

Il corridoio Adriatico-Baltico come occasione per una riforma

Di Alessandro Viotto

Il corridoio Adriatico-Baltico

La Commissione Europea ha inserito il progetto per la realizzazione di un corridoio che colleghi la zona adriatica con quella baltica all'interno delle priorità strategiche dell'intera Unione Europea.¹ Questa decisione implica una pluralità di conseguenze che, essenzialmente, si traducono in:

- a) la possibilità di accedere ad una quantità di finanziamenti decisamente importanti (si stimano 35 miliardi di Euro);
- b) il vantaggio di poter pianificare a priori una politica riferita alle rotte merci e passeggeri più proficua per la nostra economia nazionale;
- c) l'opportunità di dotare questa rotta dedicata ai trasporti multi modali di strutture logistiche in grado di supportare adeguatamente il traffico che si verrà a creare lungo tutto il corridoio. Va da sé che, per diretta conseguenza rispetto a questa particolare situazione, si palesa il dovere di creare un supporto legislativo capace di gestire e di coordinare in modo ottimale questo impianto strutturale. Lo stesso problema, peraltro, vale per l'intero sistema della portualità, che richiede seri interventi nel senso dell'autonomia e della concorrenza, sia a livello nazionale, sia a livello comunitario.

Alessandro Viotto si è laureato in Giurisprudenza e ha frequentato un Master in diritto della concorrenza all'interno del contesto comunitario. Attualmente si sta occupando di tematiche riferite alla regolazione del mercato e alla disciplina della liberalizzazione delle utilities.

I porti come infrastrutture chiave

La necessità di avviare una chiara ed efficace politica infrastrutturale nel nostro Paese risulta evidente soprattutto nel caso dei porti.

Si pensi alla possibilità di creare delle infrastrutture logistiche in grado di assicurare il passaggio, con la relativa gestione, di una quantità importante di merci. Una tale circostanza, allora, prevedrebbe automaticamente che una parte della merce trasportata possa essere lavorata durante il transito avviandosi così un flusso "pilotato" di materiale a cui assicurare un substrato di aziende che possano provvedere alla trasformazione delle stesse.

In questo preciso momento storico è d'obbligo registrare come il settore portuale sia in Italia un settore in forte crisi.

Scorrendo infatti gli ultimi dati Eurostat relativi ai trasporti marittimi complessivamente movimentati dall'Unione Europea a 15 nazioni si apprende che l'Italia è passata da una quota di mercato del 15,22% (anno 2001) a quella del

¹ Ci si riferisce all'elenco di progetti presentati dalla Commissione Europea in data 19 ottobre 2011.

10,53% riferita all'anno 2010.

Il tasso di crescita italiano dei volumi trasportati considerato del decennio è uno dei più scarsi di tutta l'Europa (più 34,9%) contro il più 67,6% tedesco, il più 88,6% spagnolo, il più 82,1% olandese e il più 192,6% belga (Anversa, nel periodo intercorrente tra il 2000 e il 2010, è tornata ad essere uno dei maggiori porti continentali).

Dell'estrema difficoltà operativa del settore sono pienamente coscienti gli stessi operatori economici. Si pensi al caso, sicuramente indicativo, per cui uno dei più grandi vettori mondiali (la compagnia danese *Maersk*) abbia, a metà dell'anno scorso, deciso di abbandonare il porto di Gioia Tauro.

La normativa attuale in tema di porti

Il quadro normativo di riferimento in materia è riconducibile alla **legge n. 84/1994** che ha delineato, in luogo del precedente modello organizzativo basato su porti interamente pubblici, un nuovo modello, caratterizzato da una gestione in cui il settore privato assume una connotazione più incidente. Tuttavia, al momento in cui si scrive, la riforma di tale norma risulta inevitabile e deve essere incentrata, almeno principalmente, su almeno quattro questioni:

- a) eliminare gli ostacoli all'accesso (abrogazione dell'art. 16 della legge 84/94): le attività dei privati e il lavoro nei porti devono essere caratterizzate dall'assenza di barriere d'accesso. Attualmente, la previsione contenuta all'interno dell'articolo 16 della legge numero 84, mette al riparo, dal possibile ingresso di *players* concorrenti, quegli operatori che erano già presenti all'interno della singola struttura portuale prima della legge del '94.
- b) Favorire, legiferando in tal senso, l'intreccio tra le attività portuali, il trasporto delle merci e i sistemi logistici retroportuali, costituendo così vere e proprie "catene logistiche". Questa soluzione sarebbe sicuramente idonea a creare un sistema di trasporti virtuoso capace di collegare i diversi soggetti operanti all'interno del mercato (Autorità Portuali, semplici vettori ferroviari e dell'auto-transporto, gestori di hub logistici, ecc...).
- c) Eliminare gli aiuti di Stato indiretti. Un porto non può basare la sua capacità di fare concorrenza pagando parte delle tariffe del trasporto della merce su ferro, abbassando le tariffe di ancoraggio, o concedendo aree a prezzi inferiori a quelli di mercato. Questo anche perché si tratta di aiuti pubblici indiretti, in contrasto con la normativa europea.
- d) Predisporre un sistema, giuridico, amministrativo e fiscale snello ed efficiente che possa consentire agli investitori, anche stranieri, di preferire il sistema economico italiano piuttosto che altri.

