

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La lunga lista dei desideri di Confindustria per i porti e per le navi italiane

Nicola Capuzzo · Friday, May 13th, 2022

A Roma si è appena conclusa una due giorni organizzata da Confindustria e dedicata all'economia del mare. L'appuntamento è stato l'occasione per presentare il '**Progetto Mare**' realizzato da Confindustria insieme alle sue rappresentanze associative, in modo particolare quelle del cluster marittimo-portuale. Si tratta di una ricognizione sulle Rappresentanze del cluster marittimo-portuale aderenti al sistema durante la quale sono state raccolte idee, aspettative e proposte volte a definire un programma di attività da svolgere nel primo biennio 2020-2022. Successivamente, è stato costituito un Tavolo Consultivo Confederale dell'Economia del Mare, composto da tutte le Rappresentanze del cluster marittimo-portuale.

Confindustria doce di aver individuato "proprio nell'Economia del Mare uno dei driver strategici per il rilancio, lo sviluppo e la crescita del nostro Paese e ha elaborato di una serie di proposte su governance, riforme e semplificazioni amministrative, politiche industriali orientate alla transizione energetica e digitale, sviluppo infrastrutturale e intermodale, riqualificazione e rilancio della portualità turistica e sviluppo della filiera ittica".

Di seguito ripotiamo un estratto di alcune delle proposte prioritarie elencate per lo sviluppo dell'economia del mare:

Regolamentazione europea e internazionale

- Costituzione di **un effettivo level playing field della navalmeccanica europea** per eliminare il dumping strutturale posto in essere da quella dell'Est Asiatico: regolamentazione dei sussidi esteri e utilizzo dei sostegni pubblici europei per investimenti a prevalente valore aggiunto europeo
- **Applicazione del meccanismo ETS e della Tassonomia Verde per la finanza sostenibile allo shipping** e agli investimenti di rinnovo delle flotte

Riforme e governance

- Istituzione di una responsabilità politico istituzionale specificamente dedicata all'economia del mare, con **l'istituzione di un Ministero del Mare o, almeno, la previsione di una figura istituzionale unitaria quale un Viceministro o Sottosegretario di Stato, dotato di poteri di**

coordinamento sulle politiche e le regolamentazioni amministrative in materia di costruzioni navali, trasporti marittimi, infrastrutture portuali e di movimentazione logistica, nautica da diponto e pesca

- Revisione della riforma (D.Lgs. 169/2016 e 232/2017) della legge quadro sui porti (legge 84/94) riguardo la natura e il ruolo delle **ADSP (riaffermazione della natura pubblica dell'ente)** e della gestione dei relativi beni pubblici; trasparenza ed equilibrio della regolazione della concorrenza tra i terminalisti; **differenziazione della governance tra porti gateway e porti che servono esclusivamente il mercato regionale**; collaborazione tra ADSP su tematiche trasversali, come ambiente, digitalizzazione e semplificazione delle procedure; coinvolgimento delle rappresentanze socioeconomiche nella gestione delle ADSP, superando le inefficienze dei vecchi Comitati portuali)
- Precisazione del **ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, limitato ai compiti di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse economico generale**, in attuazione dell'art. 106 TFUE. Un aspetto rilevante riguarda i servizi tecnico-nautici, sia in termini di standardizzazione dei parametri utilizzati dalle varie Capitanerie di Porto circa l'obiettivo della sicurezza, sia riguardo al monitoraggio delle loro tariffe, la cui revisione dovrebbe essere trasparente ed evitare l'applicazione di meccanismi automatici di adeguamento che non tengono conto delle situazioni congiunturali, cercando di coinvolgere gli utenti dei servizi (terminalisti, armatori ecc.).

Semplificazioni

- **Semplificazione del trasporto marittimo nazionale**, a cominciare dalla riforma del Codice della navigazione e dalla abrogazione e sostituzione delle norme in materia di sicurezza, al fine **evitare il fenomeno della fuga verso bandiere estere** (flagging out), generato dai pesanti oneri amministrativi che annualmente gravano su ogni nave battente la bandiera italiana e parzialmente compensati dalle agevolazioni fiscali e contributive previste dal Registro Internazionale del nostro Paese (di cui è prevista la scadenza a fine 2023).
- Semplificazione delle procedure riguardanti i progetti degli interporti e delle relative piattaforme logistiche e dei nuovi terminali intermodali, con l'assoggettamento alla sola VIA regionale

Concessioni

- **Regolamentazione unitaria e uniforme delle concessioni**, nell'ambito del DDL “Concorrenza”, per l'accesso alle infrastrutture portuali e la fruizione della facility, definendo il rapporto concessionario con regole certe e criteri volti a valorizzarne (sia per il concedente che per il concessionario) i contenuti di carattere economico finanziario, attraverso metriche condivise e verificabili, così come le proposte di investimento volte a creare aumenti di traffico, e adottando il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata), in modo da garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali

Politiche industriali

- **Sostegno alla domanda di investimenti di rinnovo e ammodernamento del naviglio nazionale**, secondo gli standard richiesti dalla transizione energetica e digitale della mobilità marittima, effettuati da **società di navigazione che operano stabilmente sul territorio italiano** – con vincolo di costruzione, trasformazione, ammodernamento effettuati in cantieri navali dell'Unione Europea – e finanziati con gli strumenti previsti dal DL 59/2021.

