

Il Secolo XIX, 04 luglio 2009

L'analisi

la riforma di Matteoli è un restyling dell'84/94

Enrico Musso, senatore Pdl e membro della commissione Lavori Pubblici, analizza le linee guida del disegno di legge presentato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, per riformare la legge sui porti.



La riforma dell'ordinamento portuale riparte. Il ministro Matteoli ha esposto alla commissione Lavori Pubblici del Senato le linee guida di un imminente disegno di legge governativo che approderà appunto in Senato, dove sono all'esame i disegni di legge preesistenti. Matteoli ha tenuto un discorso importante, toccando tutti i punti critici dell'attuale ordinamento, e per lo più indicando corrette direzioni per la riforma. Certo, è solo un inizio. Non viene infatti ancora definito in dettaglio come realizzare questi orientamenti, che fin qui sono dunque solo obiettivi, condivisibili, sui punti cruciali.

Il primo e più importante punto è l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Ma qui le notizie non sono buone: è certo, purtroppo, che - oltre alle tasse portuali già oggi percepite - non ci sarà compartecipazione dei porti al gettito fiscale da essi e per essi generato. Come ricorda ogni giorno Tremonti, abbiamo il terzo debito pubblico del mondo, e quindi non ce lo possiamo permettere. Due, allora, le strade indicate da Matteoli: il ricorso alla Cassa Depositi e Prestiti, oggi tirata in ballo su quasi qualunque progetto di investimento pubblico, e un maggiore impiego di capitale privato attraverso il project financing. Basterà? Molto dipende dall'affidabilità che porti e amministrazioni pubbliche sapranno offrire agli investitori privati in termini di certezza e tempi della pianificazione e delle concessioni. Se guardiamo al passato, vengono i brividi. Decisivi, al riguardo, gli orientamenti su altri due dei 7 "principi guida": la governance dei porti e le procedure di pianificazione e concessione.

Sulla governance, Matteoli delude chi vorrebbe concentrare attenzione e risorse su pochi porti strategici: «Sarà mantenuta l'attuale classificazione dei porti e l'impianto numerico delle Autorità portuali». Non ci facevamo illusioni, ma le dispersioni di risorse su porti non strategici, favorite anche dalla perdurante centralizzazione fiscale-finanziaria, continueranno a far danni. La nomina del presidente sarà più snella e semplice, nel rispetto della legislazione concorrente (cioè coinvolgendo sia Regioni che governo centrale), e gli si daranno maggiori e rapidi poteri decisionali. Vedremo la proposta concreta. Bene, comunque, il principio.

Sulla pianificazione: più semplice, e soprattutto rapida, sarà la procedura per approvare i piani regolatori e le loro varianti. Ovviamente d'accordo: oggi è una faccenda di lustri, che fa fuggire qualunque investitore. Sullo sviluppo delle concessioni con le reti di trasporto terrestre, si annuncia

l'istituzione di un fondo presso il ministero. Certo, finché non se ne conosce l'entità, e le modalità di impiego, rimangono buone intenzioni. Ma è sempre meglio di niente.

Sui servizi tecnico-nautici e il lavoro portuale si conferma l'esistente, frutto di accordi recenti e di applicazioni, pur tardive e controverse, della legge del 1994. L'argomento della sicurezza sul lavoro viene stralciato perché affrontato da altra normativa in itinere, con la quale è inutile sovrapporsi. Ottimo, a mio avviso, l'orientamento su concessioni e canoni: gli investimenti a carico dei soggetti privati consentiranno riduzioni di canone e/o prolungamenti delle concessioni proporzionali appunto agli investimenti realizzati. Si potrebbe pensare anche a qualche forma di prelazione che incentivi i terminalisti, in modo da radicarli sul territorio con benefici per l'economia locale.

Infine, si ribadisce di voler rendere più semplice la procedura per i dragaggi, sempre più necessari per l'aumento dimensionale delle portacontainer, e oggi preda di normative ambientali e amministrative catastrofiche, che forniscono armi di ricatto ai "comitati del no" e agli agitatori professionisti, alimentando un contenzioso infinito che allontana navi, investimenti, e soprattutto occupazione. Insomma: buoni principi, e una legge che si annuncia più un restyling che una vera e propria riforma. Il che non è sbagliato, perché la legge del 1994 è una buona legge, che ha liberalizzato e privatizzato la gestione dei terminali portuali permettendo uno sviluppo fino ad allora impensabile. Non siamo, invece, a quanto pare, di fronte alla "riformina" che si paventava. Resta ora da vedere il disegno di legge vero e proprio, dove i principi dovranno tradursi in norme efficaci.

ENRICO MUSSO