

LINEE GUIDA PROGRAMMA ASSOPORTI- I PORTI ITALIANI PER LA CRESCITA DEL PAESE.

SINTESI

Assoporti celebra questa assemblea in una fase vitale per il paese e in un momento in cui il settore è interessato da molti provvedimenti normativi che prima di ogni cosa necessitano di essere coordinati tra loro. Giudichiamo assolutamente positiva la ripresa della discussione nella competente commissione del Senato del testo di riforma della legge 84/94, questa deve essere l'occasione non solo per adeguare la norma esistente ma anche per arrivare insieme al Governo ad un coordinamento normativo definitivo e per evitare un corto circuito che in parte è già in essere. I provvedimenti contenuti nei decreti salva e sviluppo Italia, la legge sugli interporti, la costituzione dell'autorità sui trasporti che ha anche competenza sulla portualità sono tutti provvedimenti importanti, ma che se non messi a fattor comune possono gettare il settore nel caos. Se a ciò aggiungiamo la situazione di instabilità che si è venuta a determinare negli anni con le diverse leggi finanziarie e se a queste aggiungiamo la spending review non siamo più sicuri cosa siano veramente e come debbano operare le autorità portuali. Le limitazioni assurde che ci vengono imposte contrastano macroscopicamente con i gravosi compiti di regia pubblica che ci vengono affidati. Se a ciò aggiungiamo la politica europea e le diverse procedure di trasferimenti statali bloccati perché erroneamente paragonati a possibili aiuti di Stato è evidente che la nostra azione sin da subito sarà fortemente caratterizzata al superamento di questa situazione. Alla luce anche della recente sentenza del Tar LAZIO che potrebbe essere destabilizzante, non consideriamo un tabù ragionare sulla natura giuridica dell'autorità portuale se questo può contribuire a dare finalmente stabilità al comparto, senza subire però imposizioni o improvvisi colpi di mano.

La necessità di una programmazione nazionale di settore.

Ciclicamente le autorità portuali vengono additate come le responsabili di una politica frazionata, di scelte territoriali limitate e prive di visioni di insieme. Soprattutto da mondi esterni al settore, banche, fondazioni, consulenti, ricercatori riceviamo indicazioni, sollecitazioni e suggerimenti quasi che la autorità fossero le responsabili e non come in realtà le vittime di questo stato di cose. Gli interlocutori di questi soggetti devono essere eventualmente Governo e Parlamento, certo è che noi aperti al dialogo e al confronto lo saremo sempre ma non saremo più in alcun modo disponibili ad essere l'anello debole di una catena che cresce e prospera grazie alla nostra azione.

Chiediamo rispetto per il nostro lavoro e per il nostro comparto, uno dei più reattivi a contrastare la crisi e a costruire le condizioni per la ripresa.

L' incognita della politica europea.

Un tema sicuramente da affrontare con equilibrio ma senza esitazione e' il rapporto con le politiche di settore che l'Unione europea ha da tempo annunciato. Per il nostro paese, porsi in maniera totalmente difensivistica sarebbe profondamente sbagliato e sicuramente perdente. Anche perché dopo aver condiviso la visione delle reti Ten T e l'individuazione dei porti core network, sarebbe quanto meno contraddittorio rifiutare il confronto. Del resto non possiamo non evidenziare che il modello nord europeo , considerato in questo momento il più efficiente nel suo complesso,ha aspetti sicuramente positivi ma si fonda su sistemi e culture profondamente diverse dalle nostre . Pensare a un mero travaso di quel modello nella nostra realtà potrebbe generare una lunga fase di instabilità. In primis va ricostruita una alleanza del fronte sud europeo mediterraneo in particolare con Spagna e Francia che non a caso paiono oggi i sistemi portuali in maggiore difficoltà , per proporre un modello equilibrato e condiviso [in previsione della direttiva annunciata dal commissario Kallas](#).

La portualità e la geopolitica, dal numero dei container alle politiche nazionali.

