

L'AUDIZIONE di Ercole Incalza

PORTI, COSA SERVE AL NUOVO MEDITERRANEO

Governance e autonomia finanziaria restano le questioni cruciali da risolvere

a pagina II

L'AUDIZIONE di Ercole Incalza

Sistema portuale

La governance che serve

al nuovo Mediterraneo

Secondo il Centro Studi Divulga della Coldiretti e il World Economic Forum, l'assenza di una adeguata offerta infrastrutturale nel 2022 ha inciso per un valore di 93 miliardi di euro

La Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazione della Camera ha ritenuto opportuno svolgere un ciclo di audizioni informali, sulla base delle indicazioni dei Gruppi, al fine di acquisire utili elementi di conoscenza e di valutazione nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni presentate dall'Onorevole Maria Grazia Frijia (Gruppo Fratelli d'Italia), dall'Onorevole Valentina Ghio (Gruppo PD), dall'Onorevole Roberto Traversi (Gruppo 5 Stelle) e dall'Onorevole Domenico Furgiele (Gruppo Lega), recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale. Il Presidente della Commissione Onorevole Salvatore Deidda, vista la mia passata esperienza presso il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mi ha invitato a partecipare ad una delle audizioni. Finalmente il Parlamento ha riattivato un dibattito su una tematica che rappresenta, a mio avviso, un capitolo chiave del nostro tessuto economico e per questo motivo ritengo utile riportare nelle linee generali le mie considerazio-

ni espresse in tale audizione perché penso possano essere oggetto di confronto non solo nelle sedi parlamentari ma anche nel vasto teatro di interessi che caratterizza il comparto della portualità, della logistica e della ottimizzazione dei processi mirati alla ottimizzazione della nostra offerta infrastrutturale.

All'inizio del mio intervento ho voluto fare una precisazione su quanto incida, sulla nostra economia, l'assenza di una adeguata offerta infrastrutturale, ho ricordato che nel 2022 il valore è stato di 93 miliardi di euro e non di 70 miliardi di euro come stimato in una delle risoluzioni ed ho precisato che a tale risultato si era pervenuti con approfondimenti effettuati dal Centro Studi Divulga della Coldiretti e da analisi effettuate dal World Economic Forum in merito all'indice di competitività. Ricordo sempre questo dato perché non solo fa paura ma penso denunci quanto avremmo potuto aumentare il nostro PIL se avessimo davvero dato corso ai nostri programmi di infrastrutturazione, se avessimo evitato, nell'ultimo decennio,

di rimanere praticamente fermi.

Ho quindi fatto presente che nei vari contributi, nelle varie risoluzioni è emerso, in modo davvero apprezzabile, un ritorno alla migliore fase di attenzione alla tematica legata alla nostra offerta portuale.

Questo mio convincimento trovava motivazione sia nei lavori della Commissione effettuati nel 1986 in occasione dell'esame del Decreto Legge 873 convertito nella Legge 26 del 1987 in cui all'articolo 1, del DL, si faceva riferimento ai Sistemi portuali previsti del Piano Generale dei Trasporti (approvato con DPCM nel maggio del 1986 ed in cui si riconoscevano solo 7 sistemi portuali), sia nei lavori, sempre della Commissione, nell'esame della



Superficie 82 %

Legge varata nel 1994, la Legge 84. (La Legge è firmata dal Ministro della Marina Mercantile Degan, Governo Craxi).

Ebbene, ho precisato che se si volesse effettuare un approfondimento sui due provvedimenti e sul materiale del Piano Generale Trasporti (Piano avviato grazie alla Legge 245 del 1984) scopriremmo non solo dei dati analitici sulla nostra offerta portuale ma troveremmo due elementi critici che pur se affrontati non sono mai stati risolti:

- La governance delle singole realtà portuali

- La autonomia finanziaria delle singole realtà portuali

Due elementi critici che, a mio avviso, denunciano una chiara crisi che si ripete da almeno dieci anni. In questo ampio arco temporale, ho sottolineato, i due indicatori della intera offerta portuale sono stati quasi sempre identici:

- La quantità di merci movimentata: 400 milioni - 500 milioni di tonnellate all'anno

- Il numero globale di TEU: 10 - 11 milioni all'anno (TEU un container da 20 piedi - 6,1 m -).

Nel frattempo, però, il Mediterraneo è cambiato, un Mediterraneo che ha visto quattro porti Tanger Med, Algesiraz, Valentia e il Pireo passare da 1 - 2 milioni di TEU all'anno a 5 - 7 milioni di TEU all'anno.

Un Mediterraneo che ha subito in modo non facile la evoluzione di un modello logistico davvero innovativo come la supply chain.

Un Mediterraneo che si è arricchito di un misurabile ampliamento dei flussi con l'allargamento del Canale di Suez che, stranamente, non ha prodotto però nulla o pochissimo, in termini di crescita della domanda nella nostra offerta portuale.

Un Mediterraneo che quanto prima sarà interconnesso, in modo adeguato, con il Mar Nero. L'avvio dei lavori del canale parallelo al Bosforo infatti offre ai porti del Mar Nero una grande occasione di rilancio e che solo la guerra in Ucraina ha in parte ridimensionato.

A questa analisi davvero preoccupante se ne aggiunge un'altra ancora più critica: tre porti che avrebbero potuto davvero essere un riferimento strategico per la crescita dell'offerta transshipment allo stato vivono una inconcepibile stasi: Cagliari, Augusta e Taranto. Rimane solo Gioia Tauro che, senza dubbio rappresenta una grande offerta portuale ed una vera eccellenza ma ciò non evita una corretta presa d'atto di un vero e misurabile fallimento della politica dei Governi che si sono succeduti negli ultimi dieci anni. Forse avremmo dovuto affrontare e risolvere i seguenti punti chiave:

1. L'autonomia finanziaria vera e non teorica come quella indicata nell'articolo 18 bis della Legge 84/94 (Autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale e finanziamento della realizzazione di opere nei porti), addirittura invocata come obiettivo essenziale ma mai reso possibile.

2. La trasformazione in Società per Azioni dei singoli sistemi portuali; Società con partecipazione pubblica dominante.

3. Società per Azioni non per la sola gestione dell'impianto portuale ma per l'intero sistema logistico (porto, interporto, centro di aggregazione delle merci e centro mercato)

4. Un ritorno alla logica del Piano Generale dei Trasporti, cioè solo 7 Sistemi portuali

5. Identificazione delle reti di integrazione (ferroviarie e stradali) con i nodi logistici e ricorso

a forme di Partenariato Pubblico Privato (PPP)

6. Dare un ruolo chiave alla portualità nella definizione del nuovo documento strategico delle Reti Trans European Network (TEN - T) in corso di definizione. Un ruolo che recuperi la volontà di Loyola De Palacio di coinvolgere in modo organico anche le portualità di Paesi non interni alla Unione Europea ma ubicati al contorno del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero

7. Avviare davvero un processo di digitalizzazione dell'intero sistema logistico nazionale dando alla portualità un ruolo ed una funzione cardine. Siamo stati antesignani con il VTS (Vessel Traffic Service) non possiamo essere oggi da meno

8. Proporre e identificare specifici provvedimenti per rendere possibile la funzione strategica di porti transshipment per Cagliari, Augusta e Taranto.

A questi otto punti ho aggiunto un elemento che, ho precisato, rappresenta il comune denominatore degli stessi otto punti e cioè: gli interventi sia infrastrutturali che gestionali che uno Stato destina alla crescita della offerta logistica sono un valore aggiunto non per un singolo Stato ma per la intera Unione Europea per cui non dovrebbero incidere sul debito pubblico di ogni singolo Stato. Nel semestre di Presidenza italiana della Unione Europea del 2014 proponemmo per la ennesima volta la ipotesi di non far gravare sul debito pubblico gli interventi ubicati sulle Reti TEN - T; la ECOFIN non la bocciò però ritenne opportuno approfondire la proposta. Ho concluso il mio intervento, ribadendo che sarà opportuno insistere; una simile condivisione da parte della Unione Europea cambierebbe in modo sostanziale il nostro debito pubblico.



Una veduta del porto di Gioia Tauro

INFRASTRUTTURE La manovra prevede 500 milioni per l'infrastruttura sullo Stretto di Messina, mentre la Regione Siciliana mette 1,2 miliardi di euro. Però all'appello ne mancano altri 10: e parte la caccia per reperire risorse

Il Ponte ha già il buco

di Anna Messia

Quello dello Stretto di Messina sarà il ponte sospeso più lungo al mondo, esteso per 3.660 metri. Il più grande d'Europa. Per costruirlo serviranno poco più di sei anni, con 300 imprese fornitrici, 100 mila lavoratori potenzialmente impiegabili nel corso della vita del progetto e una volta completato, si stima, trasporterà 1,1 milioni di persone l'anno. Per realizzarlo ad oggi sono stati stanziati 1,7 miliardi, mentre, in totale, tra Ponte e infrastrutture necessarie al suo utilizzo, servirebbero più di 12 miliardi. Un bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto, a seconda di come lo si guarda.

