

IL DOCUMENTO DEGLI INDUSTRIALI

Confindustria boccia la riforma dei porti

«Scali consegnati alla politica»

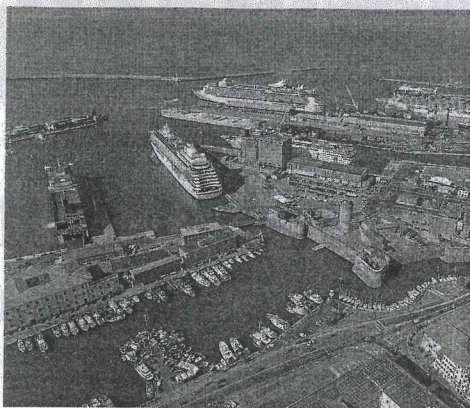
MARIO DE FAZIO

GENOVA. «Una riforma che, dopo una lunga attesa, non solo non migliora lo status quo ma rischia di peggiorare la situazione attuale».

È una sonora bocciatura alla riforma portuale del governo Renzi quella che arriva dai vertici nazionali di Confindustria. A stroncare la riforma firmata dal ministro Delrio - e in particolare il decreto legislativo sulla governance, definito «poco convincente, inadeguato, inefficace, incoerente ed approssimativo» - è un documento chiamato «*position paper*» scritto pochi giorni fa dagli uffici dall'associazione guidata dal presidente Giorgio Squinzi. A cambiare le carte in tavola è stata l'approvazione del decreto legislativo per la riorganizzazione e semplificazione delle Autorità portuali. Un provvedimento che «risulta poco convincente a tutto il sistema confindustriale ed è valutato inadeguato ed inefficace per riannunciare la competitività del sistema portuale-logistico nazionale, incoerente con le linee indicate nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica dell'agosto 2015 ed approssimativo nelle soluzioni prospettate, che di fatto consegnano la portualità nazionale e locale alla politica». Ma è l'intero schema della riforma a finire sulla graticola. Confindustria, pur condividendo la generale necessità di riorganizzare e semplificare gli attuali enti di gestione dei porti - si legge nel documento -, ritiene tuttavia critica la riforma così come declinata, per l'irrealità delle soluzioni adottate e l'inefficienza delle stesse ad attuare il tanto auspicato rilancio della competitività del settore della portualità e della logistica nazionale. Non basta: l'organizzazione delle nuove Autorità di sistema portuale è poco chiara, incompleta e superficiale, soprattutto per quanto riguarda la relazione con le diverse portuali incluse nell'Autorità di sistema portuale. «A destare molte preoccupazioni» è inoltre «la pubblicizzazione della portualità» la cui gestione è affidata a un presidente nominato dal Ministro, l'esclusione del «modello societario» per i porti e degli «shareholder» dai Comitati di gestione. In definitiva, il decreto legislativo «consegna la gestione della portualità alla politica: un potenziale fallimento annunciato». Critiche durissime, cui si somma il cammino imprevisto della riforma in sede di Conferenza Stato-Regioni: in attesa della seduta con i presidenti di giovedì prossimo, al tavolo tecnico di ieri, sono passati tutti gli emendamenti co-

stenuti dalla Regione Liguria, compresa la deroga di tre anni all'introduzione della riforma che salverebbe l'accorpamento ad esempio di Savona con Genova. È rimasta invece fuori la proposta per le nuove Autorità di costituirsi in società per azioni.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Allargato il canale di accesso Livorno, dalla Bei arrivano 90 milioni per completare il piano delle opere

LIVORNO. La Banca Europea degli Investimenti ha deciso di stanziare 90 milioni di euro per il porto di Livorno. L'Authority potrà usare i soldi per gli interventi del piano triennale delle opere che conta un fabbisogno di 120 milioni di euro. Le opere comprendono l'escavo dei fondali prospicienti la Darsena Toscana, il dragaggio dell'imboccatura sud, il rifacimento della Bengasi, l'allargamento del Canale di accesso e la costruzione di un nuovo magazzino per i forestali.

«RIFORMA A OTTOBRE? È TROPPO TARDI»

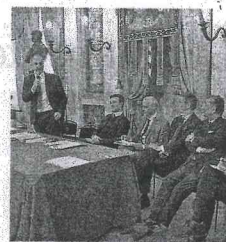
«Genova a rischio senza un presidente»

Appello degli operatori al governo: «Fate in fretta, il tempo sta per scadere»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Sino a ottobre non ci arriviamo». I più netti e lo scandiscono alla fine della tavola rotonda organizzata dal Comune di Genova sul porto come motore di sviluppo della città, sono gli operatori portuali.

Marco Bisagno e Alberto Amico chiedono al governo di fare in fretta a scegliere il nuovo presidente del porto, perché anche sulle riparazioni, servono soluzioni urgenti. «Noi stiamo già andando via. Se non avessimo Marsiglia non ci saremmo più - spiega Bisagno, numero uno dei cantieri Mariotti - Non appena ci sarà data la concessione a Piombino, inizieremo attività di riparazione



Il convegno sul porto FORNETTI

e demolizione su quelle banchine». Mariotti trova altri spazi fuori da Genova, Amico chiede che Genova reagisca: «Perdiamo troppi treni - spiega il presidente del cantiere genovese - serve un'Autorità portuale forte che decida, oggi troppe sono le promesse disattese. Anche sul Blueprint basta divisioni tra istituzioni». Gli operatori hanno calcolato i tempi e sono preoccupati che il nuovo governo dell'Authority che scaturisce dalla riforma, arrivi appunto a ottobre se non addirittura a fine anno. «Tropo tempo, bisogna farsi sentire» dice Bisagno. E il comune di Genova, per bocca dell'assessore allo sviluppo Emanuele Piazza, concorda: «Questa vacatio non può durare a lungo» e quindi si muoverà. Anche perché tra gli altri problemi c'è quello del lavoro in porto. La Culmv cerca da tempo il nuovo modello - «funziona quello del Nord Europa e ce lo lascino fare» dice il console Benvenuti - ma il tempo stringe anche i camalli: «Se l'incertezza dura troppo e non arrivano decisioni, anche la pace sociale del porto potrebbe essere a rischio. Lo scalo raccoglie le sfide con gli investimenti che gli operatori privati mettono sul piatto - le gru del Vte, ad esempio - ma il Nord Europa continua a venire a prendere i container in Pianura Padana - dice sconsolato Danesi, numero uno del Vte - Sono ormai 25 anni che aspettiamo il raddoppio dei binari a Voltri... A Genova serve un presidente che abbia almeno il foglio rosa, nemmeno la patente». Urgenza quindi di avere una figura forte, ma la riforma desta le perplessità di Ignazio Messina, soprattutto sulla mancata rappresentanza dei privati nel comitato portuale delle future Autorità di sistema: «Faccio gli auguri agli enti locali - spiega con una punta di ironia - auguro di governare con più managerialità di quanto siamo stati in grado di fare noi», alludendo al ruolo forte previsto per i comuni nel nuovo board delle Authority. «Serve un approccio manageriale - continua Messina - Qualche giorno fa i vertici del porto di Barcellona sono venuti sino a Genova a chiederci cosa possiamo fare per noi. È un approccio commerciale. E sulle infrastrutture, tanto per citare un esempio sui tempi, mentre noi non sappiamo ancora quando saranno finiti i riempimenti di Bettolo e Ronco Canepa, a Mombasa in due anni fanno un porto dove prima c'era una spiaggia».