

Riforma dei porti, armatori compatti sul fronte delle spa a controllo pubblico

Antonino Pane a pag. 4

Spa a controllo pubblico: sul fronte dei porti gli armatori compatti

► Confronto sulla riforma della portualità sollecitata da Grimaldi al Mattino
Tutti d'accordo sull'apertura ai privati e una cabina di regia a livello nazionale

MERLO: LA SVOLTA FAVORIREBBE I GRANDI PROGETTI. ZANETTI: COSÌ SCALI PIÙ COMPETITIVI MESSINA: AUTONOMIA PER LE AUTHORITY

IL DIBATTITO

Antonino Pane

È necessaria una società per azioni per governare con più efficacia i porti italiani? Il regime concessori così come disciplinato dalla legge 84/94 (la legge che regola la materia portuale in Italia) ha ancora senso se nei porti italiani, sostanzialmente, ogni autorità fa quello che vuole? Le Autorità di sistema erano nate per accorpare il controllo di più porti; ma non solo, dovevano anche indirizzare strategicamente i vari comparti per evitare doppi e sovrapposizioni: è stato raggiunto questo obiettivo? Il presidente mondiale degli armatori, Emanuele Grimaldi, anche come ceo del Gruppo Grimaldi, su Il Mattino di ieri ha detto chiaro e tondo che un coordinamento centrale è indispensabile, che va bene anche una Spa, a patto però che essendo i porti infrastrutture strategiche per il Paese, resti il pubblico come socio di maggioranza.

«Bene ha detto il presidente Grimaldi - spiega Luigi Merlo, presidente di Federlogistica - quando ha sottolineato che il controllo deve essere pubblico.

In verità già con la riforma Del Rio fu imboccata questa strada, ma poi durante il percorso in Parlamento, temendo un depotenziamento delle Adsp, la parte inerente al controllo centrale fu abbondantemente annacquata». Merlo suggerisce di introdurre in riforma anche altri punti, come un incarico di 5 anni ai presidenti delle Adsp, 4 sono pochi per portare a termine un progetto. «La S.p.A. certamente favorirebbe i grandi progetti: penso, ad esempio, alla grande opportunità che il Piano Mattei offre per trasformare i porti del Sud in hub energetici per i nuovi combustibili puliti».

PIANO MATTEI

Porti competitivi innanzitutto per Confitarma. «Abbiamo accolto con favore - dice il presidente Mario Zanetti - l'annuncio della riforma portuale, che sembra mirare a rafforzare e modernizzare il sistema portuale italiano. Come abbiamo più volte ribadito, ciò che davvero conta per noi è che si lavori, in modo rapido ed efficace, alla costruzione di un sistema capace di rendere i porti competitivi, contribuire alla crescita logistica del Paese, attrarre nuovi traffici e migliorare l'accoglienza dei passeggeri. In attesa di conoscere più nel dettaglio i contenuti della riforma, auspichiamo - sottolinea Zanetti - che si punti verso una visione organica del sistema portuale nazionale, a beneficio della competitività e dell'economia italiana».

Il controllo pubblico è il pri-

mo caposaldo per Assarmatori. «Il dibattito su quella che sarà la natura giuridica delle Autorità di Sistema Portuale e dell'ente centrale di coordinamento - ha detto il presidente Stefano Messina - a valle della riforma ventidata dal Governo è più che legittimo, ma non credo sia dirimente per il futuro dei nostri scali in questo momento. Intendo dire che l'importante in questa fase è avere ben presenti e tutelare tre capisaldi: il controllo pubblico prevalente sulla gestione del demanio, anche in caso di cessione di quote di minoranza ai privati; autonomia nelle scelte delle singole Authority; il tutto comunque con un cabina di regia a livello nazionale che sappia dettare gli indirizzi strategici dei porti italiani valutati nel loro insieme e sappia valorizzarne la competitività anche sul mercato estero, per evitare che scali situati anche a pochi chilometri l'uno dall'altro si facciano concorrenza sugli stessi segmenti di traffico».

