

**Infrastrutture.** I rilievi della Corte dei conti: investimenti pubblici ingenti ma troppi ritardi e inefficienze

# Ai porti fondi per 5 miliardi

## Distorsioni nella ripartizione, sfavoriti gli scali con più traffici

**Raoul de Forcade**

Quasi 5 miliardi di euro. A tanto ammonta la somma degli investimenti pubblici sui porti italiani. Una cifra decisamente alta, specie in un momento in cui il Governo si dibatte per far quadrare i conti. A un esame superficiale di questa situazione, dunque, parrebbe che la programmazione sugli scali italiani sia, almeno sotto il profilo degli investimenti, soddisfacente. Invece le cose non stanno così. Perché gran parte dei fondi stanziati per le banchine, sono indirizzati a porti che hanno volumi di traffico molto inferiori a quelli storici di Genova, La Spezia e Livorno, da cui passa più del 60% del traffico nazionale non di transhipment. Senza contare che la Corte dei conti, nelle scorse settimane, ha condotto un'indagine sulle spese per la realizzazione di opere infrastrutturali dei porti, rilevando ritardi e inefficienze.

Non solo. A livello ministeriale, a fronte di un impegno di 4,9 miliardi, non sono dichiarate li-

nee guida di programmazione nazionale che sottendano a questo impegno, né verifiche d'impatto delle opere finanziate nei vari mercati, rispetto ai costi dei singoli impianti portuali o al grado di saturazione o adeguatezza delle strutture oggi operative. Non sono noti, poi, esiti di verifiche di congruità con le scelte già stabilite per quanto attiene a reti e nodi terrestri. Alcuni investimenti previsti, poi, sono stati programmati per porti non inseriti nella rete europea Ten-T.

Raggruppando ed elaborando dati Cipe, risulta che nell'11° allegato **Infrastrutture** del Def 2013 sono destinati 482 milioni al porto di Gaeta - Fiumicino - Civitavecchia (uno di quelli non inseriti nel core network del Ten-T); 240 a Napoli; 317 a Trieste; 1,06 miliardi a Venezia; 383 a Ravenna e 220 a Taranto (porto di transhipment che ha segnato un crollo dei traffici, nel 2012, superiore al 50%). Attraverso accordi di programma o altri tipi di intese, Ancona ha ottenuto l'assegnazione di 226 milio-

ni; Gioia Tauro e Cagliari (entrambi scali di transhipment in crescita, dopo un periodo di crisi) hanno a disposizione, rispettivamente, 460 milioni (dei quali 280 a favore di Rfi, per la rete ferroviaria di collegamento, e circa 80 per incentivi ad aziende di logistica) e 60 milioni (contratto di localizzazione 2007). Le risorse provenienti da leggi varie assegnano, invece, a Savona (fuori dal Ten-T) 300 milioni (per la costruzione della piattaforma container di Vado) e a Genova 114 milioni (35 dei quali per accesso portuale e 75 per il ribaltamento a mare di Fincantieri). Inoltre, altri fondi sono previsti per Piombino (450 milioni, dei quali 140 per accessibilità ferroviaria e stradale e, anche qui, si tratta di un porto non inserito nella Ten-T) e per Salerno (fuori dal Ten-T, per il quale sono preventivati 208 milioni). Infine 145 milioni sono destinati ad Augusta; 235 a Palermo e 385 a Ravenna. Totale 4.909 miliardi.

Dal quadro dei fondi, dunque,

emergerebbe che scali storici quali Genova, La Spezia e Livorno, siano considerati poco strategici a livello di programmazione, mentre si punterebbe a potenziare, con stanziamenti molto più cospicui, scali in Adriatico, alto Tirreno e in Italia centrale che hanno volumi di traffici minori. Il realtà, il problema è proprio la mancanza di programmazione nazionale.

Intanto la Corte dei conti «relativamente alle opere gestite dalle varie Autorità portuali», evidenzia «marcati profili di criticità consistenti, in particolare, nei ritardi accumulati nell'attuazione degli interventi, una parte significativa dei quali non risulta conclusa a oltre un decennio dall'adozione degli atti di programmazione e dall'assunzione dei limiti di impegno per un totale di finanziamenti pubblici di quasi 1.500 miliardi». La Corte, invoca, dunque, «l'esigenza di una approfondita riflessione generale sul numero e sugli spazi di autonomia degli enti attuatori, nella prospettive di favorire economie di scala negli investimenti e nella gestione».

### Le risorse

Dati in milioni di euro

Porti	Risorse
Savona	300
Genova	114
Piombino	450
Civitavecchia	482
Napoli	240
Salerno	208
Trieste	317
Venezia	1.067
Ravenna	383
Ancona	226
Taranto	220
Gioia Tauro	460
Augusta	145
Palermo	235
Cagliari	60

