

Silenzio tombale sull'appello di Assoport

L'Italia fanalino di coda in Europa per l'autonomia funzionale e finanziaria delle Autorità Portuali

Roma - Le Autorità Portuali italiane sono quelle con minore autonomia finanziaria e funzionale a livello europeo. A 'certificarlo' è stato Patrick Verhoeven, segretario generale dell'Espo (l'European Sea Ports Organisation che riunisce tutti gli scali continentali) intervenendo all'assemblea generale di Assoport tenutasi a Roma.

Dai dati raccolti nell'ultimo Fact Finding Report di ESPO si evince che la maggioranza delle Autorità Portuali a livello comunitario (soprattutto quelle inglesi e nordeuropee) viene investita



Patrick Verhoeven (ESPO)

di una responsabilità finanziaria molto importante per gli investimenti soprattutto infrastrutturali da realizzare. "I diritti portuali - ha detto Verhoeven nel suo intervento - costituiscono la principale fonte di entrata seguita dai canoni per le concessioni delle aree e dall'erogazione di servizi. Il finanziamento pubblico, sempre che sia presente, rappresenta una minima parte delle entrate". Mentre la maggioranza delle Autorità portuali sostiene pesanti responsabilità in ordine agli investimenti, "molte - ha proseguito il segretario generale dell'ESPO - non sembrano avere pieno controllo delle loro entrate. In particolare nei paesi latini (Spagna e Italia su tutti) e, in misura minore, nei nuovi paesi emergenti dove le port authority sono caratterizzate da una rigida natura pubblica degli oneri portuali e da una mancanza di

autonomia finanziaria. In questo senso le Autorità Portuali italiane sono le meno autonome". L'Unione Europea, ha detto Verhoeven, può essere un alleato obiettivo nel rafforzamento del ruolo e delle attività delle Autorità Portuali, "per esempio nell'ottimizzazione dell'utilizzo dello strumento concessorio o nella realizzazione dell'autonomia finanziaria".

L'indagine condotta dall'ESPO ha sottolineato come la maggioranza delle port authorities che ha partecipato allo studio hanno una propria personalità giuridica che normalmente assume la forma 'pubblica' o 'societaria' (società per azioni). Quest'ultime, più frequenti nella regione anseatica e nei paesi nuovi membri dell'UE, hanno quote di capitale possedute in tutto o in parte dal settore pubblico. Per quanto concerne, invece, la direzione e il controllo delle Autorità Portuali, il quadro comunitario è variegato ma si può dedurre che la dimensione degli enti di coordinamento portuale è spesso un fattore discriminante. Quelle con attitudini maggiormente imprenditoriali sono quelle della regione anglosassone.

Considerando infine che la maggioranza delle Autorità Portuali in Europa appartiene, in proporzione, alla tradizione anseatica o a quella latina, le differenze tra queste si traducono in un dualismo nord-sud che non riguarda solo la proprietà delle aree ma anche molti altri elementi di governo del porto, in particolare l'autonomia funzionale e finanziaria (quest'ultima tipicamente più limitata al sud). Sebbene le attuali riforme non puntino immediatamente a significativi cambiamenti nelle due regioni, vi potranno essere sviluppi nel lungo termine che potrebbero rendere le differenze tra le due grandi tradizioni più sottili.

Nicola Capuzzo

Assoport bussa alla porta...

Rafforzata dall'apocalittica chiusa di Patrick Verhoeven - "le Autorità Portuali italiane sono probabilmente quelle che hanno minore autonomia" - la relazione del presidente di Assoport Francesco Nerli all'assemblea annuale dell'associazione s'è imperniata sull'urgente richiesta al Governo di una risposta pronta alle istanze da tempo avanzate dal cluster marittimo-portuale, sempre più gravato da problemi di competitività per l'assenza di provvedimenti adeguati. E, del resto, non sono stati pochi gli astanti che, con amarezza, si sono chiesti se la relazione non fosse un semplice aggiornamento delle edizioni 2010 e precedenti.

Ma questa volta Nerli è stato più diretto, chiedendo - dato l'impasse parlamentare della riforma della legge 84/94 - che tanto gli interventi a costo zero proposti ("semplificazione e velocizzazione procedurale nel campo della pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali e dei dragaggi in particolare, in tema di rilascio delle concessioni e autorizzazioni, di certezza dei tempi e dei contenuti delle diverse intese e concertazioni che contraddistinguono gli iter procedurali portuali") quanto, almeno in parte, le riforme onerose suggerite ("parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese portuali; conferma in via strutturale dell'indennità di mancato avviamento per i lavoratori



Francesco Nerli

delle imprese ex art. 17; riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi portuali; conferma degli incentivi per il combinato strada-mare e delle misure a sostegno dell'armamento italiano, a partire dal 'registro bis') siano "inseriti nell'elaborando decreto sviluppo-infrastrutture".

