

**Merlo: “Ma qui
si rischia
un corto circuito
se non dialogano
pezzi dello Stato”**

● a pagina 3

L'intervista

Merlo “Si rischia il corto circuito Authority spa? Primo a proporle ma ora serve una vera riforma”

di Massimo Minella

Ci sono pezzi dello Stato che dovrebbero dialogare fra loro. In futuro le authority di sistema in Italia non dovrebbero essere più di 6-7

«Qui si rischia il corto circuito fra pezzi dello Stato che dovrebbero far convergere le loro strategie nell'interesse della portualità». Da presidente dell'autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, oggi presidente di Federlogistica-Contrasporti, fu il primo a chiedere la sede genovese dell'autorità di regolazione dei Trasporti-Art, il regolamento sulle concessioni della legge 84-94 e la trasformazione delle authority in spa. Temi che ora ritornano perché ancora in attesa di soluzione.

Forse ha giocato un po' troppo in anticipo sui tempi, presidente Merlo?

«Ma no, figuriamoci. Il regolamento era previsto dal '94, quando venne emanata la legge di riforma, e anche la trasformazione degli enti è da tempo oggetto riflessione. Sull'Art a

Genova, invece, mi trovai solo».

Partiamo da qui?

«Sì, mi pare giusto, anche perché è uno dei punti su cui è necessario fare chiarezza. Da presidente dell'authority mi battei per portare a Genova l'Art. Lo schema doveva essere a Torino la parte del trasporto pubblico, a Genova quella marittima. Fassino si batté per la sede a Torino, dove è adesso, qui rimasi solo. Ma non è questo il punto».

E qual è, allora?

«Che il ministro Giovannini ha spiegato di voler intervenire, all'interno del decreto Concorrenza, anche sulle concessioni portuali. È il decreto chiamato a esprimersi anche sugli stabilimenti balneari. Ma l'intervento sulle concessioni portuali è stata un po' una sorpresa».

Perché?

«Perché l'impressione è che ci siano pezzi dello Stato che fra di loro non comunichino. Nel 2014 il Mit emanò il regolamento che venne però bocciato dal Mef. Da allora non se ne fece più nulla».

E oggi che succede?

«Che le autorità portuali nel frattempo hanno rinnovato il 95% delle concessioni e che il governo ha lasciato intendere che il regolamento potrebbe non essere più necessario e che potrebbe bastare la procedura da parte degli enti con l'esame dell'i-

stanza. In questo quadro, il presidente dell'Art Nicola Zaccheo ha spiegato in audizione che l'istanza non è sufficiente e che tocca proprio all'Art emanare il regolamento sul modello delle autostrade».

È d'accordo?

«Assolutamente no. Intanto ci sono già le autorità di sistema e poi sono due sistemi diversi, autostrade e porti. Così si finisce solo per creare confusione fra pezzi di Stato che dovrebbero invece dialogare fra loro».

Ma come si dovrebbe agire, secondo lei?

«Intanto le concessioni sono già state quasi tutte rinnovate dalle authority, quindi è più urgente adesso concentrarsi sulla necessità di avere regole uniformi e omogenee per tutti i porti. Servono ad esempio criteri oggettivi e comuni sull'importo da versare per le concessioni e sugli investimenti. Altrimenti si creano distorsioni della concorrenza. Potrem-



mo anche pensare a norme per incentivare il rispetto dei piani d'impresa: se non si raggiungono i volumi prestabiliti, si copre comunque il delta come se si fossero raggiunti quei numeri».

Sta seguendo il dibattito sulle authority spa?

«Sì, la riforma delle authority va contestualizzata nel quadro europeo. Quanto all'idea degli enti spa la lanciai io, con la richiesta di una vera autonomia finanziaria e operativa, ma adesso è cambiata la norma. Io penso che in prospettiva si debba arrivare a una vera riforma, con non più di 6-7 authority di sistema. Non credo sia nell'agenda di un governo che scade il prossimo anno, ma il tema non è affatto da escludere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Luigi Merlo**
oggi presidente
di
Federlogistica-
Confrtrasporti,
che aderisce a
Confcommercio
già presidente
dell'authority di
Genova e
consulente Mit