

Sì alla riforma del sistema portuale Regia centralizzata con Porti d'Italia

Flavia Landolfi



ROMA

Il cuore della riforma è racchiuso in tre parole: Porti d’Italia Spa, la nuova agenzia interamente pubblica (ma potenzialmente aperta ai privati) chiamata a mettere ordine nella partita più pesante, quella delle opere e della manutenzione straordinaria nelle aree demaniali ricomprese nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale.

Ma è tutto l’impianto del ddl di restyling del sistema portuale, approvato ieri in Cdm, a segnare un netto cambio di rotta, con un ridimensionamento del perimetro operativo delle 16 Autorità che fino a oggi dettavano legge negli scali marittimi, regnando ciascuna nel proprio territorio in quello che fino a ieri era un vero e proprio federalismo dei porti.

Non è passato inosservato quindi che la spinta politica ad accentrare la governance dei porti sia arrivata dal ministro e leader del Carroccio Matteo Salvini, con la regia operativa del viceministro Edoardo Rixi che su questo testo lavora da tempo: l’impianto interviene sulla legge 84/1994 e riscrive, insieme, governance e catena degli investimenti. «Bisognava garantire autonomia alle singole Autorità ma uniformare le commodities, le facilities dei singoli porti, ma anche razionalizzare gli investimenti e avere una proiezione estera per aggredire i nuovi mercati e non viceversa», ha spiegato nei giorni scorsi il viceministro Rixi, mentre il Mit in una nota ha parlato di «svolta storica» chiedendo al Parlamento «un confronto serio e responsabile, orientato al merito e ai risultati, per

dotare finalmente l'Italia di un sistema portuale all'altezza delle sfide globali».

La nuova Porti d'Italia viene costituita con decreto Mit di concerto con il Mef, che definisce statuto, organi e data di avvio dell'operatività. La governance è disegnata su cinque componenti nel cda, due designati dall'Economia, due dalle Infrastrutture e uno da Palazzo Chigi, con presidente espresso dal Mef e ad scelto tra i designati Mit. La società riceve in concessione per 99 anni i compiti legati agli investimenti strategici, con un mandato preciso: costruzione di opere infrastrutturali e interventi di manutenzione straordinaria, inclusi canali, dighe foranee, darsene, bacini, banchine e piazzali, viabilità funzionale, dragaggi infrastrutturali e di bonifica.

Tutte da individuare con un decreto del Mit di concerto con il Mef, sulla base dei fabbisogni segnalati dalle Autorità di sistema. «In questo ambito - spiegano al Mit - la Pdi agisce come soggetto nazionale unico e stazione appaltante: il suo compito primario è la realizzazione degli investimenti infrastrutturali strategici e degli interventi di manutenzione straordinaria, così come individuati dal decreto ministeriale prioritario e finanziati attraverso l'accordo di Programma».

In questa chiave funzionerà come stazione appaltante sia ricorrendo a concessioni a terzi, con un forte incentivo all'uso del project finance. Ma c'è anche un secondo ruolo per la società dei porti italiani che la dovrebbe vedere muoversi in regime di mercato offrendo servizi di progettazione, realizzazione di opere infrastrutturali portuali, consulenze in Italia e all'estero. Alle Autorità portuali sarà demandato l'elaborazione di un documento di programmazione strategica di sistema che sul fronte delle opere governa tutto il resto come «i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema». Così come «la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali» che è «competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano regolatore portuale».

Tra le novità anche una nuova architettura dei meccanismi di finanza con un sistema nazionale di raccolta e la creazione di un Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo. Nel Fondo confluiscono una quota della componente investimenti dei canoni concessionari e una percentuale, tra il 15 e il 25%, delle tasse di

ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci e delle tasse per autorizzazioni. Nelle casse delle Adsp restano le risorse per la manutenzione ordinaria ma perdono la dote per le opere strategiche. Inoltre se un'Autorità registra per la terza volta nell'arco di un quadriennio risultati di esercizio negativo può essere soppressa.

La riforma prevede un capitale iniziale in Porti d'Italia fino a 500 milioni, con partecipazione del Mef al capitale. La società opera con contabilità separata e con un divieto netto di usare risorse pubbliche per finanziare attività di mercato, ammesse ma fuori dal perimetro concessionario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA