PORTO » GLI SCENARI SOTTO GLI OCCHI DEL MINISTRO

Authority, ci salverà l'Europa nel risiko degli accorpamenti

L'inserimento fra gli scali-chiave nelle mappe di Bruxelles consente a Livorno di essere considerata uno dei punti di riferimento degli euro-corridoi (e sfuggire alla mannaia dei tagli della riforma)

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Sotto gli occhi del ministro Maurizio Lupi non c'è solo il valzer dei candidati dai quali pescare chi mettere al timone dell'Authority a primavera dopo la fine del primo mandato di Giuliano Gallanti. C'è qualcosa che conta ancor di più: è l'identikit di quel che sarà l'Authority 2.0 con la riforma che il governo Renzi vuol portare a casa da qui a fine maggio o inizio giugno.

Adesso salta fuori un ventaglio di scenari nero su bianco per uscire dall'impasse e provare a ristrutturare il settore portuale nel nostro Paese: sembrano aver parecchio a che fare con le suggestioni messe in circuito da Confetra, l'organizzazione di categoria che, presieduta da Nereo Marcucci, ex presidente dell'Authority livornese per otto anni dal '95, raggruppa a livello nazionale oltre 30.000 imprese del settore trasporto. L'autorevole sito specializzato The MediTelegraph mette in rete i pdf delle ipotesi di aggregazione delle 24 istituzioni portuali presenti sulle nostre coste, isole comprese.

Tre sono gli scenari che risultano individuati in questa bozza. In tutti e tre le ipotesi Livorno resterebbe sede di Autorità portuale: anzi, diverrebbe polo aggregatore mettendo fuori discussione i timori emersi a più riprese in passato di una perdita di rango (e di autonomia). Non è un segreto che una delle prime ipotesi portasse a finire sotto La Spezia.

Il primo scenario prevede che non vi sia una riduzione di numero delle Autorità portuali: dunque, né accorpamenti né fusioni ma una sorta di risistemazione degli strumenti di governo che ne aumenterebbero i poteri.

Il secondo e il terzo si basa sul taglio del numero delle Autorità portuali: scenderebbero a 14-15 in caso di una semplice forbiciata, diventerebbero sei invece se il governo decidesse di usare la mannaia.

Nella riorganizzazione su 14-15 Autorità portuali Livorno aggregherebbe non solo Piombino (più Elba) ma anche Marina di Carrara e potrebbe contare sull'alleanza territoriale con gli aeroporti di Pisa e Firenze (oltre che con gli snodi di Livorno-Pisa, interporto compreso, e di Firenze). Gli altri sarebbero: Genova più La Spezia (con Savona), Civitavecchia (come porto di Roma), Napoli (con Salerno), Gioia Tauro, Sardegna (base a Cagliari), Palermo e Augusta in Sicilia (più forse Catania), Bari e Taranto in Puglia, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste,

In caso di accorpamenti più drastici, ecco che Livorno diventerebbe la "capitale» del sistema Tirreno (che includerebbe anche La Spezia). Gli altri spunti di rfierimento arebbero Genova (con Savona) per il sistema Liguria, Civitavecchia per l'area laziale, Napoli per tutto il Sud, Cagliari per la Sardegna, Venezia per l'Adiatico.

A mettere al sicuro il ruolo di Livorno in entrambi i casi è – beninteso, secondo queste ipotesi ancora al vaglio – una battaglia a cavallo fra il 2010 e il 2011: quella per entrare nella lista dei porti riconosciuti dall'Unione europea come "core" (cioè come principali per il mercato continentale).