Nell'ultima legge di Bilancio per la realizzazione dell'opera, la cui prima ideazione risale addirittura al 1969, sono state stanziati 500 milioni, come annunciato dal ministro del Sud, Raffaele Fitto. A questo punto i cantieri potranno aprirsi entro l'estate 2024, ha detto soddisfatto il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini da sempre sponsor dell'opera. O addirittura prima, come auspicato da Pietro Salini, amministratore delegato di Webuild, principale azionista del consorzio Eurolink che realizzerà il ponte con una quota del 45%, che immagina la posa della prima pietra già a primavera.

La Sicilia ci mette 1,2 miliardi. A sostenere l'opera sarà anche la regione Sicilia, ha fatto sapere nei giorni scorsi il presidente Renato Schifani, annunciando lo stanziamento di altri 1,2 miliardi, il 10% del totale previsto: 1 miliardo arriverà dalla risorse della nuova programmazione del fondo europeo Sviluppo e Coesione per il periodo 2021-2027 e altri 200 milioni saranno frutto di economie relative a risorse nazionali per il ciclo 2014-2020 non anco-

ra spese. «Con questa decisione inviamo un segnale chiaro a tutta Italia per dire che il Ponte è una priorità nazionale e la nostra

regione è pronta a fare la sua parte», ha sottolineato Schifani. Il totale già stanziato sale quindi a 1,7 miliardi (il bicchiere mezzo pieno), ma all'appello mancano altri 10 miliardi (il bicchiere mezzo vuoto). Denari che, vale la pena precisarlo, non andranno tutti per il ponte, hanno spiegato da Webuild in un'audizione parlamentare. L'importo necessario per la sola opera di attraversamento, è di circa 4,5 miliardi, corrispondente a circa il 40% del valore totale del sistema infrastrutturale che include il ponte e tutte le opere accessorie. Il 60% restante è invece relativo alle infrastrutture di collegamento necessarie e al potenziamento della rete stradale e ferroviaria sui versanti Sicilia e Calabria, oltre a un numero considerevole di interventi di riqualifica del territorio e mitigazione del rischio idrogeologico. Il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, ha assicurato che sarà un impegno pluriennale, che avrà la spesa maggiore tra il 2025 e il 2026 e che l'arco temporale complessivo dovrebbe estendersi fino a 2032 (quindi ben oltre il solo ponte).

Cercansi 10 miliardi. Ma l'interrogativo di dove reperire le risorse resta aperto, e qui iniziano le congetture. Tirati per la giacchetta ci sono ancora una volta i fondi Sviluppo e Coesione che da qui al 2027 valgono 70 miliardi. Risorse che in gran parte sono già state impiegate dalle Regioni e da cui avanzerebbero appunto circa 12 miliardi che gli enti locali dovrebbero però tagliare per altre infrastrutture. Il confronto è poi aperto con la Banca Europea degli Investimenti. Lo scorso marzo Salvini aveva incontrato a Roma la vicepresidente Gelsomina Vigliotti, che si era detta

disponibile a valutare una partecipazione finanziaria della Bei, dopo la valutazione della compatibilità ambientale dell'opera. Dialogo che a questo punto andrà riaperto, così come quello con altri possibili finanziatori dopo che l'Unione Europea, lo scorso aprile, ha incluso il progetto del Ponte di Messina nel programma della Rete transeuropea di trasporto dichiarandosi disposta a coprire il 50% dei costi per l'aggiornamento degli studi sull'impatto ambientale.

Nuovo progetto da approvare. Intanto a fine settembre il consorzio Eurolink, che già nel 2006 si era aggiudicato dalla Società Stretto di Messina la progettazione e la costruzione dell'opera, ha consegnato la documentazione di aggiornamento del progetto definitivo. L'ultima presentazione risaliva al 2011. Poi, nel 2013, era arrivato lo stop al progetto dal governo Monti, con la messa in liquidazione di Società Stretto di Messina spa. Il ritorno all'operatività c'è stato a maggio scorso con il governo Meloni ma il documento andava aggiornato in particolare sul fronte della sicurezza. E andrà di nuovo approvato dalla Società Stretto di Messina e dai ministeri competenti. Per poi passare al Cipes, ridare vita definitiva al piano e chiudere anche un'altra partita che vale oltre 700 milioni. Si tratta dei contenziosi legali e penali aperti dal Consorzio Eurolink all'indomani della decisione del governo Monti. La prossima udienza è fissata per ottobre 2024 ma prima di allora, si spera, i cantieri saranno riaperti cancellando le richieste di risarcimento. (riproduzione riservata)



CONSORZIO EUROLINK

Webuild	45%
spagnola Sacyr	18,7%
Condotte d'Acqua	15%
CMC	13%
giapponese IHI	6,30%
Consorzio Aci	2%
Withub	