Non sicuramente sufficiente ma comunque apprezzabile in questo senso è il provvedimento contenuto all'interno dell'articolo 59 del Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1. detta norma prevede la regola per cui alle società di progetto realizzate per creare infrastrutture portuali verrà attribuito il 25% dell'extragettito IVA derivante dalla realizzazione di tali opere.²

² Si riporta qui parte della norma: "L'incremento del gettito Iva, di cui al comma 2, lettera b) su cui calcolare la quota del 25 per cento, è determinato per ciascun anno di esercizio dell'infrastruttura: a) in relazione a progetti di nuove infrastrutture, in misura pari all'ammontare delle riscossioni dell'Iva registrato nel medesimo anno; b) in relazione a progetti di ampliamento ovvero potenziamento di infrastrutture esistenti, in misura pari alla differenza tra l'ammontare delle riscossioni dell'Iva registrato nel medesimo anno e la media delle riscossioni conseguite nel triennio immediatamente precedente l'entrata in

Il sistema portuale in connessione con le altre modalità di trasporto e, soprattutto, con quella ferroviaria

Per le spiegazioni già illustrate in precedenza la gestione delle infrastrutture portuali risulta di estrema importanza. Essa da sola però non può pretendere di riavviare tutto il settore trasportistico italiano senza un adeguato cambio di registro anche di altri comparti strategici per il mercato del trasporto.

Ecco perché pare assolutamente essenziale che i porti si inseriscano in un sistema virtuoso che possa agevolare tutti i soggetti che operano nel mercato dei trasporti.

Ora, per esempio, il corridoio Adriatico-Baltico si struttura in una lunga e importante via di comunicazione che, per la maggior parte, prevede tratte da percorrere su terra ferma. I porti, per loro natura, sono adatti ad attirare una grande quantità di TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit)³ ma, fisiologicamente, questo grande flusso di merce deve trovare una rete distributiva interna in grado di portare a destinazione la merce verso l'entroterra.

Se si intende supportare in modo adeguato le strutture portuali è necessario predisporre un sistema, alternativo alla gomma poiché quest'ultimo risulta estremamente costoso e poco competitivo, idoneo a raggiungere capillarmente i destinatari finali delle spedizioni.

Ecco perché accanto a una gestione ottimale del sistema portuale italiano deve, contestualmente, potenziarsi il sistema ferroviario merci nazionale. Tale potenziamento, come peraltro già auspicato da molto tempo in sede comunitaria, non può che passare per una piena e completa liberalizzazione del trasporto su rotaia.

Con estremo rammarico bisogna prendere atto che il legislatore italiano non sembra comprendere sino in fondo una tale esigenza. Si pensi ad esempio all'emanazione della norma, contenuta all'interno sull'articolo 8, comma 3-bis della manovra di agosto 2011, con cui si imponeva di applicare "i contratti collettivi nazionali di settore" a tutti i soggetti operanti nel mercato del trasporto ferroviario.

L'effetto distorsivo che inevitabilmente avrebbe creato una tale previsione si rappresentava nell'imporre ai soggetti più deboli, ed evidentemente meno strutturati di Trenitalia, l'obbligo di dover adottare delle condizioni contrattuali sproporzionate perché calibrate per aziende, monopoliste nei fatti, come appunto il vettore nazionale.

Tuttavia la norma appena menzionata è stata rimossa nell'ambito del decreto "cresci Italia" che, almeno nelle prime bozze, pareva fornire un deciso impulso alla modernizzazione del trasporto su ferro. Purtroppo le principali innovazioni – la separazione della rete ferroviaria dall'ex monopolista e la creazione di un'Autorità per i trasporti – sono state l'una cancellata, l'altra depotenziata. Infatti la decisione sull'*unbundling* di R.F.I. è stata assegnata all'Autorità dei trasporti, al momento non esistente ma che già dai requisiti non convince pienamente.

Conclusioni

Tirando le fila del discorso si dirà che al fine di redimere le problematiche che non permettono al contesto portuale italiano di diventare una piattaforma logistica internazionale pare necessario applicare almeno le seguenti misure:

esercizio dell'infrastruttura oggetto dell'intervento".

³ Questo acronimo si riferisce alle dimensioni standard di volume di un container. La misura è usata comunemente per determinare la capienza di una nave in termini di numero di contenitori che può supportare ma, soprattutto il numero di container movimentati in un porto in un certo periodo di tempo.

- 1) la procedura delle concessioni portuali deve, necessariamente, essere legata a una gara ad evidenza pubblica. Solo così si potranno ottenere condizioni operative migliori a esborsi minori.
- 2) La legge 84/94 deve essere riformata secondo le indicazioni già illustrate nei paragrafi precedenti.
- 3) Essenziale, anche per il settore trasportistico portuale, è la realizzazione di una vera e propria liberalizzazione del trasporto ferroviario sia nel settore merci sia in quello passeggeri.
- 4) La formazione di un'Autorità indipendente che possa essere strutturalmente in grado di adempiere alle grosse carenze regolatore specifiche del settore. Sul punto, solo incidentalmente, si sollevano grosse perplessità sulla decisione, operata dall'attuale Governo Monti, di ancorare l'Autorità per i trasporti a quella, già esistente, dell'energia. La struttura così organizzata rischia di essere davvero troppo grande e articolata per agire in un settore così complesso in modo incisivo.

Tutti i punti così sommariamente proposti dovranno infine essere indirizzati a permettere che la realizzazione e il finanziamento delle infrastrutture portuali siano realizzate quasi esclusivamente con capitale privato.

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.