



Cernobbio, 9 ottobre 2018

PORTI, IL MOVIMENTO MERCI NELL'AREA MEDITERRANEA CRESCE DIECI VOLTE IN PIÙ RISPETTO ALL'ITALIA

Le proposte di Confraspporto in 12 punti per un tagliando alla riforma portuale

- Nel Mediterraneo passa un quinto del traffico marittimo mondiale. Negli ultimi 20 anni le merci in container movimentate in quest'area sono aumentate del 500%, mentre nei porti italiani l'incremento è stato del 50%.
- L'Italia rischia l'esclusione dalle grandi vie del traffico mondiale. Un sistema frammentato e una burocrazia pesante frenano la crescita dei porti, molti dei quali hanno piani regolatori vecchi di 60 anni.
- Eppure il potenziale c'è: dal 2005 al 2017 il totale complessivo delle merci movimentate nei porti italiani si è attestato intorno ai 500 milioni di tonnellate (+2% solo nell'ultimo anno) e il traffico passeggeri ha registrato 7 milioni di viaggiatori in più, con un incremento del 61% nel solo settore crocieristico.
- Continua il fenomeno del "gigantismo navale", con oltre 464 unità di classe compresa tra 10 e 20mila TEU (1 TEU sono 40 metri cubi) e altri 118 'giganti' che entreranno in circuito entro il 2020. Per accoglierli saranno necessari un escavo di 85 milioni di metri cubi di materiale nei canali dei porti e un'ulteriore spesa per l'adeguamento del sistema portuale.
- Coordinare il settore a livello nazionale, riorganizzare la governance delle Autorità di sistema, rivoluzionare la regolamentazione delle concessioni portuali: le proposte di Confraspporto in 12 punti

ITALIA PIÙ LENTA NEL MEDITERRANEO

Negli ultimi 20 anni le merci movimentate nei container in tutta l'area mediterranea (dove transita un quinto del traffico marittimo mondiale) hanno registrato un incremento del 500%, mentre nei porti italiani l'aumento è stato del 50%. Rischiamo di rimanere esclusi dai tracciati internazionali perché il sistema dei porti è frammentato, la burocrazia pesante e i piani regolatori (salvo eccezioni) sono fermi a 60 anni fa. Soprattutto manca un coordinamento, una cabina di regia a livello nazionale.

È quanto emerge dal focus sui porti (dati elaborati su fonte Sispi) presentato oggi al 4° Forum Internazionale Confraspporto-Confcommercio.

La distribuzione dei terminal container interessa 13 porti su 57 e l'attuale capacità teorica di movimentazione dei terminal operativi è di 16,7 milioni di Teu (unità di misura dei container; 1 Teu corrisponde a un volume di 40 metri cubi), ovvero maggiore di circa il 60% della movimentazione effettiva registrata nel 2017, segno che le potenzialità sono decisamente più alte rispetto al risultato reale. Ad ogni modo, dietro tale dato complessivo si nascondono

situazioni particolarmente differenziate, con terminal saturi in alcuni porti e poco utilizzati in altri.

Nel confronto 2005-2017 si è dimezzata la quota di traffico riconducibile ai porti di transhipment (trasbordo dei TEU da una nave ad un'altra per l'instradamento alla destinazione finale) di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari, raggiungendo circa ¼ delle movimentazioni totali. Inoltre il traffico di mezzi rotabili RO-RO (le cosiddette Autostrade del Mare) ha superato i 4 milioni di unità, con una crescita del 255%, che ha portato la merce trasportata con questa modalità sostanzialmente a raggiungere quella che si muove con i container.

Rispetto al 2005, il totale complessivo delle merci movimentate nei porti italiani è cresciuto nel 2017 solo di 2 punti percentuali, attestandosi, superati gli effetti della crisi del 2008, intorno ai 500 milioni di tonnellate.

È cresciuto invece in misura più significativa il numero dei passeggeri, che nel 2017 hanno superato quota 52 milioni contro i 45,6 milioni del 2005, con un incremento di circa il 61% solo sul fronte crocieristico, del 5% su corto raggio e del 9% su medio raggio.