Ribadendo la propria posizione sul dibattito relativo al numero delle Autorità Portuali - "sarebbe eccessivo se ad esse venissero assicurati automaticamente finanziamenti per realizzare ovunque mega terminal capaci di accogliere tutte le tipologie di traffici e di navi, ma non è così, l'Autorità Portuale è un modello di amministrazione del porto" - Nerli ha

segue a pag.2

poi toccato il tema più caldo, definendo strategica “l'autonomia finanziaria delle *authorities*, nella forma di un 'ritorno' al porto di una quota di tributi proporzionali ai traffici che ciascun porto produce, un meccanismo da avviare presto per evitare la marginalizzazione dell'Italia dal mercato dei porti europei e mediterranei”. Nella lunga disamina il presidente di Assoportri non ha inoltre dimenticato di sottolineare l'importanza che “il sistema trasportistico sia dotato di un disegno che indichi priorità, valenze, opportunità e compatibilità per aree geografiche a scala vasta, in modo da offrire un riferimento alla pianificazione territoriale delle Regioni, degli enti locali e a quella dei porti, che è compito delle Autorità Portuali”. E, infine, si è espresso sul ruolo dell'investimento privato nei porti – “Ben vengano le partnership pubblico-private, ma che effettivamente corrispondano ad un'equilibrata

ripartizione dell'investimento tra il soggetto pubblico e quello privato e ad un'equa ripartizione del rischio” – e su quello della Commissione Europea nell'armonizzazione di regole e normative portuali, con riferimento a quanto annunciato recentemente dal Commissario europeo ai Trasporti Slim Kallas a proposito della preventivata revisione (nel 2013) delle regole riguardanti meccanismi di finanziamento dei porti, organizzazione del lavoro e sistema di rinnovo delle concessioni: “Non possiamo che apprezzare, in linea generale, un sistema di regole, se serviranno a creare un ambito competitivo più uniforme tra i diversi Paesi dell'UE. Sempreché si tratti di regole semplici, agevolmente e uniformemente applicabili, tali da non introdurre rigidità operative, in particolare in confronto con competitors extra UE che si affacciano sui mari europei”.

A quando il blocco dei porti?

Fatte alcune premesse, lo svolgimento dell'assemblea Assoportri 2011 impone una riflessione.

In sintesi, dall'incontro romano emergono due considerazioni. La prima è che, in uno scenario di crisi globale, l'asfittica (in)capacità di competere dei porti italiani li ha condotti ormai sull'orlo del baratro: è giudizio unanime che, in assenza di alcuni interventi mirati, l'erosione di quote di mercato da parte dei competitor arriverà presto a livelli tragici. La seconda è che raramente si è visto un cluster marittimo-portuale così concorde nell'analisi delle problematiche e nella proposta di soluzioni, almeno di quelle più immediate e urgenti. Non solo

appare come rientrata la fronda interna ad Assoportri, ma anche questioni tecniche e sempre aperte come le modalità di erogazione dei servizi tecnico-nautici o la regolamentazione del lavoro portuale sembrano passare in secondo piano di fronte alla constatazione, da parte di tutti gli attori in gioco, che i danni saranno irreparabili se, preliminarmente a tutto il resto, i porti non saranno dotati di quell'autonomia finanziaria e funzionale ritenute necessarie alla sopravvivenza prima ancora che alla crescita.

Detto ciò e menzionata l'eterna geremiade – professata anche in

segue a pag.3

...ma il Governo non si fa trovare

Ben consapevole, ancora prima dell'inizio della concione, di quale sarebbe stato il contenuto dell'intervento di Nerli, la platea dell'assemblea di Assoportri attendeva soprattutto la risposta del Governo a problemi ritenuti non più procrastinabili.

Attesa delusa nel modo più amaro, perché l'esecutivo ha dimostrato una volta di più una chiusura totale. Assente ingiustificato il pur invitato Ministro competente, Altero Matteoli, e delegatosi a metà assemblea anche il sottosegretario Bartolomeo Giachino, neppure il senatore Luigi Grillo ha avuto il coraggio di ripetere la trita litania sui lavori in corso alla riforma dell'84/94, sicché l'onere di fare da sparring partner al cluster marittimo-portuale è stato lasciato a Luigi Casero, sottosegretario (significativamente) all'Economia. Ammannita una vieta lezione di macroeconomia e snocciolata un'encomiabile serie di misure di impulso alla competitività dei porti (dalla sburocratizzazione all'individuazione di un novero

ristretto di porti d'interesse nazionali) da adottarsi quanto prima, dimentico forse che questo Governo ha il timone da tre anni e mezzo, Casero ha però fatto capire chiaramente che, con tutta probabilità, non solo di autonomia finanziaria, ma anche delle cosiddette riforme a costo zero si parlerà in un imprecisato futuro e non nel decreto sviluppo.

Normale, quindi, lo scoramento più nero fra gli astanti. “Stesse domande e stesse risposte degli anni passati” ha sintetizzato Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale veneziana. “L'impressione è che a breve termine non saranno adottate neppure le misure a costo zero proposte per il rilancio dei porti: la sopravvivenza dei nostri scali si farà più difficile” gli

ha fatto eco il collega 'genovese' Luigi Merlo, mentre Giuseppe Parrello numero uno dell'authority ravennate, in scadenza del secondo mandato, si è rammaricato di aver dovuto predisporre, pochi giorni fa, un ultimo budget “privo di ogni intervento di impulso sostanziale alla crescita a causa dell'assenza di risorse”. Sulla stessa linea d'onda Giuliano Gallanti (Livorno) – “nemmeno di fronte all'attestazione europea dell'arretratezza italiana sembra che saranno presi



Bartolomeo Giachino con Luigi Grillo

adeguate provvedimenti” – e Franco Mariani (Bari): “Le proposte di Assoportri vanno nella direzione giusta, è purtroppo evidente la scarsa comprensione da parte del Governo del valore della portualità, in un momento in cui bisognerebbe invece adoperarsi per non farsi sfuggire le opportunità che provengono non solo dal Far East, ma anche da Balcani, Turchia e Nord Africa”.

Reazioni negative anche dai rappresentanti di altre categorie del cluster marittimo-portuale. Antonio Benvenuti, console della CULMV, la Compagnia Unica genovese, ha evidenziato come “continuano a rimanere irrisolte questioni fondamentali come quelle della governance dei porti e dell'armonizzazione, almeno nazionale,

delle regole sul lavoro portuale, a tutto beneficio dei grandi scali nordeuropei”, mentre Filippo Gallo, presidente di Federagenti, ha evidenziato “il rischio che, in assenza di rapidi interventi per la crescita i nostri scali nel giro di pochi anni perdano la possibilità non solo di intercettare i traffici in import ma anche di sostenere il nostro export” e si è detto deluso anche dall'intervento “banale e privo di spunti” di Enrico Letta, sottosegretario del Partito Democratico,

che, effettivamente, invece che illustrare un puntuale programma di misure concrete nell'eventualità di un cambio di Governo, non è andato oltre ad un vizzo elenco generico di buoni propositi (snellimento amministrativo, strategia nazionale, impegno infrastrutturale, etc.).

“È sconsolante che l'esecutivo abbia ritenuto di non rispondere agli interrogativi di Nerli, nodi irrisolti da anni. Se da una parte non si può che apprezzare la costanza e il lavoro in Commissione del Senatore Grillo,

è preoccupante che in un momento di grave crisi e alla vigilia del varo del decreto sviluppo, che dovrebbe essere strumento di metodologia e rilancio della nostra economia, proprio sui porti della penisola Italia il Governo sia assente” ha commentato Stefania Visco, presidente di Federimorchiatore.

Barlume di ottimismo, infine, da parte di Nereo Marcucci (presidente di Assologistica), che si è detto speranzoso sui contenuti del decreto sviluppo, auspicando che “nell'impossibilità effettiva di miglioramenti a costo zero, si possa però trovare un giusto compromesso per interventi efficaci e salvaguardia dei conti pubblici”.

Andrea Moizo

quest'ultima occasione – sul rapporto fra il disinteresse del Governo per i porti e per la politica dei trasporti in generale a confronto con l'attenzione generosa mostrata dallo stesso per l'autotrasporto, frutto, secondo i moderni Geremia, delle minacce fattive di quest'ultimo (scioperi e blocchi del traffico stradale), una domanda sorge spontanea: ma se davvero si pensa che l'unico modo di ottenere attenzione sia quello di 'far cagnara' – e in Italia in effetti le prove a sostegno di ciò non mancano di sicuro, basti pensare a quanto avviene con Fincantieri, dove la 'piazza' sta persino riuscendo, se non a impedire, quantomeno a ritardare e diluire gravemente un pur fisiologico processo di razionalizzazione e di dismissione della navalmeccanica statale-assistenzialista – cosa altro si aspetta per decretare un blocco dei porti, che mostri cosa succederebbe davvero, sia a livello di caos operativo che a livello fiscale (tasto più sensibile per i destinatari del messaggio), se davvero le attività degli scali italiani si arrestassero anche per un solo giorno?

E se è evidente che un'iniziativa del genere non possa partire da emanazioni dello Stato come le Autorità Portuali, è pur certo che il loro appoggio non mancherebbe se a condurla fosse l'utenza portuale, nel suo significato più ampio, dai terminalisti ai fornitori di manodopera, dall'armamento agli agenti marittimi. Un insieme di categorie che, come detto, almeno a parole oggi appare assai coeso sull'obiettivo primario, ragion per cui un coordinamento di norma estremamente difficile dovrebbe essere attualmente quantomeno ipotizzabile.

Chissà che le fotografie di decine di navi alla fonda nelle rade italiane e di banchine ferme sulle prime pagine dei giornali nazionali e non, il caos fra le migliaia di stakeholders dei porti e il mancato introito di decine di milioni di euro di entrate fiscali non possano più dei tanti convegni, studi e azioni lobbistiche finora adoperati, vanamente, per attirare sul mare l'attenzione della classe politica più terragna che si ricordi?

A.M.

