

Le infrastrutture

Porti, nella bozza di riforma affondano gli accorpamenti

Dopo le polemiche Lupi frena: scelte affidate a un nuovo piano

Authority, sulla riorganizzazione scatta una parziale marcia indietro. Per Napoli un rischio i tempi lunghi

Antonino Pane

Da grande riforma a riformina. Per i porti italiani il futuro appare sempre più incerto. Le nuove regole, precise, che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva dettato per la prima stesura del decreto Sblocca Italia, vanno via via annacquandosi. E così mentre sembrava tutto già definito, un pacchetto pronto per essere approvato in Consiglio dei ministri, ecco spuntare nuove stesure da attuare in tempi dilatati rispetto al decreto legge. «Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico - è detto nella nuova bozza - e di agevolare la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, è predisposto, con decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da adottarsi entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, il piano strategico nazionale della portualità e della logistica».

Cosa significa questo? Che una volta convertito in legge il decreto, il mi-

nistro ha altri 90 giorni per fissare il paletto più atteso, quello che riguarda l'accorpamento delle autorità portuali. Ma saranno quelli annunciati questi accorpamenti? Di certo sì solo che i mal di pancia sul territorio sono fortissimi: da quelli liguri a quelli campani a quelli siciliani. La punta del dissenso salernitano è stata emulata in diversi porti che non vedono di buon occhio gli accorpamenti ipotizzati da Lupi. Ecco perché, forse, nella nuova stesura la definizione territoriale resta nel vago. «Il piano - è detto nella bozza - definisce i distretti logistici delle Autorità portuali costituiti dal complesso delle Infrastrutture e dei servizi destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico, in particolare nei rapporti fra scali portuali e rete transnazionale dei trasporti, individua gli scenari e gli obiettivi di traffico per tipologia di merce, quantifica i flussi e la redditività delle attività svolte dagli operatori economici nei porti, individua le aree portuali e logi-

**I dubbi
Regioni
critiche
sul progetto
di fusione
Confermato
lo sblocco
dei cantieri**

stiche più adatte allo sviluppo dei traffici di corridoio e indica gli interventi infrastrutturali prioritari», specificando «quelli idonei ad essere realizzati con il concorso di capitali privati, nonché le risorse

finanziarie assegnate». Massima operatività, invece, per quanto riguarda i progetti da sbloccare. «Allo scopo - recita ancora la bozza - di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti la logistica portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un elenco degli interventi più urgenti da effettuare in coerenza con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica. La Presidenza del Consiglio dei ministri, d'intesa con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, seleziona gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute negli elenchi presentati dalle Autorità portuali». Infine, il capitolo autofinanziamento. Al fine di «agevolare la realizzazione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica, per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti nonché per favorire gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali», le Autorità portuali possono fare ricorso a forme di partecipazione del capitale privato. E ancora. Alle Autorità portuali è consentito il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato e di finanza di progetto.

La scheda

I NUMERI DEL PORTO DI NAPOLI

Superficie totale specchio acqueo	m ²	2.660.000
Superficie totale a terra	m ²	1.426.000
Ormeggi	n	75
Lunghezza totale delle banchine	m	11.145
Strade all'interno dell'area portuale	km	3
Binari all'interno dell'area portuale	km	2

LE CONCESSIONI DEL PORTO DI NAPOLI

Destinazione d'uso	Numero concessioni	Importi annui
Terminal merci unitizzate e rinfuse solide	4	3.592.179,89
Terminal crociere	1	1.310.300,52
Cantieri navali	6	506.007,73
Riparatori ed officine meccaniche	31	351.764,18
Terminal Traghetti	3	323.500,48
Parcheggi a raso	7	206.164,52
Terminal ferroviari	1	47.971,18
Altre concessioni servizi vari	82	1.101.313,56
	133	7.439.202,06



centimetri

