioggia</p>		<b>560.300</b>
<p>■ <b>A.P. MARE ADRIATICO ORIENTALE</b> Trieste</p>		<b>501.000</b>
<p>■ <b>A.P. MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE</b> Ravenna</p>		<b>245.000</b>
<p>■ <b>A.P. MARE ADRIATICO CENTRALE</b> Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona</p>		<b>178.000</b>
<p>■ <b>A.P. MAR TIRRENO CENTRO-SETTENTRIONALE</b> Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta</p>		<b>67.000</b>
<p>■ <b>A.P. MARE ADRIATICO MERIDIONALE</b> Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli</p>		<b>60.000</b>
<p>■ <b>A.P. MARE SICILIA ORIENTALE</b> Augusta, Catania</p>		<b>50.000</b>
<p>■ <b>A.P. MARE SICILIA OCCIDENTALE</b> Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani</p>		<b>13.000</b>
<p>■ <b>A.P. MAR IONIO</b> Taranto</p>		

Fonte:Fonte: rielaborazione Repubblica su dati Assaporti

S. DI MEO