SISTEMA FRAMMENTATO

Il potenziale dei porti italiani è ostacolato, oltre che dalla burocrazia e da un quadro non omogeneo, dall'arretratezza dei piani regolatori. Basti pensare che soltanto 10 scali su 57 sono dotati di uno strumento di pianificazione a lungo termine regolarmente approvato, e che i piani regolatori in vigore hanno una vita media di 55 anni, con punte che superano i 65.

C'è poi la questione delle risorse per i piani operativi triennali. Per fare un esempio, a fronte di una programmazione triennale di circa 6,3 miliardi di euro, la copertura finanziaria, in media, risulta di poco superiore a un terzo della spesa prevista. Mancando, poi, ogni forma di coordinamento centrale nella programmazione delle opere, il risultato è una situazione disomogenea, con regole che cambiano da scalo a scalo e un quadro di sistema disarticolato.

LA BUROCRAZIA FRENA LE OPERE

Anche i vincoli normativi e le difficoltà operative di alcune Autorità di sistema tendono a frenare lo sviluppo delle infrastrutture. Guardando all'avanzamento della spesa dei progetti infrastrutturali dei porti, co-finanziati con i fondi europei, si scopre infatti che - a fronte di 60 progetti monitorati su 17 scali (per un costo di 718 milioni di euro) - la percentuale effettiva delle risorse finanziarie utilizzate è ferma al 41,76%. Con procedure diverse potrebbero partire investimenti pubblico-privati per 15 miliardi di euro.

IL NODO DELLE CONCESSIONI

La legge 84 del 1994 ha previsto la possibilità di affidare in concessione banchine e spazi portuali ai privati. Un Regolamento nazionale avrebbe dovuto regolamentare in maniera uniforme tale nuova facoltà, ma nonostante sia trascorso quasi un quarto di secolo, dall'approvazione della legge, tale Regolamento non è stato ancora emanato. Abbiamo, così, assistito al proliferare di situazioni differenziate, con casi di concessioni rilasciate con impegni minimali a carico dei privati, senza garanzie reali per le Autorità Portuali, con criteri di determinazione del canone profondamente variabili da realtà a realtà. E' fin troppo evidente che questo ha determinato e determina ancor oggi una distorsione del mercato. A partire dagli anni 2014 e 2015, proprio quando il MIT si avviava a regolamentare, il tema del rilascio, ma ancor più del rinnovo, è diventato centrale, per l'evidente preoccupazione che una diversa regolamentazione potesse vietare o comunque limitare i rinnovi di concessione.

GIGANTISMO NAVALE: I PORTI STENTANO AD ADEGUARSI

Tutto questo mentre il settore marittimo naviga verso dimensioni sempre più grandi. Continua infatti il fenomeno del 'gigantismo navale', con la presenza di oltre 464 unità di classe compresa tra 10 e 20 mila TEU, e altre 118 navi portacontainers di grandi dimensioni che entreranno in circuito entro il 2020.

'Giganti' che richiedono fondali più profondi, quindi lavori di escavazione, quindi ulteriori risorse. Dalla ricognizione effettuata, il fabbisogno complessivo di escavo nei porti italiani è stimabile pari a circa 85 milioni di metri cubi di materiali da dragare, di cui circa 30 milioni urgenti. Tali attività risultano, inoltre, particolarmente gravose in quei porti ricompresi all'interno di Siti di Interesse Nazionale (SIN), aree che necessitano di interventi di bonifica sotto la regia del Ministero dell'Ambiente.

Nell'ambito degli 11 porti nazionali rientranti nei SIN, (tra cui Livorno, Piombino, Napoli, Porto Torres, Brindisi, Taranto, Venezia e Trieste) le attività di bonifica sono state completate in quota variabile tra lo 0% e il 20%, al netto di Piombino, attestatosi al 45%.

LE PROPOSTE DI CONFTRASPORTO PER UN TAGLIANDO ALLA RIFORMA PORTUALE:

Coordinamento

- **Va ripensata la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP**, riportandola alla configurazione originaria prevista dalla riforma, ovvero uno strumento concepito per essere la sede preposta a definire la strategia e la programmazione nazionale;
- **Andrebbe rafforzata la Direzione Porti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti** in modo da poter svolgere non solo il già importante ruolo di vigilanza, ma anche la necessaria azione di armonizzazione nazionale delle procedure delle AdSP;
- Andrebbe strutturata una **task force nazionale - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Ministero dell'Ambiente** - per fornire supporto alle Autorità di Sistema Portuale ai fini di un'omogenea implementazione nel territorio delle semplificazioni procedurali introdotte per la realizzazione degli escavi portuali;
- Sarebbe auspicabile che il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia dessero indicazioni e direttive uniformi ai revisori dei conti**, ai fini di una loro omogenea attività di vigilanza sull'attività delle AdSP, dedicando anche una precisa formazione per le specificità dei sistemi portuali;
- Andrebbe creato un **cruscotto di monitoraggio** degli aspetti previsionali di medio e lungo periodo e dei piani operativi triennali di tutte le autorità di sistema portuale;
- Andrebbe promossa una **maggiore omogeneizzazione delle procedure per la security portuale**, affrontando anche il tema della cybersecurity;
- Andrebbe **coordinato lo sviluppo dei sistemi ITS** (Intelligent Transport System) evitando il replicarsi della esperienza dei port community system nati a macchia di leopardo con modelli profondamente differenziati da porto a porto. In questo ambito complessivo della digitalizzazione si dovrebbe ragionare sulla funzione e sulla missione di Uirnet in chiave futura.

Una nuova stagione per le concessioni portuali

- **Andrebbe emanato senza indugio, il Regolamento sulle Concessioni Portuali**, previsto dall'articolo 18 della legge 84/94 e, nelle more dell'emanazione, in considerazione del ruolo **dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART)**, **sarebbe opportuna una collaborazione tra l'ART e la Direzione Porti del MIT per arrivare ad una rapida armonizzazione del sistema**: non è tollerabile la differenza tra porto e porto, anche della medesima Autorità di Sistema, in termini di durata delle concessioni, piani di impresa, importi dei canoni di concessione, differenze che alterano la concorrenza e favoriscono vere forme di speculazione. Sarebbe, in particolare, **opportuno attribuire all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ART ruolo e**

competenze specifiche, non solo rispetto alle nuove concessioni portuali da rilasciare, ma anche rispetto a quelle esistenti ai fini del monitoraggio, del coordinamento e del controllo dell'attuazione dei piani d'impresa. Nell'ambito di tale revisione delle competenze dell'Autorità, andrebbero individuate diverse modalità di finanziamento della stessa, ponendo a carico della collettività una attività regolatoria effettuata a garanzia di superiori interessi pubblici.

Riorganizzare la governance delle Autorità di Sistema

- E' necessario **superare l'ambigua natura giuridica delle AdSP**, valutando, in primis, la modifica dell'attuale elenco Istat che annovera le Autorità Portuali tra le Amministrazioni pubbliche (*sezioni Amministrazioni locali*);
- **Andrebbero ulteriormente approfonditi e, nel caso dettagliati, gli ambiti applicativi del decreto legislativo 165/2001 in tema di Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche.** Ad esempio, l'applicazione del contratto privatistico dei porti ai dipendenti delle AdSP mal si concilia con i vincoli della pubblica amministrazione. Complessivamente andrebbe fatta una scelta definitiva e radicale in merito al funzionamento delle AdSP ed in questo ambito andrebbe prevista la possibilità per il Presidente di delegare ai dirigenti alcune competenze e funzioni;
- **Andrebbe estesa la durata del mandato del presidente che dovrebbe essere portato da 4 a 5 anni**, in quanto un anno di differenza può rappresentare molto rispetto agli obiettivi prefissati.
- **Andrebbe rivista la norma sull'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.** L'Organismo dovrebbe essere un luogo vissuto dai Presidenti delle AdSP come sede di proposta e di ausilio alla programmazione, valorizzando il ruolo delle categorie economiche. Dovrebbe assorbire le funzioni attribuite alla commissione consultiva.