Fino ad oggi la portualità e' stata presa in considerazione come mero strumento per gli scambi commerciali, ancor oggi banalmente l' unico fattore di valutazione e' legato al numero di contenitori movimentati, rispetto al passato sono persino diminuite le analisi sulle materie prime e sui passeggeri. Eppure se gli analisti utilizzassero meglio i dati analitici dei porti sulla movimentazione delle materie prime e dei prodotti energetici potrebbero garantire dati più oggettivi sullo stato del paese e del nostro sistema produttivo. Ma il tema principale e' chi oggi in Italia lavora costantemente per una approfondita analisi dei paesi in via di sviluppo per poter avviare politiche commerciali competitive? Per quel che riguarda il nostro settore si opera ancora in maniera artigianale e non più adeguata ai tempi. Per lungo tempo abbiamo completamente appaltato il tema alle compagnie armatoriali e ai global carrier che svolgono egregiamente il loro lavoro ma i cui interessi che sono globali non coincidono con gli interessi dei singoli paesi che vivono di concorrenzialità . Occorre quindi proporre un nuovo modello operativo con la creazione di un osservatorio con ICE e SIMEST per studiare le potenzialità dei mercati in crescita e costruire le condizioni per favorire l' interscambio.

Dal modello industriale a quello logistico industriale.

La politica logistica nel nostro paese, soprattutto quella portuale, ha avuto un modello di crescita rispetto ad altri paesi fortemente condizionato da una visione industrialista interna. Paradossalmente per troppi anni la logistica è stata vista come una minaccia piuttosto che una opportunità frutto di una miope visione protezionistica che ha causato ritardi e danni alla nostra economia. Oggi di contro si cerca di invertire la tendenza mettendo sotto pressione un sistema che nel frattempo non è stato strutturato a [dovere](#). Il caso più emblematico lo viviamo nell'ambito del settore dei controlli. Abbiamo dovuto combattere, spesso soccombendo, con chi per molti anni ha imposto pseudo norme a difesa del made Italy che hanno avuto solo il risultato di far crescere i porti concorrenti stranieri. E oggi assistiamo al fatto che molte di quelle aziende che hanno imposto vincoli e barriere ora si lamentano del sistema italiano e minacciano di utilizzare gli altri porti perché meno burocratici. Ultimamente è esploso il fenomeno dello sdoganamento remoto non solo nei retroporti ma, per le aziende più grandi anche a magazzino. Questo fenomeno sta modificando strutturalmente la funzione dei porti e delle aziende della logistica con contraccolpi significativi. Non ci opponiamo pregiudizialmente a questa realtà, anche perché sarebbe antistorico, ma pretendiamo regole chiare ed uguali per tutti con tempistiche e livelli di controlli unificati e certificati. Chiediamo solo che la regia di sistema sia affidata alla autorità portuali e che ai porti sia finalmente garantito un vero pre clearing capace di dare risposte competitive.

I porti dalla dimensione urbana a quella macro regionale.

La caratteristica dei nostri scali è che sono fortemente connessi al tessuto urbano e richiedono un salto di qualità anche nelle relazioni con gli ambiti di riferimento. Prima di tutto va perfezionato l'ambito di lavoro comune con le città. ASSOPORTI si propone di confrontarsi con ANCI per arrivare ad elaborare una proposta coordinata sia sul livello urbanistico, sia per evitare conflitti sulla fiscalità indiretta come l'applicazione a macchia di leopardo dell'ICI sulle aree demaniali o le ricorrenti proposte di tassare le merci in transito che rappresentano un handicap competitivo rispetto ai porti stranieri. Ma il livello evolutivo dei porti è proiettato fuori dalla dimensione urbana come testimoniato dal recente rilancio del tema delle zone franche e dalla opportunità che può derivare dall'attuazione dell'articolo 46. Probabilmente sarà necessario un provvedimento che regoli e chiarisca gli ambiti di intervento del "porto allargato" ma si tratta di una opportunità di programmazione

importante che deve vedere le autorità portuali nel ruolo di playmaker della programmazione logistica integrata di sistema.

Necessità di definire e consolidare una politica specifica per i porti di transhipment.

I porti italiani di transhipment hanno subito più degli altri la crisi perché hanno dovuto subire la concorrenza senza che il paese mettesse con tempestività in atto politiche di sostegno rispetto ad un fenomeno che poteva e doveva essere previsto anticipatamente visto che sono noti i piani di sviluppo dei porti africani. Dovendo competere con realtà di un altro continente e quindi con regole non europee e con costi non comparabili è una battaglia impossibile senza una autorevole politica nazionale. Gli interventi di sostegno unitamente ad una presa di consapevolezza corale stanno portando, almeno recentemente e in qualche caso (es. Gioia Tauro), ad una ripresa di competitività e di ruolo. Ma a garantire questa ripresa devono essere provvedimenti strutturali e non episodici e soprattutto non temporalmente limitati. Anche l'azione politica in sede comunitaria diventa fondamentale, perché è evidente che Spagna e Italia sono le uniche realtà sovraesposte su questo problema. La situazione si complica se si pensa alla particolare realtà greca dove il sistema pubblico ormai appare totalmente affidato ad una regia del mercato internazionale.

Costituzione del sistema informatico portuale nazionale :

non è più differibile la realizzazione di un sistema informatico portuale nazionale che, fermo restando l'attuazione dei singoli progetti di sviluppo informatico da parte di ciascuna autorità portuale, operi per costruire una reale integrazione sistemica, tenendo conto dei progetti attuativi dell'Agenzia nazionale per la digitalizzazione. In previsione dell'attuazione e dello sviluppo dello sportello unico doganale per il quale si confida in una azione decisa del Governo, occorre predisporre una piattaforma comune capace di dialogare sia con i soggetti pubblici preposti ai controlli delle merci sia con i sistemi di sicurezza del Comando Generale delle Capitanerie. A valle di ciò è necessaria l'attuazione del sistema Rfid per lo sdoganamento dei containers con il controllo in partenza e il posizionamento del sigillo elettronico. ASSOPORTI può essere di ausilio per coordinare i singoli e diversi sistemi, valorizzare le migliori pratiche concordando con il Governo il percorso unitario e gli obiettivi da raggiungere.

Come si modernizza il tema del lavoro flessibile in porto ossia art 17 e art 16 con una articolazione meno rigida nelle funzioni.

Rispetto alla approvazione della legge 84 ora il panorama del lavoro in porto è più chiaro e definito nell'articolazione degli articoli 16 e 17. La crisi degli anni scorsi ha però prepotentemente rilanciato la necessità di strumenti flessibili di fornitura della mano d'opera che devono però correre di pari passo con l'aumento della formazione e quindi della professionalità e delle misure di sicurezza. Questi elementi già da soli evidenziano la necessità di evitare la frammentazione e una liberalizzazione selvaggia e contrastare le tesi secondo le quali il lavoro flessibile nei porti sia a tutti gli effetti lavoro interinale, non è così e non potrà mai essere così. Ciò non toglie che i diversi cicli di lavorazione dettati anche dal gigantismo navale e dai porti multiattività ci debbano indurre a ripensare in termini meno rigidi alle funzioni dell'art. 17 anche rispetto alla natura del ciclo o di pezzi di ciclo. Il caso più evidente è che ha già avuto tragici riscontri riguarda il rizzaggio e il derizzaggio che, anche ai fini della sicurezza sul lavoro e della navigazione dovrebbero rientrare espressamente secondo norma tra le operazioni portuali. Assistiamo, anche sul tema dell'autoproduzione a troppe interpretazioni diverse da porto a porto e anche in questo ambito come in altri vorremmo che si finisse di delegare ai Tar l'interpretazione autentica della politica portuale.

Il rapporto con il resto del Cluster marittimo e logistico.

anche nelle fasi più critiche e nei momenti di maggior crisi, il sistema ha retto anche al rischio di conflitti interni, è sempre prevalso il tentativo di sintesi, le tensioni sono state ridotte al minimo e questo è stato un fattore determinante per la crescita del comparto. Quella che spesso è mancata è stata una risposta politica forte e autorevole, e è mancato per molti anni il senso di un reale interesse verso quello che l'economia del mare rappresenta. Ciò non toglie che spesso, il rappresentare da parte delle singole categorie interessi specifici rispetto ad un disegno più generale, non ha aiutato la causa. Bisogna trovare un modo diverso per tutelare i legittimi interessi specifici ma articolati in un progetto comune di sviluppo. Per questo e per assumere maggiore autorevolezza si riterrebbe opportuno che alle assemblee di associazione si affiancasse annualmente un grande incontro corale del cluster. Una sorta di Chernobio dell'economia marittima che vedesse la presenza del Presidente del Consiglio, dei Ministri competenti, delle forze politiche sociali. Abbiamo bisogno di uscire dalla dimensione specialistica e quasi ghettizzante nel quale siamo relegati e veder valorizzato e divulgato il valore di un ambito economico fondamentale per il paese.

Le politiche ambientali e la necessità di un approccio diverso.

Le politiche ambientali nei porti hanno rappresentato in questi anni un elemento di criticità pesante e a volte insuperabile a causa di un approccio totalmente slegato dalle esigenze operative e funzionali. Per una nuova politica ambientale di settore occorre tener presente i principali temi prioritari europei. Tra questi: l'uso delle fonti di energia rinnovabile e la promozione dell'efficienza energetica, la politica dei trasporti competitiva e sostenibile contenuta nel Libro Bianco della Commissione Europea con la drastica riduzione delle emissioni, l'incremento della modalità ferroviaria, la riduzione di emissioni di CO₂ nel settore del trasporto marittimo. A ciò si aggiunga la proposta di direttiva in discussione riguardo al contenimento di zolfo nei combustibili marini. Un capitolo a parte va dedicato al tema dei dragaggi e delle bonifiche. L'art 48 della legge 27/2012 ha introdotto innovazioni apprezzabili, ma non tutte le problematiche sono state risolte. Anzi, alcune norme e procedure sono state appesantite in particolare giudichiamo negativamente il fatto che il progetto di dragaggio debba essere sempre sottoposto al parere della commissione sulla assoggettabilità o meno alla VIA. Riteniamo che ciò dovrebbe avvenire solo in caso di previsione nel progetto di casse di colmata non comprese nelle programmazioni già approvate. Non è più rinviabile il decreto per il refluo in mare e va eliminata la previsione di stabilire le modalità del sistema di impermeabilizzazione delle casse di colmata. Per quanto concerne le bonifiche si possono indicare i seguenti obiettivi: le normative e le prassi sono state generate in una fase pre crisi caratterizzata da forti stanziamenti pubblici per le bonifiche. In assenza di risorse Governo e Regioni devono concordare una nuova politica che senza rinunciare al risanamento ambientale e al principio "chi inquina paga" consenta l'attuazione di progetti di investimento senza pregiudicare bonifiche future attraverso la messa in sicurezza e' indispensabile prevedere ogni forma di snellimento ed accelerazione, potenziando l'uso delle conferenze dei servizi.

Il finanziamento delle opere, nuove modalità e reale autonomia finanziaria.

Con gli ultimi provvedimenti si è sicuramente avviata una fase nuova in tema di meccanismi di finanziamento delle opere portuali. È sicuramente importante sancire finalmente il principio dell'autonomia finanziaria che con grande tenacia abbiamo sostenuto in questi anni ma è fondamentale che ciò si traduca in una reale fonte previsionale certa e di adeguata dimensione. Il combinato tra la percentuale dell'uno per cento e il tetto massimo di 70 milioni non può essere ritenuto soddisfacente, basti pensare ai piani di sviluppo dei singoli porti e alle necessità consolidate dei porti di transhipment che non trovano risposta in un fondo perequativo così limitato. Bisogna in primo luogo

rimuovere il tetto e coniugare le previsioni di incremento di traffico con un graduale aumento della percentuale. Riteniamo corretto approfondire e codificare l' utilizzo di nuovi strumenti come i projet bond e un maggior accesso alle risorse private tenendo ben presente che in molti fasi le opere marittime di difesa, di consolidamento, di bonifica ambientale, sono indispensabili ma in nessun modo remunerabili.