

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Confetra detta l'agenda marittimo-portuale

Nicola Capuzzo · Monday, July 15th, 2024

“No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una rivisitazione normativa e adeguamenti”.

Questa la posizione espressa da Confetra, sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo: “Necessario rafforzare la governance a livello centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui devono essere attribuiti maggiori poteri di indirizzo per l’attuazione delle questioni strategiche e di vigilanza per il controllo e il coordinamento dell’efficacia ed efficienza del sistema portuale” dice Carlo De Ruvo, presidente della Confederazione: “Per quanto riguarda le Adsp, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l’attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal Mit”, previ “un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le Adsp” e “una profonda revisione dell’organismo di partenariato, partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”.

La nota diffusa da Confetra è una sorta di summa in materia di portualità e logistica. Non manca quindi un flash sul sistema delle concessioni portuali: “Alcuni criteri previsti nel Regolamento concessioni e nelle relative Linee guida applicative, dovrebbero essere inclusi nell’art. 18 della legge 84, elevandoli così a rango primario. In particolare: le modalità di rilascio e durata delle concessioni; i criteri di valutazione delle domande di rilascio; gli indicatori comuni per la determinazione della componente variabile del canone; il monitoraggio delle stesse concessioni. Sui canoni, vanno rivisti gli attuali meccanismi di adeguamento, limitandoli al solo aggiornamento alla variazione dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati”.

Decisamente contraria Confetra ad una delle riforme simbolo del Governo: “La disciplina dell’autonomia differenziata, tra le 23 materie oggetto di possibile trasferimento di competenze alle Regioni, include anche infrastrutture, porti e aeroporti. Un cambiamento questo che desta forte preoccupazione. Il rischio di frammentazione del sistema e delle politiche di investimento e di regolazione andrebbe evitato, anche per ragioni di parità di condizioni strutturali e concorrenziali di base, ma allo stesso tempo non deve penalizzare le capacità competitive dei territori”.

Non mancano fra i desiderata della confederazione guidata da De Ruvo i must di “semplificazione e digitalizzazione”, con riferimento al “completamento dell’attuazione a livello nazionale del

sistema dei Port Community System” e alla “piena attuazione al Sudoco (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle Zls (Zone Logistiche Semplificate), alla Zes unica e alla Piattaforma Logistica Nazionale (Pln)”, senza dimenticare il “coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere”.

Nel documento entrano anche dragaggi – “è necessario sviluppare il concetto che il dragaggio rappresenta un’attività di manutenzione ordinaria essenziale per garantire l’accessibilità del porto e delle sue aree marine e, dall’altro lato, che la responsabilità del dragaggio non deve essere allocata sul concessionario -, sostenibilità – “i porti rappresentano dei rilevanti potenziali hub energetici. Per questo, sarebbe auspicabile promuovere la creazione di comunità energetiche anche con la partecipazione degli operatori terminalistici e sostenere gli investimenti di adeguamento delle imprese” – ed Ets: “Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo”.

Per concludere una stoccata-auspicio sul fronte della concorrenza: “Evidente come l’attuale regolazione economica del settore marittimo portuale non sia in grado di prevenire potenziali comportamenti anticoncorrenziali. Le uniche tutele esistenti si concentrano nel ruolo affidato all’Agcm. Per De Ruvo “il regolatore economico della portualità dovrebbe fare più attenzione nel valutare i possibili effetti distorsivi delle proprie determinazioni, come nel caso dell’estensione delle agevolazioni del registro navale internazionale alle attività accessorie svolte dalle imprese armatoriali. La valutazione economica della regolazione, nei porti come nell’intera filiera del trasporto e della logistica, dovrebbe rappresentare un passaggio obbligato dei processi legislativi e amministrativi, per massimizzarne l’efficienza ed evitare possibili effetti anticoncorrenziali”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, July 15th, 2024 at 8:02 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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