

La normativa sulle concessioni desta non poche perplessità

Eccessiva commistione delle funzioni. Procedure che anziché semplificarsi si complicano. Maggiore confusione e farraginosità dei vari passaggi burocratici. A **Pasquale Legora De Feo**, presidente di Uniport, il nuovo quadro normativo che si sta delineando sulle concessioni suscita non poche perplessità. «Le linee guida sul rilascio delle concessioni demaniali marittime pubblicate quest'anno rendono, se possibile, ancora più difficile orientarsi rispetto a prima. Con il risultato paradossale che dopo trenta anni di attesa il nuovo regolamento rischia di rendere ancora più opachi i criteri che determineranno questioni dirimenti per gli imprenditori come il capitolo dei costi o gli iter di rinnovo».

Su quali punti è più critico?

Il decreto da cui scaturisce l'approvazione delle linee guida vede un coinvolgimento eccessivo dell'ART (Agenzia di Regolazione dei Trasporti) aumentando il grado di complessità in un sistema dove già concorrono le competenze incrociate delle AdSP e del MIT. Tra i capitoli più delicati segnalano il cambiamento radicale del piano industriale che i concessionari devono proporre nell'ambito del procedimento. Di fatto è stato trasformato in un piano economico-finanziario che rende l'impresa soggetta ad una rendicontazione contabile preventiva, con un enorme potere di interdizione da parte della stessa ART i cui pareri non sono più solo consultivi, anche in merito all'adozione di eventuali provvedimenti di sospensione, decadenza o revoca degli atti.

Quali sono le conseguenze pratiche?

Da un lato l'operatore è chiamato a soddisfare le richieste dell'AdSP, sotto il controllo del MIT, dall'altro deve rendere conto anche al potere di veto concesso all'ART in una sovrapposizione di funzioni sempre più scarsamente delineate. Un nuovo soggetto che cerca di entrare in porto o un concessionario alle prese con il rinnovo degli atti si trova di fronte così ad un quadro che invece di andare incontro ad una auspicabile semplificazione si fa sempre più macchinoso. Se a questo si aggiunge la mancata chiarezza su una questione essenziale come gli aumenti dei canoni...

Di cosa si tratta, nello specifico?



Quest'anno abbiamo dovuto affrontare la questione spinosa degli aumenti dei canoni del 25,15% deliberati l'anno scorso. Nonostante l'impegno preso dal viceministro Rixi di riferirli ai minimi tabellari e un pronunciamento di sospensione del Consiglio di Stato gli operatori navigano ancora a vista. Un'incertezza sui criteri da seguire che vivo in presa diretta proprio a Napoli dove l'AdSP ha richiesto l'aumento riferendosi ai livelli massimi degli adeguamenti previsti. Non vedo perché l'ente portuale debba sistemare i suoi bilanci a spese dei concessionari, senza contare l'orientamento generale espresso a più riprese, e in accordo con le principali associazioni del settore, dal Ministero. Sia come Uniport, come difesa di un interesse settoriale, sia come impresa privata faremo di tutto per far valere le legittime ragioni.

Anche in questo caso emerge un quadro poco chiaro...

Non c'è un coordinamento efficace a livello nazionale. La stessa Assoporti, parte attiva nella dialettica con il MIT, stenta a giocare il ruolo di riferimento centrale della portualità che le compete. Una mancanza di peso specifico che si ripercuote anche nella discussione del contratto nazionale, dove ci si limita a vaghi appelli alla "responsabilità". Non ci sto perché in una situazione che ci vede come vasi di coccio tra vasi di ferro gli unici a dimostrare "responsabilità" siamo stati proprio noi terminalisti.

Molta carne al fuoco nella discussione sulla prossima riforma portuale...

Della eventuale nuova forma giuridica degli enti portuali poco importa se gli scali restano asset in mano pubblica. Di certo auspico una rivalutazione della presenza privata, di fatto espunta con l'insignificanza pratica dell'organismo di partenariato. Soprattutto che la conduzione di porti sia affidata a regole chiare e semplici e da personalità competenti.

