



L'economia del mare

La mappa del potere nei porti
il dossier allo studio del centrodestra
MASSIMO MINELLA ▶ pagina 26

L'economia del mare

Porti, la mappa del potere il centrodestra studia il dossier

MASSIMO MINELLA

L'elenco dei presidenti e dei segretari generali delle 16 autorità di sistema è sul tavolo di Fratelli d'Italia. Un quadro in cui i partiti che si preparano a governare sono in minoranza e la presenza femminile è quasi azzerata: una sola rappresentante donna su 32

Il futuro dei porti italiani passa dalle scelte del nuovo governo e in particolare da quelle del nuovo "azionista di maggioranza", Fratelli d'Italia, che sui moli della Penisola e più in generale sugli ottomila chilometri di coste che la circondano ha già deciso di vederci più chiaro. Nelle mani dei vertici del partito guidato da Giorgia Meloni ci sarebbe già l'elenco delle figure principali al timone dei sedici enti pubblici a cui è affidato il controllo dei 57 porti italiani, le autorità di sistema, presidenti e segretari generali. Trentadue caselle per altrettanti

nomi a fianco dei quali sarebbe anche indicata l'area di appartenenza politica, dove questa è evidente. Il risultato? Un centrodestra in minoranza nella geografia dei moli italiani e una quasi totale assenza di figure femminili: un solo nome su 32, quello di Antonella Scardino, segretario generale dal settembre 2021 dell'autorità del Mar Adriatico Settentrionale, che riunisce gli scali di Venezia e Chioggia. Per chi si appresta a diventare la prima donna premier della storia d'Italia davvero stridente. Da qui la decisione di intervenire. Ma come? Il nuovo governo non intendereb-

be procedere con colpi di mano, azzerando cioè i vertici in carica, come fece invece il primo governo Berlusconi, nel 1994, che commissariò tutti i consorzi e le aziende portuali d'Italia in preparazione di una legge che riformò il sistema facendo nascere le autorità portuali.

Sulla carta, quindi, sarebbe necessario attendere le scadenze naturali dei mandati e poi affidare, secondo la nuova legge, la scelta dei presidenti a un'intesa fra il ministero delle Infrastrutture e le regioni competenti, sedi di autorità. A meno che qualche presidente in carica non decida di fare un passo in-



dietro, facendo partire un risiko in grado di cambiare in pochi mesi il quadro dei porti italiani. A mettere in movimento il gioco potrebbero ad esempio essere i porti a cui il governo italiano ha affidato due grandi sfide quali la conquista dei mercati dell'Europa del Sud e del Centro, Genova, e dell'Europa dell'Est, Trieste. Proprio all'Alto Tirreno e all'Alto Adriatico è affidato il compito di intercettare la merce che entra dal canale di Suez ed è diretta in Europa e che, troppo spesso, invece di fermarsi nel Mediterraneo allunga di 4-5 giorni il suo viaggio sulle portacontainer per raggiun-

traffici. Anzi, il lavoro sarebbe stato svolto talmente bene che per i due manager pubblici potrebbero aprirsi presto nuove opportunità di lavoro. A più riprese, va detto, Signorini e D'Agostino hanno confermato la loro volontà di proseguire il lavoro fino alla scadenza dei mandati. Ma ovviamente potrebbero valutare anche altre opportunità (per Signorini si è parlato della direzione generale di un ministero, Infrastrutture o Finanze, per D'Agostino di un incarico di coordinamento nazionale dei porti). Se così fosse si innescherebbe un movimento di uscite ed entrate che potrebbe prefigurare una sorta di spoil system nella portualità italiana con una maggiore sintonia politica con il governo. Molto dipenderà anche dalla nomina del nuovo ministro delle Infrastrutture. Una partita ancora del tutto aperta fra le forze che daranno vita alla nuova maggioranza e in cui è in gioco anche il responsabile nazionale delle Infrastrutture della Lega e già viceministro nel "Conte I", il genovese Edoardo Rixi.

Di certo, l'eredità che l'esecutivo Draghi lascia in dote è preziosa da tutti i punti di vista. Il ministro uscente, Enrico Giovannini, aveva infatti spiegato a Repubblica che l'intervento sugli scali italiani rappresentava una sorta di Piano Marshall, con un investimento di 4,5 miliardi per accompagnare la transizione dei porti da banchine di carico e scarico della merce a piattaforme logistiche in grado di far dialogare tutte le modalità di trasporto mare, ferro, gomma e aria.

