

ALL'ASSEMBLEA CONFITARMA IL MINISTRO DEI TRASPORTI DELRIO: IL TESTO SARÀ LICENZIATO IN SETTIMANA

# Concessioni in porto, dopo ventidue anni arriva il regolamento

Soddisfatti i terminalisti, prevale il modello Genova: gara non obbligatoria, pubblicità sì

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

**ROMA.** Dopo quasi 22 anni, il regolamento sulle concessioni in porto è arrivato alle curve finali. Dopo la richiesta di chiarimenti sollevata dall'Autorità portuale di Genova alla fine dell'estate, a seguito della richiesta di proroga delle concessioni fatta da alcuni terminalisti dello scalo ligure, il ministero dei Trasporti ha deciso di fare chiarezza su questo punto, essenziale in un momento in cui le concessioni dei principali terminal italiani sono scadute o sono in scadenza.

Ieri all'assemblea della Confitarma, l'associazione confindustriale degli armatori italiani, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha annunciato che il regolamento sarà licenziato questa settimana, per essere sottoposto alla valutazione del ministero delle Finanze. Il testo va incontro alle richieste dei terminalisti, chiarendo che non c'è obbligatorietà della gara al termine della concessione, ma comunque un obbligo di pubblicità della domanda di richiesta della proroga, su modello di quanto avvenuto a Genova: in questo modo gli operatori - costretti dal mercato a ingenti investimenti per effetto del gigantismo navale -

hanno più garanzie sui soldi spesi, anche se su proroghe o concessioni oltre un certo numero di anni ci dovrà essere comunque la pronuncia del ministero. Il regolamento non ha effetto retroattivo, quindi possono tirare un sospiro di sollievo i terminalisti che sinora hanno beneficiato delle recenti maxi-proroghe concesse dalle Authority (è il caso di quelle da 60 anni a Trieste, esaminate, ma senza pronuncia negativa, dall'Antitrust europea). Delrio accoglie anche un altro punto

sottolineato da Assiterminal, e cioè la necessità di armonizzare i circa 400 progetti per nuove strutture e infrastrutture nei porti italiani. Per la parte marittima Delrio ha annunciato uno slittamento del "marebonus", gli incentivi per l'utilizzo delle autostrade del mare (anticipati dal Secolo XIX) per alcune eccezioni sollevate da Bruxelles, ma si è detto fiducioso di poter introdurre l'incentivo con la conversione della legge di Stabilità. Gongola in sala l'ex sottosegretario ai Trasporti Mino Giachino, inventore dell'incentivo sotto il governo Berlusconi ("positivo che dopo quattro anni si riprenda questo strumento"). Per quanto riguarda la governance dei porti, Delrio ha confermato che sarà il primo decreto delegato approvato, probabilmente a novembre, con l'accorpamento delle Autorità portuali secondo lo schema dei porti core e l'introduzione dei cda al posto delle Authority. Sui porti liguri, il ministro non parla «nemmeno sotto tortura» del futuro commissario di Genova: rimane certa la fine dell'incarico di Luigi Merlo il 10 novembre. Mentre l'attuale comandante delle Capitanerie di porto, Felicio Angrisano, al momento in pole per l'incarico, non commenta le indiscrezioni.



Delrio saluta l'ex sottosegretario berlusconiano Gianni Letta, ospite dell'assemblea di Confitarma

## IL PRESIDENTE DEGLI ARMATORI SOLLECITA IL GOVERNO

### «Centomila dollari spesi in burocrazia»

Grimaldi sul costo della bandiera italiana: «Occorre semplificare»

**ROMA.** Il maggior riconoscimento agli armatori italiani è stato la gara tra ministri per proporre la medaglia d'oro al valore civile per tutti 63 mila addetti delle compagnie di navigazione, che tra gennaio 2014 e settembre 2015 hanno messo in salvo 42 mila immigrati naufraghi nel Mediterraneo. Sulle questioni operative, invece, il ministro Delrio ha strappato applausi parlando di semplificazione, ma il presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi, ha ricordato che la burocrazia costa 100 mila dollari l'anno per ogni nave battente bandiera del Belpaese, e ha proposto una serie di misure a costo zero (tra cui l'abolizione del Regio Decreto del 1890 che regola la gestione dei passeggeri a bordo) che permetterebbero di rendere più competitivo il settore, riconoscendo comunque il valore della tonnage tax, anche alla

luce delle recenti modifiche imposte dall'Europa, che dal 2008 a oggi ha permesso di aumentare i posti di lavoro a bordo delle navi del 12,5%. Netta la posizione di Grimaldi sull'uso del gas naturale liquefatto delle navi: «Finché non abbiamo certezze sulla distribuzione e sui prezzi» il gas è solo un'opzione poco concreta e l'armatura ritiene che il bunker tradizionale sarà ancora per molto tempo il carburante delle navi.

**TARIFE DI TRASPORTO**  
A parità di merci e passeggeri trasportati, il maggior costo dell'utilizzo della strada rispetto al traghetto è compreso tra il 70% e il 220%. La ferrovia ha costi maggiori della nave con valori compresi tra l'8% e il 60%. Lo dice uno studio di Confitarma e D'Appolonia



## TARIFE DI TRASPORTO

A parità di merci e passeggeri trasportati, il maggior costo dell'utilizzo della strada rispetto al traghetto è compreso tra il 70% e il 220%. La ferrovia ha costi maggiori della nave con valori compresi tra l'8% e il 60%. Lo dice uno studio di Confitarma e D'Appolonia