

Confindustria: «Porti d'Italia non svuoti le Authority»

Raoul de Forcade

«Porti d'Italia Spa deve essere uno strumento tecnico e operativo per realizzare le opere strategiche e superare le strozzature attuative, non un soggetto destinato a sostituire progressivamente le Autorità di sistema portuale nella gestione ordinaria dei porti o nel rapporto quotidiano con le imprese». Marco Ravazzolo, direttore Politiche per l'ambiente, l'energia e la mobilità di Confindustria, è andato dritto al punto, durante l'audizione delle associazioni datoriali sul Ddl di riforma dei porti, presso la commissione Trasporti della Camera. E ha messo sul tavolo la posizione degli imprenditori rispetto a una norma il cui iter è iniziato di recente e in merito alla quale, fino a ieri, le categorie non avevano avuto confronti istituzionali diretti.

In un documento, che è stato sintetizzato, e poi consegnato, da Ravazzolo ai membri della IX commissione, Confindustria traccia luci e ombre del disegno di legge: «Condivisibile che lo Stato definisca un quadro unitario dei fabbisogni infrastrutturali, individui le opere prioritarie e colleghi gli investimenti alla rete Ten-t, ai corridoi europei, ai collegamenti ferroviari e retroportuali e alle principali direttrici del commercio internazionale».

Confindustria rileva, al riguardo, che «la programmazione deve servire a scegliere, ordinare e realizzare le opere davvero decisive per la competitività degli scali». Vengono valutati positivamente anche la procedura nazionale per individuare le infrastrutture strategiche portuali, fondata sui fabbisogni delle Adsp, e l'elenco degli interventi prioritari. Ed è «positiva» anche «l'istituzione di Porti d'Italia, purché sia, e resti, uno strumento pubblico di supporto tecnico e operativo alla realizzazione delle infrastrutture strategiche». Secondo Confindustria, infatti, «occorre chiarire, in modo esplicito, il rapporto tra Porti d'Italia, Mit, Mef, Adsp e Autorità di regolazione dei trasporti, soprattutto su pianificazione, concessioni, realizzazione delle opere, gestione delle risorse e monitoraggio. Anche il trasferimento del personale deve essere definito con equilibrio: deve consentire a Porti d'Italia di

funzionare correttamente, ma senza indebolire l'operatività delle Adsp» e senza svuotarle di competenze.

La riforma, prosegue Confindustria nella sua analisi, deve inoltre «garantire un coinvolgimento effettivo delle Regioni e delle rappresentanze economiche». Quanto al modello di sostenibilità finanziaria delle Adsp, la confederazione sollecita «clausole di salvaguardia, affinché la riforma non scarichi i propri costi su imprese e operatori logistici, ma gestisca eventuali fabbisogni con efficienza, programmazione e chiara ripartizione degli oneri».

Il Ddl, si sottolinea, «introduce un nuovo modello di finanziamento delle infrastrutture strategiche. La scelta può essere condivisa se crea un canale stabile per finanziare le opere strategiche. Tuttavia, non deve sottrarre alle Adsp le risorse necessarie per svolgere le funzioni che restano in capo a loro». Il rischio, infatti, è di «creare uno squilibrio strutturale».

Per Confindustria, poi, «la classificazione degli scali non può basarsi esclusivamente sulla collocazione nella rete Ten-t» ma anche su «parametri oggettivi legati ai traffici movimentati, al ruolo nelle filiere industriali, ai collegamenti logistici e al peso economico effettivo dei singoli porti». Il Ddl, infine, deve garantire «certezza del quadro concessorio e stabilità degli investimenti».

Osservazioni sul disegno di legge sono arrivate anche da altre associazioni. «Per evitare soluzioni di continuità nell'approvvigionamento energetico dell'intero sistema Paese – ha detto Matteo Cimenti, presidente di Assogasliquidi-Federchimica – occorre che il Ddl preservi le peculiarità delle infrastrutture energetiche strategiche, come i depositi di Gpl e Gnl, inserendo apposite clausole di esclusione per alcune norme indicate nel progetto di legge».

Secondo Pasquale Russo, presidente di Conftrasporto, «l'obiettivo di un maggiore coordinamento e di una strategia centrale per la competitività del sistema portuale è un principio condiviso», ma «bisogna dare certezza agli operatori che non ci saranno aumenti di canoni e tasse, per far fronte alla minore disponibilità finanziaria delle Adsp. Inoltre, il perimetro di azione di Porti d'Italia non è ben definito, con rischio di sovrapposizione e confusione, per esempio sui dragaggi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA