

# Porti in vendita

Nominati i vertici di cinque Autorità  
Il governo accelera sul progetto  
per creare la holding degli scali  
L'obiettivo è la quotazione nel 2026  
BlackRock sta studiando il dossier

In settimana  
altre cinque nomine  
e a giugno  
le ultime due

Per Intesa Sanpaolo  
il valore economico  
generato dalle  
banchine è 8 miliardi

## IL RETROSCENA CLAUDIA LUISE

**T**utti i tasselli del puzzle stanno andando al loro posto e si avvicina il momento di concretizzare la riforma dei porti a cui il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, sta lavorando da mesi. Innanzitutto il Mit a trazione Salvini ha trasmesso ai presidenti delle Regioni interessate la comunicazione formale di intesa relativa alle proposte di nomina dei nuovi presidenti in cinque Autorità di sistema portuale, cioè gli enti che gestiscono le banchine italiane. Si aspetta l'ok definitivo, che dovrebbe essere una mera formalità. Antonio Gurrieri va all'Autorità Mare Adriatico Orientale, Regione Friuli Venezia Giulia (Trieste e Monfalcone). Francesco Benevolo, Adriatico Centro Setentrionale, Regione Emilia-Romagna (Ravenna). Francesco Mastro, Mare Adriatico Meridionale, Regione Puglia (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli). Giovanni Gugliotti, Mare Ionio, Regione Puglia (Taranto). Davide Gariglio, Mar Tirreno Settentrionale, Regione Toscana (Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio

Marina e Cavo).

Con le scelte di Genova e Savona (Matteo Paroli, che ha ottenuto la poltrona più delicata perché chiamato a guidare il sistema portuale che movimentava circa la metà del traffico container italiano) e Messina (Francesco Rizzo), ne mancano ancora sette ma cinque dovrebbero arrivare la prossima settimana, le altre due a giugno. Per Civitavecchia, Venezia, Napoli, Gioia Tauro e La Spezia, che dovrebbero essere imminenti, lo scontro comunque è ancora acceso, tra autocandidature e tentativi di riconferma. In alto mare, invece, le indicazioni per Palermo e per la Sardegna.

Ma non mancano le polemiche sui nomi già scelti anche perché il Consiglio di Stato nel 2012 (provvedimento confermato dalla Corte di Cassazione) si era pronunciato con una sentenza in cui venivano formalizzati i requisiti necessari per svolgere il ruolo di presidente Adsp, escludendo eventuali ruoli politici come parte rilevante del curriculum dei candidati. Al netto dei malumori, quello che è evidente è la quota Pd, con Gariglio che è stato anche il segretario regionale

del partito in Piemonte (oltre all'esperienza in Commissione Trasporti alla Camera) e Gugliotti vicino al presidente della Puglia, Michele Emiliano. Ma soprattutto, un segnale di rottura perché, eccetto chi aveva già effettuato due mandati, non ci sono state riconferme.

Ora, con la prossima tornata, tutto il quadro sarà completo e, come aveva detto Rixi, si potrà procedere con la riforma: «Siamo a buon punto, nell'attimo in cui il governo darà il via libera procederemo». Si preannuncia un riforma corposa che implica un insieme di interventi legislativi e che andrà a incidere profondamente sul sistema perché dovrà cambiare la natura giuridica delle Autorità: ora sono enti pubblici, non economici, con funzioni di controllo. Sul modello aeroportuale, dovranno entrare a far parte di una holding pubblica Porti, tutta da creare, aperta al capitale privato e che dovrà essere avviata alla quotazione. Gli interessi in campo ovviamente sono molti, da Msc a BlackRock. Proprio la società di investimento già avrebbe avuto modo - secondo fonti vicine al dossier - di visionare un appunto condiviso dai vertici governativi con alcune in-



dicazioni di massima.

Secondo Srm, il centro studi collegato a Intesa Sanpaolo, il valore economico generato dai porti è di otto miliardi. Pietra angolare di questa riforma è un super-ente «di un coordinamento nazionale, con una visione di sistema -aveva detto Rixi -. Altrimenti ci ritroveremo con altre banchine e infrastrutture inutili. Il soggetto centrale che abbiamo in mente dovrà essere in grado di coordinare la portualità e anche acquisire infrastrutture all'estero». L'obiettivo è evitare internamente gli errori di pianificazione del passato (per esempio: l'Italia ha costruito tre mega-porti di trasbordo, ne è sopravvissuto uno, il primo che era stato fatto, cioè Gioia Tauro) ed esternamente creare un soggetto in grado di trattare con i mega-gruppi internazionali che oggi gestiscono tanta parte dello shipping, e soprattutto fare investimenti all'estero, con partecipazioni strategiche in altre società di gestione portuale. Il modello è quello dell'Enav, società del governo con oltre il 53%, ma quotata in Borsa con un ampio flottante e un 10% di soci istituzionali, non solo italiani. Che gestisce il traffico aereo, ma ha anche consulenze e clienti all'estero. La strada più rapida - si guarda comunque al 2026 - è quella di una società pubblica nella quale possano partecipare anche gli enti locali, con un'apertura a soggetti privati che comunque rimarrebbero in minoranza. Esempi in giro per il mondo ce ne sono: Psa, che è la più grande società terminalistica al mondo, non è altro che l'acronimo di Port of Singapore Authority, società controllata dalla Temasek (che è la holding degli investimenti della Città-Stato asiatica). E la spagnola Puertos del Estado, a cui il governo italiano guarda. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I PROTAGONISTI



**Edoardo Rixi**  
Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti nel governo Meloni



**Davide Gariglio**  
Avvocato e politico del Pd è il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Livorno



**Francesco Benevolo**  
Economista, docente universitario, esperto di logistica gestirà il porto di Ravenna



**Giovanni Gugliotti**  
Ex sindaco dem di Castellana, è il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Bari



**Francesco Mastro**  
Docente universitario e consulente della Regione Puglia, guiderà il porto di Brindisi



**Antonio Gurrieri**  
Esperto di logistica, top manager di Alpe Adria, sarà al vertice del porto di Trieste