Dopo l'annuncio, il governo è passato all'azione cominciando ad attingere al "tesoretto" per far partire i lavori affidati al controllo delle 16 autorità di sistema portuale.

Secondo gli ultimi dati di monitoraggio, al 30 giugno erano state avviate procedure di gara per oltre un miliardo nel rispetto degli obiettivi prefissati. Si tratta di gare che stanno tutte quante per concludersi con l'aggiudicazione entro la fine dell'anno, mentre entro giugno del prossimo anno saranno bandite tutte le altre gare con le integrazioni legate all'aumento dei prezzi delle materie prime e dell'energia.

L'opinione

Il governo Draghi lascia in eredità un tesoretto di 4,5 miliardi, 1 dei quali già messo in gara per trasformare gli scali in piattaforme logistiche legate a tutte le modalità di trasporto

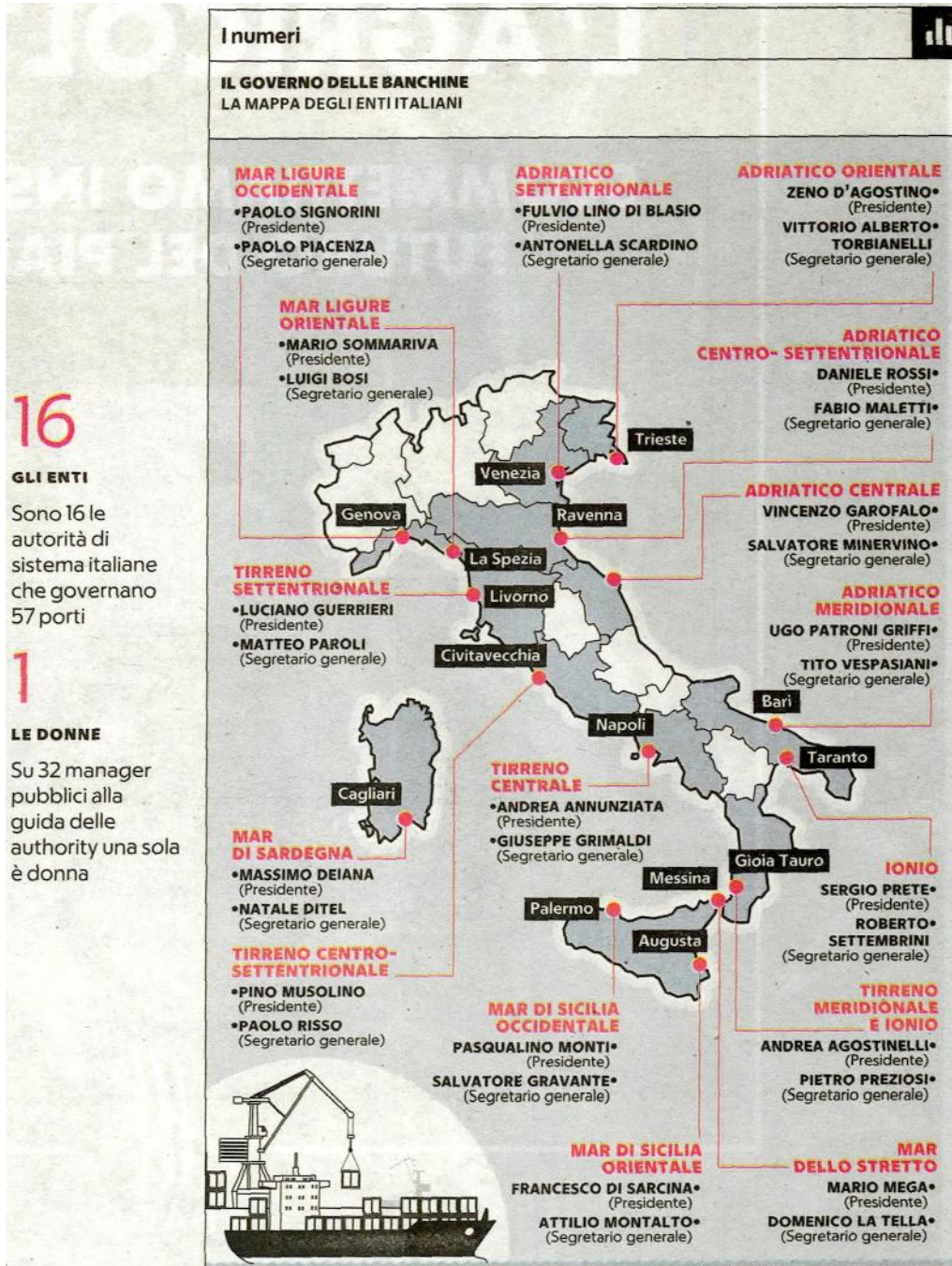
gere gli scali del Nord Europa e da qui scendere via treno verso Sud. Un paradosso che in campagna elettorale ha già peraltro evidenziato la stessa Meloni durante un comizio a Gioia Tauro, altro scalo-chiave per la portualità italiana e fulcro di un progetto di rilancio logistico e intermodale del Sud del Paese. Sono stati proprio i presidenti delle autorità che guidano Genova e Trieste, Paolo Signorini e Zeno D'Agostino, a dare i primi evidenti segnali di inversione della rotta sul fronte del recupero dei

