

Porti, l'allarme di Merlo

“Golden power e regolamento scelte non più rinviabili”

Sui porti ci vuole attenzione. Molto più attenzione di quella che viene oggi riservata dal mondo della politica. E se a sostenerlo è chi ha guidato il porto di Genova per sette anni e poi è stato consulente del ministero dei Trasporti allora conviene fermarsi a riflettere. Luigi Merlo, oggi presidente di Federlogistica-Confrasperto, invita a un doppio sforzo sul tema: in primo luogo, una valutazione sulla strategicità del comparto che va quindi tutelato nelle misure più opportune, in secondo la necessità di rimettere ordine alla complessa materia delle concessioni.

Diventa quindi fondamentale aprire in tempi brevissimi un tavolo di confronto con il ministero dei Trasporti e con l'autorità di regolazione dei Trasporti che ha da poco rinnovato il suo board. Proprio da questo tavolo deve necessariamente essere liberato quel regolamento atteso da ben 26 anni. Era infatti il '94 quando veniva varata la legge di riforma portuale (poi rinnovata dalla legge Delrio).

Peccato che da allora si stia sempre aspettando il varo del regolamento attuativo in materia di concessioni portuali. Si tratta di uno strumento fondamentale, quanto meno per chi punta sullo

sviluppo e sulla crescita di traffici e infrastrutture.

«Il Golden Power – spiega il leader di Federlogistica – cala il suo scudo protettivo sulle infrastrutture strategiche e quindi anche sui porti, edificando giustamente quella diga contro i tentativi in atto, di “colonizzazione” da parte della Cina. Ma senza una standardizzazione e quindi il varo di un regolamento che effettivamente uniformi le concessioni portuali, si potrebbe delineare un rischio di isolamento e quindi di emarginazione della portualità italiana che va tenuto in debita considerazione».

Merlo allarga l'orizzonte, ricordando quanto avvenuto solo pochi giorni fa con la dura presa di posizione degli Stati Uniti nei confronti della cantieristica cinese, la Ccc (China Construction Company). Una posizione che ha altissime possibilità di trovare conferma anche con la nuova amministrazione. Anche le preoccupazioni espresse dall'Unione Europea rispetto a una penetrazione cinese sempre più invasiva, peraltro, non rimettono solo in discussione la “via della seta”, ma obbligano il sistema portuale a un ripensamento globale: il mancato completamento della riforma portuale rimasta monca in aspetti determinanti, proprio in

questo momento e nella prospettiva del Golden Power riaccende i riflettori sulle concessioni e sul mancato regolamento.

«Un ritardo – sottolinea Merlo – che ha condizionato e ritardato la capacità e il raggio di azione delle Autorità di Sistema Portuale, lasciando potenzialmente spazio a distorsioni e ai rischi connessi, da un lato con l'esuberanza commerciale della Cina, dall'altro con un sostanziale “close shop”, uno scenario in cui si sono verificati sostanzialmente scambi di fondi fra soggetti già presenti, ma non si sono costruite le condizioni per un reale sviluppo del settore. Il Golden Power senza un'immediata definizione di regole uniformi per le concessioni, rischia di cristallizzare una volta di più lo status quo, impedendo ai porti del Paese di spiccare il volo e di diventare, come dovrebbe accadere, il vero motore per il rilancio del Paese». Da ciò discende la proposta per l'immediata creazione di un tavolo comune Ministero ART (Autorità regolazione trasporti) per produrre regole omogenee in grado di scongiurare ulteriori distorsioni di mercato, oggi già evidenti fra un porto e l'altro e ancora più gravi se generate da un ente pubblico».

– (mas.m.)



▲ Container

Sempre vivo il dibattito sul futuro della portualità