

## NOTA

*Oggetto: Prime considerazioni sul documento Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica. Nota per gli "Stati generali".*

Anzitutto si pone in evidenza che già nella fase di conversione in legge del DL n. 133/2014, Assoporti espresse valutazioni positive riguardo i contenuti dell'art. 29 di quel decreto legge (che in fase di conversione ha avuto modifiche poco più che formali/procedimentali).

Si riteneva - e si conferma - pienamente condivisibile la previsione di dotare il Paese di un Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica, da intendere quale necessaria cornice ed indicazione delle strategie di sviluppo da assumere quale riferimento per l'azione delle Autorità Portuali, tanto per quel che concerne interventi infrastrutturali quanto interventi non infrastrutturali.

Coerentemente con ciò auspicavamo che il Piano indicasse, oltretutto le priorità tra le proposte progettuali delle Autorità Portuali, anche obiettivi che - esemplificativamente e non esaustivamente - elencavamo, quali:

- adeguamento ed aggiornamento del sistema normativo finalizzato all'efficientamento del modello di amministrazione dei porti;
- semplificazione delle procedure che regolano aspetti essenziali per la portualità, a partire dalle procedure di approvazione del PRP quale piano di layout del porto;
- velocizzazione dei sub-procedimenti e degli adempimenti burocratici.

Partendo da queste premesse dovrebbe esprimersi una valutazione positiva delle "linee guida" o "macro ambiti strategici" esposti in forma "sintetica e aperta" nel documento in argomento.

Una valutazione parimenti positiva deve esprimersi riguardo alla metodologia che ha portato all'individuazione di quei macro obiettivi; basata sulla "ricognizione dei dati di domanda e di offerta logistica e una selezione delle principali ipotesi di intervento per il raggiungimento delle finalità indicate dalla citata disposizione legislativa".

Peraltro, forse a motivo di quell'estrema sintesi e della caratteristica interlocutoria delle riunioni del Comitato di esperti delle quali sono disponibili le verbalizzazioni, non si evincono informazioni utili riguardo la domanda e l'offerta e neanche possibili concreti contenuti ed azioni specifiche del futuro PSNPL.

Talché, forse estremizzando, non può a priori escludersi il rischio che il lavoro svolto non porti all'auspicata e necessaria individuazione di azioni specifiche, concrete e puntuali - opportunamente graduate nei tempi breve, medio e lungo

(e si concorda con questa visione prospettica) - bensì si limiti a illustrare, per categorie generali e non per temi specifici, criticità che ormai sono storia del settore portuale e logistico.

Ne consegue quindi, ritenendo indispensabile un ulteriore momento di confronto su documenti più completi e supportati da adeguate evidenze riguardanti la domanda e l'offerta - a scenari alternativi - di breve, medio e lungo periodo, che ad ora è possibile solo evidenziare alcuni aspetti che necessitano di adeguata considerazione e/o più chiara esplicitazione e disambiguità.

- Riguardo al concetto di "specializzazione" si nota che essa non può intendersi come monofunzionalità di singoli porti (se del caso in concreto esistono terminali specializzati) poiché anche a scala nazionale sono eccezionali i porti monofunzionali. Piuttosto sembrerebbe opportuno specificare ci si riferisce alla necessità di porti in grado di offrire ai propri bacini di traffico (sistemi di imprese e aree di consumo) ed agli utilizzatori, infrastrutture; strutture; servizi e collegamenti, al più alto standard di specializzazione ed efficienza; in una parola competitivi.
- Con riferimento alle sinergie tra attori chiave appartenenti al settore pubblico, l'ipotesi di impegnare gli attori pubblici, per superare il semplice coordinamento, mediante la "condivisione" di una strategia logistica, potrebbe essere previsione di forza (scarsa) analoga al coordinamento. Appare quindi necessario, a fronte della puntuale declinazione di casi in cui quel coordinamento non ha sortito gli effetti sperati, individuare percorsi e forme vincolanti che consentano di raggiungere risultati in tempi certi, così come richiede il mercato.
- Il tema semplificazione delle procedure, si conviene, è strategico e si connette all'altro "creazione di sinergie", poiché molte procedure vedono il coinvolgimento di diverse articolazioni della complessa macchina pubblica.  
L'ipotesi di intervenire, nel senso della semplificazione e velocizzazione, sull'insieme delle funzioni autorizzative e di controllo è in dubbia necessità.  
E' però necessario tenere in conto della natura pubblica dei beni interessati e dalla specialità di settore, talché sembra necessaria la specificazione non tanto di genericamente eliminare controlli e/o forme di regolazione, quanto piuttosto di adeguarli tanto alle esigenze di mercato quanto all'effettivo interesse generale e di affidarle a chi risponde dell'efficienza e della regolazione del singolo segmento di mercato.
- Con riguardo all'ipotesi di "razionalizzazione delle autorità portuali non condizionata dai veti reciproci dei sistemi locali" riportata in chiusura del punto 2., non è superfluo sottolineare che quella "razionalizzazione" non può ricondursi solo a ragioni di migliori scelte e priorità infrastrutturali.