L'opinione

Sembra già fuori dall'agenda l'ipotesi di istituire un ministero del Mare, troppo riduttivo rispetto alla necessità di far dialogare le varie modalità in modo sinergico

Finanziamenti garantiti dal Piano Nazionale Complementare al Pnrr. Da questo punto di vista la continuità fra esecutivi dovrebbe essere garantita. I porti, infatti, sono indissolubilmente legati all'area urbana in cui sono localizzati e hanno quindi bisogno di collegamenti stradali, ferroviari e aeroportuali, attraverso retroporti e interporti, nonché di una digitalizzazione spinta dell'intera filiera logistica. Anche per questo sembrerebbe già tramontata, e non più in agenda, l'idea di istituire un ministero del Mare che andrebbe invece a ridurre un raggio d'azione ben più ampio e articolato nelle varie modalità di trasporto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile



1 Un'immagine del porto di Trieste. Il traffico via mare dei container è il

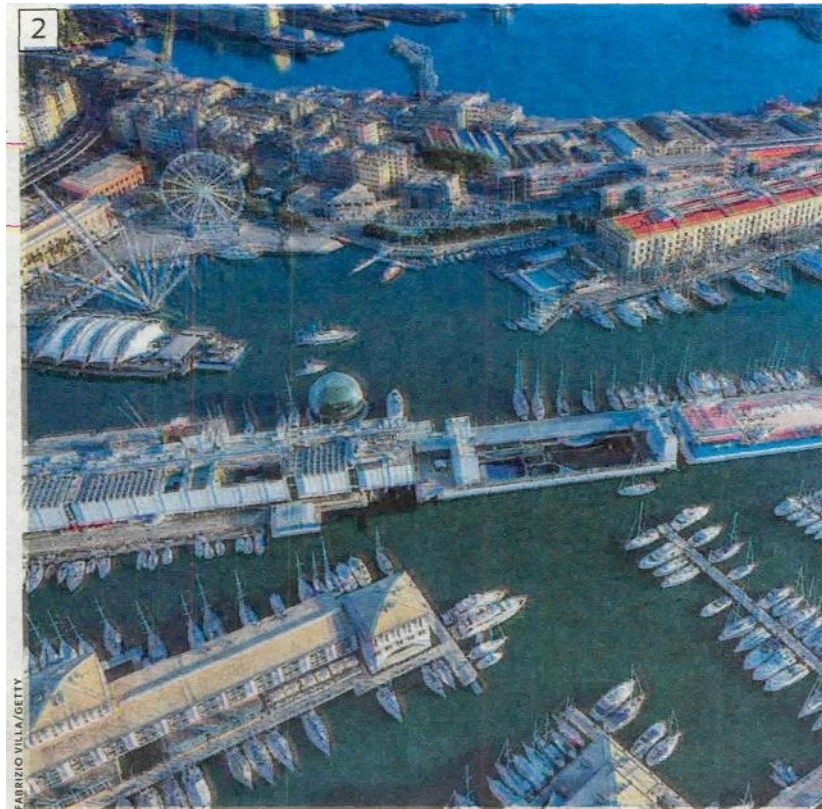
fulcro dell'attività portuale e infatti l'Italia sta mettendo in campo una rete di scali che puntano

a trasformarsi in piattaforme logistiche. 2 Una veduta del porto di Genova

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile

Data: 10.10.2022
Size: 1138 cm2
Tiratura:
Diffusione:
Lettori: 237000

Pag.: 1,26,27
AVE: € 88764.00



FABRIZIO VILLA/GETTY

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile