

LE ANTICIPAZIONI DEL DOCUMENTO ELABORATO DALL'ADVISOR MINISTERIALE ERNST & YOUNG

Porti, c'è spazio per l'autonomia finanziaria

Il governo verso la riforma. Mondo del lavoro escluso dal comitato portuale, enigma accorpamenti

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

ROMA. Quarantotto pagine per spiegare i cinque pilastri su cui si regge il piano nazionale della logistica e della portualità stilato dall'advisor ministeriale Ernst & Young. È la base della riforma che il governo ha in mente, ma che subirà ancora integrazioni e cambiamenti prima di arrivare sul tavolo di Renzi. A cominciare dal capitolo governance. Il documento di cui il *Secolo XIX/The MediTelegraph* è entrato in possesso, fissa le

idee che Lupi ha in mente per il futuro dei porti, anche se si aspettano ancora integrazioni e cambiamenti di rotta come la nascita della Porto Spa. Nel documento aggiornato a fine gennaio, prima dell'ultima riunione dei saggi e degli stati generali si scrive che il nuovo ente sarà ancora pubblico, ma "ad ordinamento speciale, sottratto alle norme di finanza pubblica incompatibili con la nuova missione". Ma questo punto come detto potrebbe essere superato. Il

capitolo dei pilastri inizia a pagina 21: in pochi punti viene spiegato come l'obiettivo sia "una più efficace allocazione di risorse pubbliche" e per conseguirlo siano previste la creazione di un Fondo Infrastrutture e un organismo presso il Mit che "coordini i vari soggetti, valuti i progetti, compia scelte in relazione alla pianificazione, finanziamento in materia di attività marittime, portualità e logistica". È l'Agenzia nazionale dei porti che potrebbe pure essere ele-

vata al rango di ministero del Mare. Il pilastro numero 2 (da pagina 23) prevede "l'efficientamento e la razionalizzazione di tutti i procedimenti

amministrativi che accompagnano lo sdoganamento della merce" con la creazione di una "Autorità unica con personale, responsabilità e competenze di tutti i procedimenti amministrativi dei processi di import/export delle merci". Il ruolo e la composizione delle Autorità sono chiariti nel "pilastro tre". È prevista "l'autonomia finanziaria e impositiva"; il comitato portuale viene ridotto nel numero e nella qualità: ne farebbero parte ministero, regione, comune,

camera di commercio, comandante del porto "nonché i soli operatori multimodali, i concessionari terminalisti e gli armatori". Fuori il mondo del lavoro. Il piano crea anche nuove "commissioni consultive con parere non vincolante". Sparisce anche il rito della terna nella nomina del presidente che ora viene scelto "dal ministro, sentito il governatore della regione" ed è rinnovato da un "organismo di controllo" che valuta i risultati conseguiti. Le Autorità diventerebbero

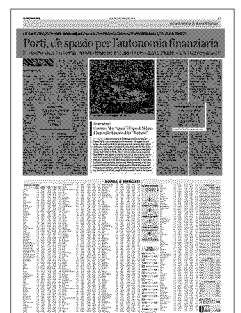
"Community Managers" sovraordinate con compiti di vera promozione del territorio.

Il capitoletto riservato al lavoro portuale è comunque chiaro e nell'ambiente portuale viene già definito la "dolce morte delle compagnie". Il piano prevede infatti la "finalizzazione" dell'emendamento "salva-compagnia", estendendo i benefici della norma oltre i 5 anni attualmente previsti: soldi in cambio di riduzione del personale, ma sino a che punto?

Sulle concessioni invece la partita rimane aperta ("vanno normate") mentre sui servizi tecnico nautici si attribuisco-

ORGANISMI

L'Agenzia nazionale potrebbe essere elevata a ministero del Mare



no costi e gestione alle Autorità, ma il rischio è di creare una concorrenza spietata tra presidenti che per attrarre traffico potrebbero fare leva sulle tariffe. Il quarto pilastro è sulle ferrovie e viene indicato "per la crescita dei volumi" il modello Spezia come quello vincente, con l'ente cioè attore protagonista.

Infine il quinto pilastro, gli accorpamenti. Tre le opzioni: il metodo *soft* lascerebbe tutto invariato nel numero. Seconda possibilità 15 porti *core*

(più Catania) sede di Authority : Gioia Tauro, Napoli, Ravenna, Trieste, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Ancona Bari, Cagliari, Palermo Livorno,

Venezia, Augusta e Taranto) e 25 comprehensive. Terza possibilità, quella *hard*, con "sei cluster imperniati sui corridoi logistici": Ligure (Genova), Tirreno (Livorno), Adriatico (Venezia), Civitavecchia, Sud (Napoli) e Sardegna (Cagliari). In entrambi i casi Savona si dovrebbe accorpare con Genova, mentre La Spezia in un caso perderebbe Carrara come invece previsto storicamente e nella versione *hard* finirebbe sotto Livorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tre navi da crociera nel porto di Savona

FUSIONI HARD E SOFT

Savona finirebbe sotto Genova, mentre Spezia rischia solo con l'opzione "forte"