

1° maggio 2014

La nomina di un nuovo Commissario per l' Autorità portuale di Napoli testimonia , a mio avviso ,un "fallimento" della Politica , sia locale che nazionale, una incapacità a decidere che penalizza gli interessi reali delle imprese e dei cittadini napoletani .Proverò ad argomentare questa affermazione non senza aver ribadito , come in altre occasioni , l' assenza di ogni interesse personale nella vicenda.

L' autorità portuale di Napoli da circa un anno e mezzo è senza un presidente nel pieno esercizio delle sue funzioni e il professor Francesco Karrer , ottimo collega di pianificazione urbanistica dell'Università di Roma, è il terzo commissario nominato dal Ministro . E' anche noto che le difficoltà del porto di Napoli sono notevoli in tutti i settori : dal traffico merci ,che ha perso circa due milioni di tonnellate/anno dal 2010 al 2013, a quello dei passeggeri, che ha perso circa un milione e mezzo di passeggeri. Numeri enormi , pari al 10- 20 per cento di perdita in pochissimi anni .Difficoltà certamente dovute alla crisi economica , ma la crisi non ha impedito ad altri porti italiani di fare registrare perdite molto più contenute ed anche degli aumenti, come nel caso di Venezia o Civitavecchia. Ma i problemi del porto di Napoli non si limitano all'andamento dei traffici . Da anni non si riescono a realizzare gli investimenti che tutti ritengono necessari, dal dragaggio dei fondali al completamento del terminal contenitori i cui lavori sono in corso da alcuni anni. Per non parlare degli altri progetti fra cui un nuovo terminal contenitori, lo spostamento della darsena petroli ed i raccordi stradali e ferroviari compresi nel grande Progetto proposto dalla Regione Campania per circa 200 milioni di Euro .Al di là del merito degli interventi, a mio avviso non tutti egualmente condivisibili, rimane il dato che non si realizzano neanche quelli ovviamente utili se non necessari. Potremmo ancora citare i progetti di integrazione del waterfront portuale con la città, della valorizzazione della splendida stazione marittima ,del recupero degli edifici del Beverello , incomprensibilmente ancora (sotto) utilizzati dalla Marina Militare piuttosto che dalla città dopo oltre un decennio , dei tanti musei del mare più volte annunciati e mai decollati. Insomma un evidente disastro economico e sociale, il risultato di una mancanza di governance che da anni ha perso la visione strategica e la efficacia gestionale .

A fronte di questo stato di cose si continuano a rinviare le scelte , si contrappongono i nominativi proposti dalle diverse Amministrazioni locali senza riuscire a trovare una sintesi , si alimenta il dibattito su eventuali accorpamenti del porto di Napoli in altri , più ampi, sistemi portuali . Senza entrare nel merito delle singole questioni , mi sembra che si possono fare alcune considerazioni di interesse generale .

**Primo.** La vicenda del porto di Napoli è la dimostrazione , ove mai ve ne fosse ancora bisogno , che il frettoloso regionalismo, risultato dalla riforma del Titolo quinto della Costituzione, non funziona. La sovrapposizione di competenze fra Comuni , Province , Regioni e Stato Italiano su tutte le questioni che riguardano le infrastrutture strategiche per il Paese ,e i porti principali certamente lo sono , genera mostri. A Napoli come a Cagliari. E' necessario porre mano ad una revisione della attribuzioni dei ruoli , e delle responsabilità , fra Stato , Regioni ed Enti Locali. Non è quindi solo una questione di riforma della legge sulla portualità italiana, certamente necessaria e di cui si parla invano da oltre dieci anni con almeno tre testi proposti e parzialmente approvati dai diversi rami del Parlamento, ma è una questione che riguarda l' idea stessa di Stato e di rapporto Stato- Regioni . Un' idea di cui sarebbe bene discutere prima delle elezioni Regionali dell' anno prossimo.

**Secondo** . E' totalmente assente una programmazione nazionale della portualità italiana. I progetti previsti per il settore per tutte le 24 Autorità Portuali italiana ammontano a quasi cinque miliardi di Euro . Una cifra enorme e fuori dalle possibilità del nostro Paese . Ma ciò che è più grave è che i progetti sono semplicemente la sommatoria delle esigenze delle singole Autorità portuali , progetti scollegati e talvolta in palese contraddizione fra loro . Insomma il Paese delle quattro Repubbliche Marinare è diventato la patria del municipalismo portuale , nel quale lo Stato ha abdicato al suo compito di raccordare gli interventi finanziati con denaro pubblico , cosa ovviamente diversa sono gli investimenti degli operatori economici , nei porti e nei collegamenti di questi con le reti stradali e ferroviarie.

**Terzo**. Le decisioni, o più semplicemente le proposte, non si basano su dati , ipotesi di sviluppo , studi di settore che ci consentano di comprenderne le ragioni . Perché il sistema portuale dovrebbe comprendere Napoli, Salerno, Civitavecchia piuttosto che Gioia Tauro? Quali traffici si prevedono , quali funzioni si immaginano complementari, quali vantaggi per il sistema dei trasporti e la logistica del Paese? Ancora: come si inserisce in queste scelte il tema dei collegamenti con la sponda sud del mediterraneo? Non mi sembra questione di poco conto , ricordando che il 20 per cento dell' interscambio marittimo dell'Italia avviene con i Paesi dell'area MED e l' otto per cento del totale dello scambio commerciale italiano è con questi Paesi , più che con gli Stati Uniti o con la Cina.

**Quarto**. E non da ultimo, la questione della trasparenza e delle motivazioni delle nomine di interesse pubblico . Qualche tempo fa argomentai dalle colonne di questo giornale che lo stato economico del Paese, ma anche la sensibilità pubblica maturata negli ultimi anni, non consentono più scelte dettate unicamente dalle convenienze politiche o di appartenenza, da meri giochi di potere . Scegliere le persone giuste per le funzioni chiave non è più una opzione , è a mio avviso diventata una necessità improrogabile se vogliamo avviare un percorso di ripresa economica e civile. Proposi meccanismi più trasparenti per le nomine, ad esempio chiedendo pubblicamente i curricula dei possibili candidati in possesso dei requisiti di esperienza e conoscenza che si intende garantire. Ovviamente la sintesi e le scelte rimarrebbero politiche , ma sarebbero almeno sottoposte al vaglio della opinione pubblica e dovrebbero essere motivate “ per confronto “. Si potrebbe applicare un processo di questo tipo al porto di Napoli , anche al di là di quanto esplicitamente imposto dalla Legge . Sarebbe una scelta politica di alto valore , un modo per porre fine ad una vicenda fino ad oggi mortificante .