Quali sono le prospettive per il 2024?

Come operatori ci troviamo tra l'incudine e il martello. Da

una parte non si prevedono grandi incrementi in termini di volumi di traffico, dall'altro c'è l'aumento generale dei costi legato a energia, concessioni, nuovo contratto di settore. Tutte difficoltà che, mi ripeto, affrontiamo senza un minimo di coordinamento e visione strategica. Perché se vogliamo davvero intercettare i traffici internazionali, come si ripete da anni nei convegni, è arrivato il momento di imporre una logica di sistema al posto di sedici, dico sedici, enti portuali che interpretano ognuno a loro modo i regolamenti. Trovo estremamente ingiusto che un presidente di AdSP non sia in grado di dialogare con il ministero mentre sulle banchine si deve lavorare tutti i santi giorni affrontando difficoltà enormi e aspettando interventi che ritardano di decenni.

Cosa proporrebbe al riguardo?

Chi gestisce i porti dovrebbe essere monitorato in modo costante a livello centrale. Se i porti sono strategici per il futuro del Paese, e lo sono, le performance di chi li governa andrebbero analizzate rispetto ai risultati ottenuti e agli obiettivi prefissati. Troppo facile scrivere su carta di incrementi di traffici o opere da realizzare. Quel che conta è mettere le aziende nella condizione migliore per operare. D'altronde siamo un paese di trasformazione: è dai porti che principalmente deve passare la nostra ricchezza.

Tutto da buttare, allora?

Non posso negare che negli ultimi anni il ruolo della logistica abbia registrato un importante riconoscimento così come la percezione della necessità di legare tutti i nodi della filiera – porti, interporti, ferrovia, rete stradale – in modo coerente. Gli interventi del PNRR sono incentrati, anche giustamente, sullo sviluppo della rete ferroviaria ma il fronte portuale ha bisogno di guardare più al dettaglio, essendo operato da

problemi operativi specifici. Una strada da seguire sarebbe recuperare lo spirito della Riforma Del Rio che puntava ad un coordinamento maggiore a livello centrale. Per farlo servirebbe un ridimensionamento del numero della AdSP.

Veniamo alla sua veste di manager. Come è stato il 2023 di Conateco?

Siamo ricorsi ad un controllo di costi molto stringente, anche per rispondere alle problematiche di cui sopra. A fronte di una perdita di traffici commerciali attorno al 10% abbiamo confermato i piani di investimento per il rinnovo del parco macchine. Nei prossimi tre anni impegneremo altri 25 milioni in due gru Paceco e in altri mezzi, con scelte che saranno orientate alla sostenibilità, con un occhio alle tecnologie basate sull'elettrico.

Cosa si aspetta sul medio termine?

È mia opinione che lo sviluppo del porto di Napoli passi necessariamente dal completamento della Darsena di Levante, unica soluzione per risolvere i problemi di congestione. E su questo punto non posso che registrare il cumulo di chiacchiere, buoni propositi e annunci che si sono susseguiti dal 2006. A fronte di un investimento pubblico attorno ai 160 milioni siamo ancora ad un nulla di fatto. Forse dall'anno prossimo cominceremo a parlare di raccordi ma la domanda che mi pongo è un'altra: possibile che di fronte a questa inefficienza, palese e duratura, nessuno sia stato in grado di intervenire? Per l'anno prossimo ci accontenteremo dell'illuminazione della figa foranea. La stiamo aspettando dal 2004. Magari tra altri vent'anni, chi ci sarà, potrà finalmente vedere la delocalizzazione dei container a levante.

Giovanni Grande



PANAMA
MARITIME AUTHORITY

*Together we save our ocean
through a greener industry*

*We have prepared exceptional incentives
for Eco-friendly vessels.*