IL RUOLO DEL MEDITERRANEO

Le parole del viceministro Edoardo Rixi e le indicazioni del ceo di Enav, Pasqualino Monti, hanno aperto il dibattito sulla riforma prossima ventura. «Di certo Monti - dice Paolo Pessina, presidente di Federagenti - con la sua idea progetto di una Enav dei porti ha lanciato un sasso non da poco nello stagno della riforma portuale. La conferma arriva, da un lato, dall'accelerazione annunciata nell'iter di presentazione del disegno di riforma da parte del vice ministro Rixi e nel crescente interes-

samento da parte del coordinamento sia decisa dal parte del Mare, Nello Musumeci; dall'altra dalle prese di posizione di numerosi imprenditori, ultimo in ordine di tempo Manuel Grimaldi che, come abbiamo letto da Il Mattino, dal punto di osservazione privilegiato dell'International Chamber of Shipping, non solo sembra aver sposato la tesi che fa perno su una grande società unica che controlli tutti i porti, ma anche l'ipotesi di una potenziale grande ripresa della portualità mediterranea sino a oggi mortificata ed emarginata dalle scelte di Bruxelles. Come Federagenti - sottolinea Pessina - non possiamo che vedere con grande soddisfazione questa accelerazione nel processo di riforma che sembrava essersi impantanato. L'idea di un coordinamento globale della portualità italiana, ma anche di ingresso dei privati in una S.p.a. che pianifichi e guidi l'intero settore, apportando anche risorse, pur nella garanzia di una maggioranza pubblica, sembra incontrare sempre maggiori consensi. Per noi è importante il fattore tempo. Questo vale per le infrastrutture strategiche, vale per la governance centrale dei porti, vale per la nomina determinante dei 14 presidenti in scadenza».

LE MODIFICHE

Coordinamento centrale forte e semplificazione. Il presidente di Uniport Pasquale Legora De

Feo evidenzia come: «Il rafforzamento della governance a livello centrale, coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale e semplificazioni, sono tutti obiettivi che, come associazione di terminalisti ed imprese portuali, condividiamo. Condivisibile è anche l'intendimento di una legge delega che definirà il mandato al Governo per stabilire in dettaglio le modifiche alla normativa vigente e i tempi entro i quali si dovranno approvare quelle modifiche».

La forma la decide la politica, la sostanza è che ci vuole un coordinamento centrale delle Adsp. Umberto Masucci, imprenditore e presidente nazionale

del Propeller, indica la strada: «Già nel 2016 - dice - fu tentata questa strada, ma i risultati sono stati scarsi. Ora bisogna riprovarci ed è giusta che la forna

di coordinamento sia decisa dalla politica tenendo conto che i porti sono infrastrutture strategiche per il Paese».

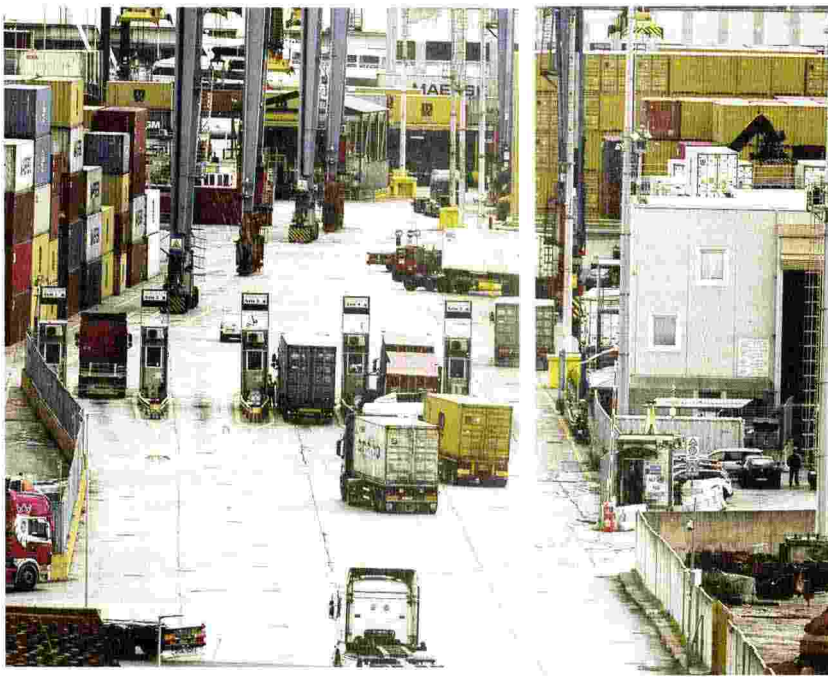
© RIPRODUZIONE RISERVATA

PESSINA: SEGNALI DI RIPRESA PER IL MEDITERRANEO DE FEO E MASUCCI: ORA ALLA POLITICA TOCCANO LE SCELTE



L'intervista al Mattino di Emanuele Grimaldi ha aperto il dibattito sulla governance degli scali marittimi italiani





Uno scorcio del porto commerciale di Napoli

NEAPHOTO ALESSANDRO GAROFALO