

OPERAZIONE DA 23 MILIONI DELL'AUTORITÀ: ECCO TUTTI I RETROSCENA. I VINCOLI DELLA FINANZIARIA 2008

Affare Orsero, il Porto "sfida" la legge

La scommessa di Miazza: comprare le quote Vio del "re della frutta" in difficoltà

L'INCHIESTA

BRUNO LUGARO

SAVONA. È un corridoio strettissimo e pieno di insidie quello imboccato dall'Autorità Portuale, pronta a investire fino a 23 milioni di denaro pubblico nell'acquisto del Vio, la società che gestisce l'interporto di Vado. Forte del voto unanime del Comitato portuale (nel quale sono rappresentati enti locali, sindacati e imprenditori delle banchine), il presidente Gianluigi Miazza vuole acquistare tutte le quote detenute da Gf Porter (gruppo Orsero) e assicurarsi così il pacchetto di maggioranza del Vio. Un'operazione temeraria, viste le normative in vigore, tant'è che Miazza, prima ancora di "accendere i motori", ha chiesto un parere alla Corte dei Conti. Non vuole rischiare il naufragio ed eviterebbe volentieri anche di sentirsi ripetere che quei 23 milioni di euro sono in realtà destinati al salvataggio del gruppo Orsero che ha disperato bisogno di liquidità per evitare il crac, ma non trova un privato disposto a rilevare le sue quote (64%) nell'interporto.

PER LEGGE NESSUNO SPAZIO

Passano i giorni e in via Gramsci comincia vacillare l'ottimismo ostentato all'indomani del via libera all'operazione Vio. Una norma della Finanziaria del 2008 (244/2007), infatti, va a restringere ulteriormente il margine di manovra delle Autorità Portuali rispetto all'esercizio diretto di attività commerciali. L'articolo 3 stabilisce che questi enti pubblici «non possono costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e di servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né assumere o mantenere direttamente partecipazioni, anche di minoranza, in tali società». Il Vio produce servizi e l'Authority vuole acquisirne il controllo: per legge, dunque, non può. Lo conferma (ne riferiamo a parte) al *Secolo XIX* anche l'avvocato Giuseppe Giacomini, esperto in materia portuale e di diritto comunitario della concorrenza, sostenendo che, giusto o sbagliato che sia, alle Autorità Portuali non era consentito già in base alla legge portuale 84/94 svolgere direttamente attività commerciali. Tantomeno oggi alla luce dell'articolo 3 della Finanziaria 2008.

MIAZZA SI GIOCA TUTTO

Il presidente ha studiato con scrupolo le carte. E si è convinto che c'è uno spiraglio: assegnare alle aree Vio il ruolo indispensabile di retroporto della piattaforma logistica intermodale Maersk che, una volta in funzione (si parla del 2017), avrà effettivamente bisogno di spazi per movimentare le merci. Quanto alla fattibilità dell'acquisizione, in termini economici, Miazza ha spiegato che «l'Autorità Portuale ha le risorse per portare a termine l'operazione». Insomma, il denaro pubblico c'è, garantisce il presidente. Che detto in un momento come questo, di allarme rosso per i conti dello Stato, suona un po' strano. Senza contare che il governo Renzi vede come il fumo negli occhi le partecipazioni degli enti pubblici a iniziative private. Ovunque il pubblico dismette quote societarie. L'Autorità Portuale di Genova, a esempio, sta uscendo dalla compagine dell'aeroporto "Cristoforo Colombo".

PERCHÉ NON MAERSK?

Posto che l'interporto possa effettivamente essere un valido supporto alla piattaforma, quando attracheranno a Vado le super mega ship, si impone una domanda: ma se l'interporto è indispensabile al privato per la movimentazione delle merci che arriveranno con 6-700mila Teu l'anno, perché le quote di Orsero non le compra Maersk?