- Creazione di nuovi fondi per il finanziamento di investimenti in R&S&I per promuovere la capacità tecnologica dell'industria cantieristica a sostegno della transizione energetica e digitale del trasporto marittimo
- Promozione di interventi specificamente dedicati alla sicurezza digitale marittima da **rischi informatici** e alla formazione del personale di terra e di bordo nell'ambito del processo di digitalizzazione del trasporto marittimo
- Utilizzo della domanda pubblica per il **rinnovo e l'adeguamento tecnologico delle flotte pubbliche** (unità di navigazione della marina militare, della guardia costiera e delle altre forze di sicurezza) e del trasporto pubblico locale e regionale
- Agevolazioni agli investimenti delle imprese portuali per la **digitalizzazione delle procedure di arrivo e smistamento della merce in porto**, connesse alla digitalizzazione delle procedure e alla realizzazione delle relative infrastrutture delle ADSP
- Introduzione di misure di promozione dell'uso dei combustibili liquidi decarbonizzati nelle flotte esistenti, per aumentare ulteriormente la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo, attraverso misure di sostegno economico e finanziario agli armatori che utilizzano tali prodotti
- Mantenimento dell'esenzione dal regime di accisa del GNL destinato all'impiego marittimo
- **Estensione al trasporto marittimo degli incentivi per l'utilizzo del BioGNL**, previsti nel trasporto stradale e nelle vie navigabili interne
- Agevolazione all'acquisto di semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario/marittimo
- **Compensazione dei costi di terminalizzazione inland delle merci** attraverso il rimborso del “tiro gru”, per agevolare il trasporto combinato ferroviario/marittimo (e ferroviario/stradale)
- Ampliare le agevolazioni al trasferimento modale (Ferrobonus e cd. “sconto traccia”) e alla filiera comodale (terminal, manovra ultimo miglio, shunting), nel rispetto della disciplina europea sugli aiuti di Stato
- Aumentare le dotazioni finanziarie del nuovo incentivo al trasferimento modale strada/mare per il periodo 2022-2026 (art. 1, comma 672, Legge di Bilancio n. 178/2020) ad almeno 100 milioni annui
- Inclusione degli interporti nella Piattaforma Logistica Nazionale e dei Port Community Systems (PCS), dei fast corridor doganali e del Sistema informativo del Gruppo Ferrovie dello Stato per i traffici merci (Piattaforma Integrata della Logistica), per ridurre i costi di scambio delle informazioni nelle fasi di import-export

Infrastrutture e intermodalità

- **Applicazione**, laddove possibile, **del “modello Genova” anche per le opere portuali** (sia urgenti che non urgenti), ossia applicazione della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna non previste a livello comunitario (eliminazione del c.d. gold plating).
- Promozione della **partnership pubblico privata per sostenere e accelerare gli investimenti e la realizzazione delle opere nei porti**
- Pianificazione degli investimenti di connessione infrastrutturale dei porti, con priorità agli interventi di “ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti” nonché di “ultimo miglio stradale” per completare la rete a supporto della efficienza dei gate internazionali
- **Realizzazione di infrastrutture di distribuzione del GNL per il trasporto marittimo**, per supportare la crescente domanda di prodotto, a sostegno della transizione energetica e sostenibile della navigazione
- Definizione di un piano operativo per supportare ricerca e sviluppo nei processi di produzione di idrogeno (sia direttamente da fonti rinnovabili tramite processo di elettrolisi dell'acqua, sia

tramite reforming del biometano rinnovabile, anche con possibile recupero della CO2) e programmare investimenti in infrastrutture di stoccaggio e distribuzione nei porti

- Realizzazione di interventi volti a ottimizzare l'efficienza logistica dei porti, con **investimenti sulle manovre ferroviarie e parcheggi attrezzati per i mezzi pesanti in prossimità degli scali portuali**
- Completare l'iter legislativo della Legge quadro di riordino degli interporti e sostenere l'evoluzione del quadro normativo generale nel settore dei trasporti e dell'intermodalità
- **Sviluppo dell'intermodalità mare-vie navigabili, come alternativa alla modalità stradale/ferroviaria** in particolare per la mobilità dei grandi manufatti industriali dagli impianti produttivi ai porti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, May 13th, 2022 at 8:00 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.