

Rapporti più saldi tra investitori privati e Autorità portuali

Trasporto marittimo/1

Marco Percoco

I porti e il trasporto marittimo in generale sono lo scheletro vitale dell'economia italiana, per ragioni storiche, geografiche e di organizzazione industriale. Oggi, i nostri scali si trovano ad affrontare sfide e minacce di grande intensità quali l'aumento della competitività non solo del Northern Range, ma anche dei porti spagnoli, la difficoltà delle connessioni infrastrutturali con il retroterra, come pure l'improrogabile necessità di interventi volti a migliorare la sostenibilità e a digitalizzare i flussi di merci.

In questo frangente, per sostenere e rilanciare la portualità, è necessario rinforzare ulteriormente i rapporti industriali e finanziari che legano gli investitori privati agli scali, legame che dovrebbe essere rinsaldato da una futura (ulteriore) riforma delle Autorità portuali, ma soprattutto dal nuovo Regolamento per il rilascio delle concessioni del dicembre scorso. In particolare, il Regolamento ha trovato ora attuazione nelle Linee guida approvate lo scorso 21 aprile dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un passo atteso ormai da quasi trent'anni, sollecitato dall'Antitrust e dell'Autorità di regolazione dei trasporti e infine richiesto dalla Commissione europea come condizione per erogare i fondi del Pnrr.

Le Linee guida si propongono di riordinare i meccanismi di assegnazione delle aree adibite alla movimentazione delle merci, un mercato attualmente molto eterogeneo per dimensione dei porti, per gli spazi dati in concessioni che oscillano dai 5 mila agli oltre 1,5 milioni di metri quadrati, per le durate comprese tra i 2 e i 50 anni.

Le Linee guida introducono ora criteri chiari non solo per l'assegnazione delle aree demaniali, ma anche, se non soprattutto per la loro gestione a fini produttivi. In

particolare, si richiede ai terminalisti di rendere espliciti investimenti, ricavi attesi, dunque rendimenti verosimili, oltre che il contributo all'occupazione e alla sostenibilità dei porti. In altri termini, si richiede all'operatore richiedente di presentare un Piano economico-finanziario, sulla base del quale l'Autorità di sistema portuale dovrà selezionare l'offerta migliore o acconsentire a una determinata destinazione di un'area demaniale. Questo meccanismo di allocazione degli spazi è una parziale innovazione in quanto già alcuni porti e alcune concessioni prevedono la stesura di Piani economico-finanziari, ma è pur vero che in molti altri casi, le concessioni vengono acconsentite solo sulla scorta di un piano degli investimenti. L'innovazione introdotta rende invece cristallino il criterio di assegnazione (il rendimento economico-finanziario a fronte di investimenti necessari per migliorare la competitività del porto), pur preservando un certo grado di flessibilità poiché la definizione di tutti i parametri, a partire dal costo del capitale, è demandata alle Autorità e agli operatori.

Se da un lato le Linee guida garantiscono maggiore chiarezza nei rapporti tra investitori privati e Autorità, dall'altro sembrerebbero emergere alcune criticità circa il ruolo riservato all'Autorità di regolazione dei trasporti, cui spetterebbero ampi poteri autorizzativi in merito alla struttura finanziaria delle operazioni oltre che alla durata della concessione. Questo punto rischia di creare un cortocircuito istituzionale con potenziali conflitti tra autorità indipendenti (quelle portuali e quella di regolazione), cui bisognerà porre rimedio. Va pure segnalato come tale allocazione dei poteri snaturi la funzione dei Piani economico-finanziari pensati, nelle Linee guida, come mero strumento per l'allocazione efficiente degli spazi portuali e non già come strumento regolatorio in un mercato delle operazioni portuali chiaramente libero, così che non è chiaro il motivo di una tale pervasività del raggio d'azione dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Complessivamente, e nonostante le problematiche in merito alla *governance* del settore, aspetto che sarà sicuramente messo a punto con la prossima riforma delle Autorità portuali, la riforma delle concessioni, migliorando la trasparenza dei meccanismi di assegnazione, potrebbe favorire l'attrattività degli scali italiani per i capitali privati, soprattutto quelli più competitivi, in un momento in cui la modernizzazione dei processi nel settore sembra essere un fattore di grande criticità.

Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**È NECESSARIA
UNA RIFLESSIONE
SULLA GOVERNANCE
FINANZIARIA
DELLE OPERAZIONI
E LA DURATA
DELLE CONCESSIONI**