72
per cento
le quote del Vio che
l'Autorità Portuale punta
ad assicurarsi rilevando il
64 per cento di Gf Porter

28
per cento
le quote Vio controllate
dal gruppo Gavio
attraverso l'Autostrada
dei Fiori

6.400
euro
di attivo: così si è chiuso
il bilancio 2013 del Vio.
Nel 2012 l'attivo era stato
di 404 mila euro



Il porto di Vado si svilupperà con la realizzazione della piattaforma Maersk

sk? Fra l'altro, lo Stato ha già fatto la sua parte (e forse di più), finanziando i due terzi dell'operazione piattaforma. Non sarebbe male che fossero ora i danesi a dare un segnale di ulteriore impegno su Vado. Certo, è possibile che l'Autorità Portuale, in via riservata, abbia già sondato Maersk, ricevendo evidentemente una risposta negativa. Ma se così fosse, qualche dubbio in più sull'opportunità dell'investimento a Miazza dovrebbe sorgere.

E GAVIO STA A GUARDARE

Il 64 per cento delle quote di Orsero, aggiunte all'8 per cento che già detiene, consentirebbero all'Autorità Portuale di controllare il 72 per cento del capitale del Vio. Il restante 28 per cento è nelle mani del gruppo Gavio, attraverso l'Autostrada dei Fiori. Gavio non risulta abbia mosso un dito per aumentare le proprie quote, magari spartendosi con l'ente pubblico quelle di Orsero. E

anche questo può essere un segnale. Il Vio non ha estimatori. Oggi meno che mai, visto che con la crisi e la caduta verticale dei traffici, l'interporto ha chiuso il 2013 con un attivo di appena 6.400 euro. Manager di Gavio, per la logistica, è Rino Canavese, ex presidente dell'Autorità Portuale, un tempo sostenitore del Vio come amministratore pubblico e forse oggi interlocutore un po' più "tiepido" come manager privato. Di sicuro Canavese avrà gradito la

mossa dell'Authority, perché un conto è avere come partner un osso duro come Gf Porter, un conto è trattare con un ente pubblico che, come dimostrano i fatti, non ci pensa due volte a mettere sul tavolo 23 milioni. In altre parole, in ambienti portuali si fa notare come, in caso di tracollo del Vio, il gruppo Gavio potrebbe liberarsi agevolmente delle sue quote cedendole all'Autorità Portuale.

L'OPPORTUNITÀ POLITICA

«Non ho certo fatto l'operazione per correre in salvataggio del gruppo Orsero» sottolineava nei giorni scorsi Miazza al *Sole 24 Ore*. Ma molti a Savona lo pensano, a cominciare da «Vivere Vado», lista civica di minoranza. Anche perché proprio in queste settimane Orsero sta trattando con le banche la ristrutturazione di un debito di 245 milioni. Colpisce, in particolare, il fatto che l'Autorità Portuale agisca nel proprio scalo come fosse un privato, acquisendo a suon di milioni, le quote di un suo inquilino, cioè di un concessionario di aree. I sindacati sottolineano, comunque, che anche fosse ammesso l'obiettivo del salvataggio, sarebbe nell'interesse del porto e di quei lavoratori che rischiano il licenziamento. «Ricatto occupazionale» gridano, al contrario, i grillini, ricordando che ogni anno muoiono a Savona centinaia di piccole imprese che a loro volta licenziano, senza che nessuno offra aiuto.

SINDACI SPETTATORI

Il "voto bulgaro" in Comitato portuale è stato introdotto con successo da Canavese e riproposto con fortuna da Miazza. Solo il sindaco Federico Berruti, in passato, si era opposto a questo andazzo. Da allora, alle riunioni spedisce il suo vice, Di Tullio. Giuliano e Nauti, invece, neo sindaci di Vado e Albissola, partecipano. E votano a favore delle proposte del presidente, senza se e senza ma.

lugaro@ilsecoloxix.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERPORTO DI VADO HA LIMITI STRUTTURALI EVIDENZIATI DAL RAPPORTO UIR 2012

PIATTAFORMA TAGLIATA FUORI DAI COLLEGAMENTI FERROVIARI

Traffici in caduta libera: 8.900 tir l'anno contro i 2.000 al giorno del Vte di Pra'



*Le coppie di treni indicati nella figura sono sia intermodali che convenzionali
**Includono i terminali esterni

era fatta sentire sui conti del 2011, con un utile in netta flessione: 166 mila euro. Nel 2012, però, il balzo in avanti: 404 mila euro. Tutto vanificato, come abbiamo visto, lo scorso anno. E quello in corso potrebbe essere peggio. Tutto lascia supporre che solo nel 2017, sempre che entri in attività la piattaforma Maersk, il Vio potrà rilanciarsi come retroporto. Ma tre anni sono tanti. E nel frattempo sarà probabilmente necessario fare ulteriori investimenti, sempreché Gavio ci creda.