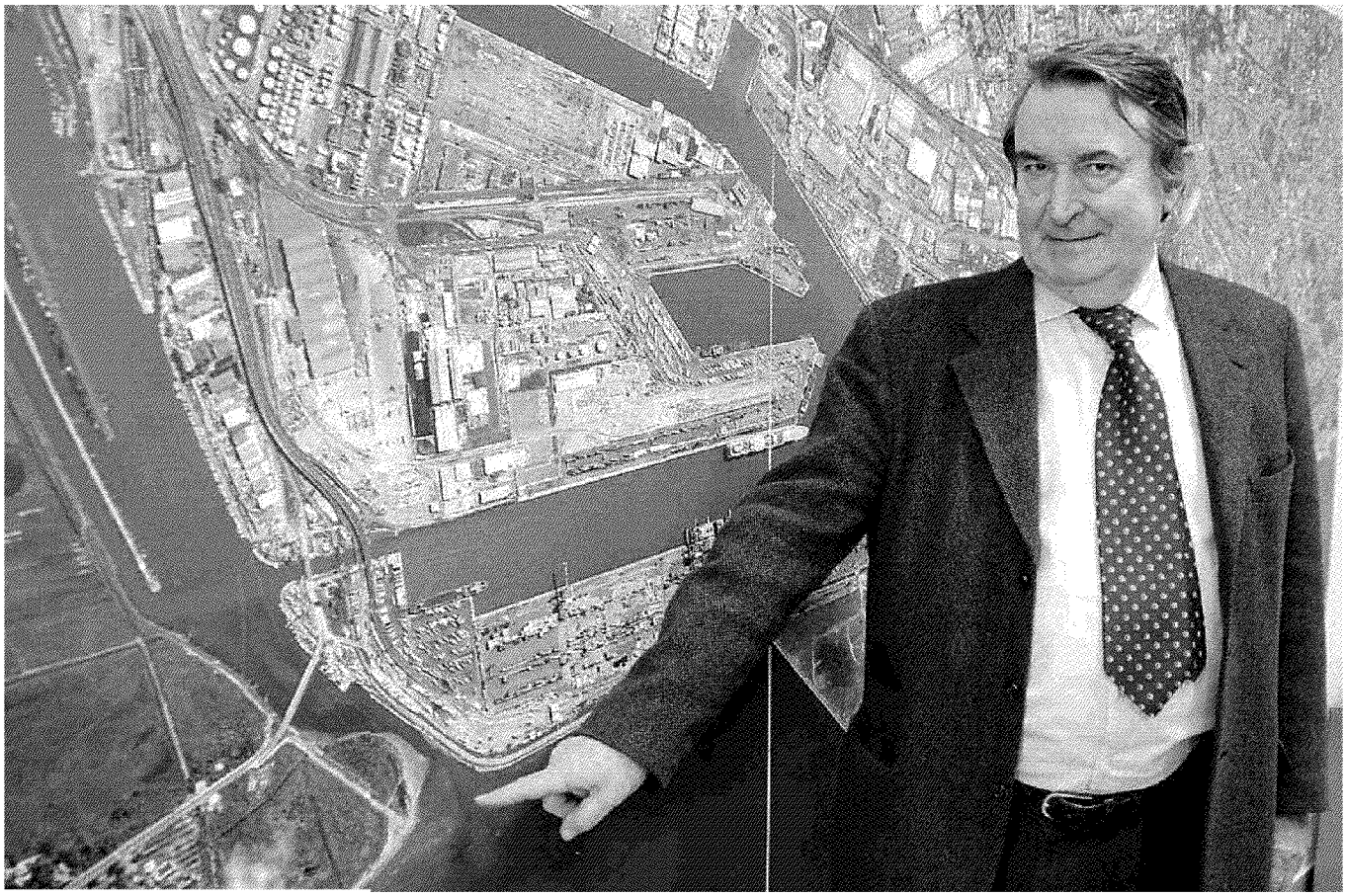
Di fronte alla difficoltà di dribblare la refrattarietà dei campanili a cedere su questo o quell'accorpamento, il governo ha messo in cantiere una serie di commissariamenti là dove si doveva provvedere alla nomina di presidenti delle Autorità portuali: quasi un "periodo bianco" per neutralizzare una parte di resistenze.

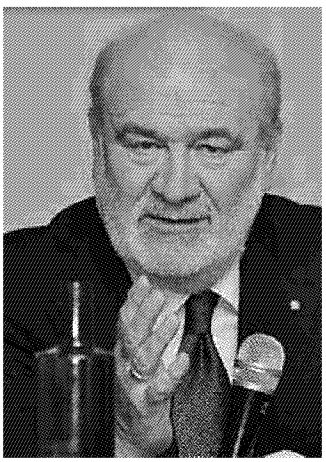
Ma come e dove aggregare? L'idea-guida di questo dossier nato dopo il lavoro dei "saggi" (fra i quali, appunto, anche il livornese Marcucci)? Dopo la fine dei finanziamenti basati sul riparto dei fondi per la portualità (fino a una decina di anni fa), è fiorita la stagione della ricerca del santo in paradiso: chi si inventa un castelletto di alleanze fra il proprio territorio, un po' di Parlamento e qualche sponda nel sottogoverno, ecco che magari si strappa una leggina qualsiasi senza nessun tipo di regia né di programmazione. Però il grosso della "torta" dei finanziamenti pubblici è targata Europa (26,9 miliardi) e Bruxelles esige di smetterla con i finanziamenti a pioggia e impone di concentrare su un pool di grandi porti. E la selezione l'ha già fatta l'Europa: Livorno, che fino all'inizio 2011 era esclusa, ce l'ha fatta a essere riammessa.

Ma c'è anche una eventualità extra: una quarta ipotesi per mano del ministro. Anziché guardare all'aggregazione, meglio una sterzata che trasformi le Autorità portuali in società per azioni. L'eco di quest'idea ha fatto capolino nel post su Facebook del sindaco Nogarin che aveva immaginato una formula con l'Authority al 70% in mano al Comune e il resto al governo.

E tuttavia, secondo il senatore Marco Filippi, capogruppo Pd in commissione a Palazzo Madama, tutta la telenovela degli accorpamenti è un'arma di "distrazione" di massa. «Lo scontro vero – afferma – è su qualcos'altro. Ad esempio, sulla trasformazione dei canoni concessori in affitti: bell'idea, così le spese per la manutenzione e l'infrastrutturazione spettano al proprietario-Stato invece che all'investitore. Ad esempio, sulla manodopera portuale: capisco che in tempi di vacche magre ci possa essere da intervenire sui "soggetti articolo 17", ma qui in realtà si vuole più il Far Weest che la flessibilità. Ad esempio, sul rinnovo automatico delle concessioni senza gara: va bene non strangolare chi investe, ma vogliamo avere un minimo di garanzia dell'utilità pubblica?».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Nereo Marcucci

Marco Filippi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.