



# PORT NEWS

*Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale*



---

16 Maggio 2022 — Focus

**Dall'Assemblea di Spediporto**

## **Porti, cambiare per non restare indietro**

di Redazione Port News

---

Le Autorità Portuali italiane? «E' giunto il momento di concludere un dibattito che si trascina da anni e valutare se il loro inquadramento giuridico sia appropriato o meno alle sfide della globalizzazione».

Dal Palazzo della Borsa di Genova, dove è in corso l'Assemblea annuale di Spediporto, il presidente dell'Associazione, Alessandro Pitto, giunto al termine del suo mandato, esprime parole chiare, semplici ma definitive sul tema della natura delle AdSP, reso oggi più stringente dalla posizione adottata dall'Unione

Europea sulla tassazione dei proventi realizzate dalle stesse.

«La dinamicità con cui si muove il mondo intorno a noi impone un ripensamento di schemi e meccanismi consolidati, che oggi rischiano di diventare obsoleti» afferma.

«E' di pochi giorni fa la notizia della fusione dei porti di Anversa e Zeebrugge. Insieme diventeranno il primo porto europeo per traffici movimentati. L'operazione denota un dinamismo che forse le nostre AdSP non riescono a mettere in campo. Non tanto per mancanza di volontà ma per un inquadramento giuridico che a noi preclude certe azioni».

Pitto sottolinea come «per anni abbiamo studiato il modello anseatico decentralizzato, contrapponendolo a quello spagnolo, centralizzato, di Puertos del Estado. Forse è arrivato il momento di tirare la conclusione. Non vorremmo correre il rischio che le Port Authority diventassero il peggio dei due mondi: tassate come se fossero imprese private ma costrette a muoversi con i vincoli e il carico amministrativo degli enti pubblici».

A fare eco alle parole di Pitto, il sindaco di Genova, Marco Bucci, che è intervenuto nel corso dell'Assemblea, in un dibattito a distanza con l'avversario alle amministrative comunali, Ariel Dello Strologo: «L'unico vero modo per avere Autorità Portuali che funzionino è quello di trasformarle in Spa, come del resto in tutte le nazioni d'Europa» dichiara il primo cittadino.

«Ci vogliono società per azioni con il controllo pubblico. Non vedo dove sia il problema. Mi rendo conto che questo può dare fastidio a qualcuno ma Genova ha bisogno di un porto spa» rimarca Bucci, sottolineando come dei 5 miliardi di IVA generati dallo scalo portuale ligure, nemmeno un euro rimanga nella città: «Con quei soldi, la diga di Genova avremmo potuto realizzarla cinquant'anni fa» ammonisce, «invece, dobbiamo accontentarci dell'elemosina del Governo: per realizzare l'infrastruttura ci sono stati assegnati 600 milioni di euro, una piccolissima parte di quello che avremmo potuto acquisire con l'IVA».

Bucci chiede sul tema una riflessione seria. Così come la chiede il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti: «Ha ragione il sindaco quando dice che dovremmo cambiare la struttura delle nostre Autorità. Dovremmo anche cominciare a ragionare delle autonomie di cui si discute in Conferenza Stati Regione e con i Ministeri agli Affari Regionali che si sono via via succeduti. Purtroppo non abbiamo fatto grandi passi in avanti. Per andare a gare, la diga di Genova ha ricevuto un contributo da parte della Regione Liguria, che però non prenderà un euro in più dai traffici ulteriori che movimenterà lo scalo».

Di diverso avviso, invece, il candidato sindaco Ariel Dello Strologo: «Le banchine – dice – devono rimanere pubbliche. La soluzione di privatizzare i porti non mi convince».

Non molto diversa la posizione dell'amministratore delegato di GIP, Giulio Schenone: «La Riforma Delrio non ha ancora prodotto gli esiti sperati. Prima di rimuginare su modelli di governance futuri, dovremmo chiederci che cosa abbiamo ottenuto in questi anni con l'implementazione di una riforma a lungo attesa e che è stata realizzata soltanto in parte. Quante delle 15 AdSP sono oggi veramente diventate un Sistema e quanto si sono fuse a freddo senza realizzare attività di sistema? Credo che il paragone con i grandi porti del Nord Europa sia fuorviante. Sono e rimango un sostenitore della via italiana».

E un sostenitore della via italiana rimane anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina: «Sono a favore del pubblico. Riteniamo si debba operare per consolidare maggiormente la Riforma Delrio. Non solo, occorre procedere verso una maggiore centralizzazione delle funzioni di regolazione della Pubblica Amministrazione centrale. Che deve poter parlare in maniera più efficace e tempestiva con la periferia».

E le risposte da parte la politica non sono mancate. A cominciare da quella fornita dal deputato leghista, Edoardo Rixi, che ha fatto un distinguo: «Il dibattito non è se le Autorità Portuali debbano essere privatizzate ma se sia opportuno trasformarle in società pubbliche o mantenerle quali enti pubblici non economici» afferma, aggiungendo però che il problema vero è un altro: «Le Autorità Portuali non possono oggi

assumere un tecnico per realizzare certe opere perché, essendo enti pubblici non economici, non possono fare assunzioni specifiche. Il mondo è cambiato, forse occorrerebbe togliere un po' di burocrazia dai porti italiani».

Per la presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, il modello italiano va difeso e valorizzato. Purtroppo, la specificità dei porti nazionali «non è stata adeguatamente difesa dai Governi italiani nel corso dell'interlocuzione avviata con l'Unione Europea sul tema della tassazione delle

AdSP, attualmente pendente in Corte di Giustizia Europea».

Non solo, «il punto critico – afferma la parlamentare di IV – è un altro: capire a che punto siamo ora. La verità è che non sappiamo che cosa stia realmente accadendo. Da un giorno all'altro, la vicenda potrebbe concludersi senza che nel frattempo siano maturate le necessarie alternative per riuscire a difendere un Sistema che rischierebbe di prendere un duro colpo dall'impostazione dell'UE. Dobbiamo essere pronti ad adeguarci a soluzioni diverse, cercando di difendere però la nostra esperienza».