Il rapporto 2012 della Uir, l'Unione interporti riuniti conferma il ruolo marginale dell'interporto di Vado rispetto alle altre diciotto piattaforme logistiche. E fatalino di coda quanto a metri quadrati di aree disponibili: 115 mila. A livello di infrastrutture, la posizione in classifica non cambia. Solo Portogruaro contende a Vado l'ultimo posto.

La grande lacuna del Vio, però, è l'assenza di un collegamento con la rete ferroviaria. Il traffico su rotaia, dunque, è a zero, come si evince

dalla grafica qui a fianco. All'interporto esiste semplicemente un terminal (il Reefer, anche questo di Orsero), con a disposizione un binario di carico/scarico lungo 650 metri che utilizza per la movimentazione delle merci le attrezzature del Sistema Metrocarga. E ci si chiede, cosa accadrà con l'impatto dei traffici Maersk, se nel frattempo il collegamento con Rfi non diventerà realtà.

Ma andiamo avanti. L'area attrezzata per la logistica comprende, sempre secondo Uir, oltre 12 mila metri cubi di silos, 46 mila metri quadrati di magazzini, all'interno dei quali sono presenti 1.000 metri quadrati di uffici. Queste le strutture coperte. All'esterno 5.300 metri quadrati di magazzini e 4.000 metri quadrati di parcheggi per i camion. Il personale è ridotto all'osso: una decina di dipendenti, tra operatori logistici, addetti alle imprese di autotrasporto e alle imprese produttrici.

Se andrà in porto l'operazione di Miazza, il nuovo assetto societario vedrà l'ente pubblico con il 72 per cento delle quote e Autostrada dei Fiori con il rimanente 28 per cento.

B. L.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ESPERTO
GIACOMINI:
«CONFLITTO
DI INTERESSI
CLAMOROSO»

«È INIMMAGINABILE che con la normativa vigente un'Autorità Portuale possa essere socia di un interporto, di un terminal. Dirò di più: lo avrebbe impedito anche la legge sui porti 84/94». L'avvocato Giuseppe Giacomini, esperto in materia portuale e di diritto comunitario della concorrenza, non lascia margini di dubbio sull'esito dell'operazione-Miazza: sarà bloccata prima ancora di partire. «E se mi dite che il presidente, con prudenza, ha chiesto un parere preventivo alla Corte dei Conti, è evidente che lui per primo comprende l'anomalia dell'iniziativa. L'Autorità Portuale deve avere un ruolo indipendente, super partes, all'interno dello scalo che gestisce - prosegue Giacomini - Non può assolutamente comportarsi come un privato, mettendosi in affari con un concessionario. È una cosa che non ho mai sentita prima». Eppure l'Autorità Portuale è socia del Vio, con Orsero e Gavio, da cinque anni, con l'8 per cento delle quote. Nel 2009 fu l'allora presidente Rino Canavese a scegliere questa strada.



Giacomini

REGOLE
CHIARE
«L'ente
pubblico
non può
agire come
un privato»

«Vale il discorso di prima: non si poteva. Ma quando l'ente pubblico arriva addirittura a detenere il pacchetto di maggioranza, siamo all'interno di un conflitto di interessi clamoroso».

Queste le valutazioni di Giacomini sotto il profilo della legge. «Che a mio avviso, tuttavia, è troppo restrittiva nei confronti delle Port Authority - sottolinea - Non sono d'accordo che siano escluse tout court da operazioni commerciali, purché avvengano al di fuori degli spazi portuali che gestiscono. Vedrei con favore l'ingresso di un'Autorità Portuale nella compagine societaria, ad esempio, di un terminal a Singapore.

Un'operazione del genere non sarebbe affatto in conflitto di interessi. Rappresenterebbe, al contrario, un fattore di valorizzazione del porto.» sostiene Giacomini, augurandosi che si apra presto uno spiraglio in questo senso. Fino ad allora, però, è bene che il soggetto pubblico si muova all'interno del recinto tracciato dalla legge.

B. L.