

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Porti: gli effetti da correggere di una riforma sbagliata

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 15th, 2020

*Contributo a cura di Giorgio Bucchioni **

** già presidente dell'Autorità Portuale della Spezia*

Non eravamo molti coloro che nel corso del dibattito preparatorio della riforma portuale poi licenziata dal Ministro Del Rio paventavamo un peggioramento della situazione.

È sufficiente andarsi a rileggere le dichiarazioni che venivano rilasciate da Associazioni ed Enti del cluster marittimo per rilevare come fossero tutti pervasi da ansia riformistica fine a sé stessa.

Oggi, a distanza di ben 4 anni, è chiaro il fallimento di quell'impianto riformistico che da un lato non ha risolto i problemi reali dei porti, segnatamente la capacità di spendere i soldi a disposizione in dragaggi ed infrastrutture, e dall'altro non ha ancora portato a compimento i pochi obiettivi condivisibili come lo sportello unico doganale (di quello amministrativo neppure più si parla) e il coordinamento nazionale a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Credo sia ormai chiaro a tutti che il vero obiettivo fosse cambiare le procedure per la governance dei porti e questo è stato raggiunto.

Il corollario di quella riforma comportava l'abolizione dei Comitati portuali con l'emarginazione delle rappresentanze delle categorie che in porto vivono, investono, danno lavoro e pagano imposte, tasse e spesso balzelli, il tutto a favore di pochi rappresentanti delle Istituzioni, e quindi della politica, che spesso non brillano per competenza e per volontà di contribuire allo sviluppo portuale.

L'ipocrita motivazione per escludere le categorie degli operatori e dei lavoratori portuali è stata quella di evitare i conflitti di interesse!

Ma fermiamoci ai risultati di questa criticata riforma: le difficoltà ad effettuare i dragaggi permangono; le Autorità di sistema (definizione priva di concretezza) non riescono a spendere le rilevanti disponibilità; molte fra le nuove Autorità hanno esordito con l'aumento delle piante organiche come se gli accorpamenti non dovessero comportare razionalizzazioni; un numero

rilevante di vertici delle nuove Autorità è stato interessato da provvedimenti della Magistratura; Assoporti, Associazione delle Autorità, oltre ad assorbire rilevanti risorse, ha visto una diaspora che ne pone in dubbio l'utilità e le funzioni, soprattutto se il Ministero svolgesse appieno le funzioni che la legge gli assegna.

Ma le problematiche sollevate dall'attivismo della Magistratura pongono un ulteriore problema in tema di controlli: la primigenia legge 84/94 aveva stabilito che ai Comitati portuali doveva partecipare un Magistrato della Corte dei Conti che svolgeva una funzione di controllo preventivo ma anche di utile consulenza consentendo un'operatività ben più serena di quanto accade oggi. Purtroppo tale presenza fu abolita dopo poco tempo.

Bisogna a questo punto riconoscere che il legislatore della prima Repubblica aveva licenziato una riforma di grande qualità che responsabilizzava e delegava funzioni ai porti, aboliva monopoli storici, attivava investimenti e imprenditorialità privata, introduceva procedure di scelta dei vertici delle Autorità partecipate dai territori ed i risultati si videro immediatamente.

I tassi di crescita dei traffici containerizzati crebbero fino al 2000 in misura superiore ai quelli dei porti nord europei!

Qualche riflessione cui conseguano azioni non di sola facciata sarebbe utile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, September 15th, 2020 at 10:00 am and is filed under [Politica&Associazioni, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.