

Nota al piano strategico nazionale della portualità e della logistica

Con il presente documento la scrivente è a fornire un primo contributo sul Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica e si riserva di tornare sull'argomento in quanto le linee guida sembrano, ad oggi, troppo generiche per esprimere un giudizio compiuto.

Si ritiene altresì opportuno esprimere alcuni concetti, legati ad anche altri provvedimenti e D.D.L. in materia che se trasformati in legge rappresenterebbero un serio problema per la tenuta sociale dell'intero mondo portuale.

Migliorare l'interazione funzionale tra domanda ed offerta di trasporto è una priorità che deve essere assunta dal piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Per fare ciò occorre migliorare l'organizzazione e le condizioni infrastrutturali di integrazione e di specializzazione tra i porti e la filiera logistica.

A tal proposito si ribadisce come sia inutile, se non addirittura dannoso, intervenire laddove si siano tralasciati risultati di eccellenza, come ad esempio nei porti, andando a squilibrare il rapporto tra domanda e offerta.

Un eccesso di offerta che non vada di pari passo con l'aumento della domanda implica l'abbassamento complessivo dei parametri di qualità comportando inevitabilmente un abbassamento del sistema delle tutele sulla sicurezza del lavoro e più in generale sulla sicurezza ambientale e operativa. I recenti incidenti nell'ambito della navigazione interna ai porti sono il triste esempio di questo postulato.

Se la portualità e l'intera filiera logistica sono fondamentali, considerato l'effetto moltiplicatore che rappresentano per lo sviluppo della nostra "industria delle esportazioni" e quindi per la ripresa economica, il nostro obiettivo deve essere quello di adeguare la portualità all'evoluzione dei mercati e dello shipping in stretto collegamento con le reti Ten-T.

Quello che occorre alla portualità e alla logistica è la creazione di sistemi portuali efficienti e quindi l'attuazione di una politica di investimenti basata sulla vocazione specialistica di ogni porto, che crei le necessarie sinergie tra i vari nodi logistici, estendendo le competenze territoriali delle Autorità Portuali.

Appare opportuno specificare che le sinergie, all'interno della filiera logistica, debbono essere realizzate attraverso l'integrazione tecnologica ed organizzativa tra il segmento marittimo/portuale e quello terrestre mentre gli ambiti operativi, da un punto di vista autorizzativo, debbono assolutamente rimanere distinti.

Infatti il patrimonio oggi rappresentato dalle imprese autorizzate ex artt. 16, 17 L. 84/94 è sinonimo di efficienza e competitività al contrario di quanto è avvenuto nel resto della filiera logistica dove le distorsioni della competizione, basate unicamente sulla compressione dei costi del lavoro e della sicurezza non hanno sicuramente portato alla industrializzazione delle imprese del settore a scapito della economicità ed efficienza del sistema trasportistico italiano.

Si stigmatizza pertanto qualsiasi intervento legislativo volto a deregolamentare il settore portuale attraverso la cancellazione delle imprese ex art. 17 e attraverso l'eliminazione del numero massimo di concessioni ex art. 16 della L. 84/94.

Si condivide pertanto un approccio che ridisegni la governance portuale, estendendo i poteri delle A.P., e che trasformi detti enti in veri e propri "coordinatori della logistica" e catalizzatori della pianificazione infrastrutturale. In questo contesto, il criterio di eventuale riduzione del numero di Autorità Portuali deve rispondere a criteri oggettivi di sviluppo del sistema, e non di certo ad un mero esercizio di potere fine a sé stesso.

Vanno poi sicuramente superate le distoniche pianificazioni e i progetti faraonici che non rispondono alle strategie nazionali a favore di piani regolatori e piani operativi triennali per territori di dimensione almeno regionale a prescindere dal numero delle Autorità Portuali che in dette regioni sono presenti.

In questa ottica, ed in virtù dei compiti di pianificazione e sviluppo logistico che andrebbero ad assumere le Authority, quello che deve essere salvaguardato è il ruolo pubblicistico di detti Enti e la qualificazione della presenza pubblica in ambito portuale sia per quanto concerne la promozione del sistema portuale che di regolazione del mercato di riferimento, con criteri di neutralità e pubblicità.

Esse non possono essere quindi declassate a meri uffici pubblici bensì devono realizzare le condizioni di sviluppo in una strategia operativa ad esse demandate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Né tantomeno la governance pubblica dei porti, in considerazione del ruolo centrale, e di interesse generale, per l'intera economia italiana della portualità, non può a nostro avviso

essere compromessa da logiche di mercato introdotte attraverso la partecipazione di società private nella compagine societaria delle Authority.

Occorre inoltre affidare ad esse il compito di superare le diseconomie rappresentate dalla mancanza di coordinamento tra i vari organi preposti al controllo delle merci che spesso determina tempi eccessivi, e comunque non adeguati alle esigenze del mercato, dei processi di sdoganamento.

Forse il modello sopra descritto potrebbe in parte risolvere il problema della frammentazione.

Si ritiene pertanto che qualsiasi riconfigurazione della governance portuale non possa prescindere dal ruolo attualmente affidato ai comitati portuali, così come oggi composti, in quanto punto di sintesi tra gli interessi pubblici, dei lavoratori e privatistici.

Ribadiamo infine la necessità di un intervento che traguardi un quadro normativo più omogeneo per la portualità che superi le attuali divisioni tra porti regionali e di interesse nazionale ed internazionale e che deve assolutamente ricondurre l'intera materia portuale allo Stato onde evitare gli attuali meccanismi di concorrenza sleale tra porti.

In questo quadro occorre introdurre delle specifiche agevolazioni per i porti interessati da traffici di Transhipment che attualmente non possiedono gli strumenti per reggere la competizione con gli scali nord africani. Il tema è sicuramente quello della concorrenza in un "mercato" in profonda e rapida evoluzione dove la competizione sul costo del lavoro e sul sistema delle "regole", rispetto agli scali nord africani, spiazza rapidamente interi segmenti della nostra portualità.

E' pertanto evidente la necessità di introdurre una specifica normativa di carattere fiscale per i traffici di transhipment, oppure la creazione di Zone Economiche Speciali, a fronte di specifiche garanzie, da parte delle imprese, in termini di mantenimento dei volumi e dell'occupazione nei porti italiani.

Roma, 05 febbraio 2015