Ma soprattutto si ravvisa necessaria una razionalizzazione nel senso del rafforzamento delle A.P. quali soggetti peculiari nell'ordinamento che, operando con funzioni di regolazione e promozione di nodi di una rete complessa, devono necessariamente evolversi verso il ruolo di attori della rete logistica - anche per gli aspetti infostrutturali - e non solo di regolatori del nodo portuale.

- Sempre riguardo alle ipotesi di "razionalizzazione delle autorità portuali non condizionata dai veti reciproci dei sistemi locali" non è superfluo rammentare che Assoporti da tempo ha dato atto dell'importanza che si giunga a forme di collaborazione e possibile aggregazione funzionale tra le Autorità Portuali oggi esistenti - ma - sulla base di un disegno dalle stesse voluto di sostegno alla competitività italiana sui mercati europei e mondiali e non come risultato di un puro processo di "revisione della spesa", atteso che le Autorità Portuali non gravano sul bilancio pubblico.

Anzi, citando alla lettera un contributo di Assoporti al Parlamento e al Governo, l'Associazione *"condivide l'esigenza di dare al sistema portuale logistico italiano un'organizzazione capace di regolare e programmare le attività connesse alle radici marittime dei corridoi essenziali europei (core ports e core corridors) e dei tentacoli logistici che li connettono con i loro mercati italiani rilevanti ed a quelli dell'Europa continentale che, come noto, stanno sempre più spostandosi ad est e sud.*

*Ravvisa peraltro la necessità che il disegno tendenziale assuma anzitutto a riferimento i principi dettati dall'Unione Europea."*

Comunque tenendo anche presente la necessità di tutelare e valorizzare ogni componente del sistema dei porti nazionali ciascuna delle quali costituisce una risorsa del Paese.

Partendo da ciò, quindi, pur non escludendo ipotesi di aggregazioni di A.P., necessariamente si ribadisce quanto detto in premessa ovvero che gli obiettivi del PNPL potranno essere raggiunti **"anche** attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti", ovvero che razionalizzazione, riassetto ed accorpamento delle A.P. rappresentano un'ipotesi, non un obbligo normativo, che andrebbe perseguita se, e solo se, funzionale al raggiungimento dei tre obiettivi del PSNPL.

- In ultimo, quale contributo ai fini dell'indicazione nel Piano dei temi specifici singolarmente riconducibili alle macro categorie indicate e che dovrebbe trovare risposta o almeno ipotesi di risposte nel Piano, si indicano di seguito i principali, richiamandone anche alcuni già citati:
  - Semplificazione delle procedure di approvazione del PRP quale piano di layout del porto (funzionale a determinare gli ambiti operativi, quelli di interconnessione tra il porto ed il territorio, raccordi con le reti ed i nodi logistici interni) e non come mero strumento urbanistico;

- Semplificazione e valorizzazione delle procedure di realizzazione della opere portuali, a partire dalle procedure di dragaggio;
- Rivisitazione della normativa ambientale (es. in tema di VIA, VAS); di safety e security in funzione della specificità e peculiarità delle realtà portuali, avendo particolare attenzione a mantenere livelli di regolazione e prevedere obblighi ed adempimenti – per l’A.P. e per gli operatori – mai superiori o più severi di quelli previsti dall’ordinamento comunitario e dei partners di altri sistemi – Paese UE;
- Adottare norme intese a dare certezza alle A.P. ed agli operatori in tema di concessioni, coerenti con l’ordinamento UE e con le pertinenti regolamentazioni dei porti concorrenti;
- Verifica e eventuale rivisitazione delle norme in tema di lavoro portuale anche al fine di assicurare adeguata tutela dei livelli occupazionali;
- Servizi tecnico nautici; fermi rimanendo criteri e meccanismi tariffari uniformi a livello nazionale e la competenza dell’Autorità marittima nella fissazione degli standard di sicurezza, attribuzione a ciascuna A.P. della potestà tariffaria sui servizi stessi, in coerenza con i principi e le regole UE emanate ed emanande.

Roma, 5 febbraio 2015