

L'intervento

Porti: Nerli e il coraggio di "andare oltre"

di Maurizio Maresca *

Di Francesco Nerli Il Paese avrebbe bisogno oggi. Terribilmente. Non la pensavamo su tutto allo stesso modo, ma sono sicuro che di Francesco ci sia un disperato bisogno anche oggi. E vi è da sperare che i protagonisti delle politiche pubbliche portuali, chiamati a governare questo momento, traggano dal suo esempio la forza per cambiare le cose, "andare oltre" e costruire una politica. Anche se costa.

Pensate a Nerli, uomo di partito e di schieramento, chiamato ad interpretare una nuova portualità fra il 1990 e il 1994 per rispondere alle critiche durissime (anche troppo forse!) delle istituzioni europee allo scopo di costruire una nuova disciplina giuridica che, se davvero applicata, avrebbe messo in crisi sia il lavoro portuale impostato sulla cd "riserva" di cui all'art.110 del codice della navigazione (ed infatti la legge 84 è stata ed è su questo punto ancora a metà strada) sia la terminalistica nazionale impostata sui campioni di Genova (Vte e specialmente Contship).

Proprio da Nerli è nata una sintesi molto moderna per l'epoca e una risposta di segno – diremmo oggi – neoliberalista che ha anticipato di un anno la riforma della governance del mercati che ha istituito le cosiddette Autorità di regolazione. Una disciplina, quella della legge 84-94, che addirittura avrebbe precluso – così almeno la pensava Nerli – alle imprese pubbliche di rendersi concessionarie degli spazi portuali e favorito la concorrenza addirittura con una strana disposizione come quella dell'art.18.7 (che vieta ad una medesima impresa di gestire due terminali nello stesso porto).

Non so dire come declinasse Nerli questa fase così strana della logistica: così poco influenzata dallo Stato e, se vogliamo, determinata dalle scelte delle grandi organizzazioni internazionali dei traffici che rendono le autorità portuali (accorpate o meno che siano) sostanzialmente incapaci di governare il mercato (quello del mercato, come definito nella sentenza porto di Genova, è d'altra parte un mito oggi molto indebolito se addirittura la Commissione europea considera le autorità portuali come vere e proprie imprese in concorrenza).

Neppure so se Francesco abbia condiviso la scelta dell'allora ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio (d.lgs. 169 del 2016) di assoggettare le stesse autorità al coordinamento del governo facendo venire meno quella autonomia che, ad esempio, Giuliano Gallanti (presidente a Genova e a Livorno, oltre che alla guida dei porti europei di Espo) riteneva preziosa. Certo l'autorità, così, cambia pelle sia per dare una risposta alla necessità di governo dei sistemi sia per favorire una politica dei trasporti unitaria (che oggi non c'è). Sono convinto che Nerli avrebbe saputo interpretare bene anche questa nuova fase che inizia oggi. Persino se si trattasse di "andare oltre" la legge 84 per costruire qualcosa di alternativo (i cui tratti iniziano a vedersi già nella riforma Delrio ma ancora troppo timidamente). Francesco, infatti, oltre che svolgere le sue funzioni pubbliche con disciplina ed onore, come la Costituzione gli imponeva, è sempre stato pronto a leggere una politica dei trasporti in costante cambiamento tale da riconoscere le diversità fra epoche e territori. Per questo mi piace ricordare che quando si è trattato di valorizzare il regime internazionale di porto franco a Trieste o, ancora di più, quando si è trattato di disegnare un'alleanza (che ci sembrava il futuro) fra Trieste e Koper, operazioni davvero "di frontiera", il presidente di Assoporti c'era: pur nella consapevolezza che si stava appena provando, anche in quel caso, ad "andare oltre". Come c'è stato Francesco nel confronto con i miei studenti nelle montagne del Friuli per costruire, già nel 2000, una nuova portualità: insieme – e non contro – le istituzioni europee (tanto che qualcuno di loro è rimasto con lui fino ad oggi). C'è bisogno di una guida autorevole, espressione dello Stato, non subordinata ad interessi od alla piccola politica, per costruire una politica dei trasporti davvero europea: avendo il coraggio di "andare oltre".

* *avvocato e docente universitario*

© RIPRODUZIONE RISERVATA