



Roma: Assoporti, in cinque punti la riforma portuale

Autonomia finanziaria, autorità portuali agili, innovazione sui dragaggi e le dogane, piani regolatori in 90 giorni. Ecco le principali novità per il sistema portuale italiano

Roma, 18 settembre 2015 - Il momento del coraggio. Così lo definisce Pasqualino Monti nell'indicare in anteprima quelli che - secondo lo schema che Assoporti ha in queste ore fornito al governo - dovranno essere i capisaldi della riforma portuale, ovvero i contenuti operativi in applicazione delle linee guida dello "Sblocca Italia".

Coraggio di essere pragmatici e di delineare uno scenario di cambiamento che comporti trasformazioni radicali, che non escluda processi di accorpamento e integrazione di autorità portuali nella logica europea, che produca da subito una selezione della spesa, la conclusione di importanti investimenti già in cantiere e un netto cambio di marcia nella governance, anche attraverso autonomia finanziaria e autodeterminazione finanziaria.

"E' indispensabile concentrare le risorse, anche attraverso processi di integrazione, su quegli investimenti che possono essere utili al Paese, superando qualsiasi logica di campanile o di distribuzione a pioggia. Ma è altrettanto importante ed essenziale procedere in tempi brevissimi alla sburocratizzazione delle Autorità portuali e quindi alla messa in campo delle risposte operative che il mercato ci chiede, in primis quelle relative all'efficientamento delle procedure di sdoganamento delle merci, approfittando di quello che Monti definisce "l'eccezionale lavoro che in questo senso sta svolgendo l'Agenzia delle Dogane" attraverso il processo di informatizzazione, lo sportello unico e il pre-clearing.

Assoporti mette punti fermi su quelli che sono stati da mesi i suoi obiettivi di riforma. Finanza, semplificazione operativa delle Autorità portuali, poteri del Presidente, rapidità delle procedure anche per le nuove opere, i piani regolatori ed i dragaggi.

Punto fondamentale l'autonomia finanziaria e l'autodeterminazione finanziaria. Per realizzare le opere che sono di interesse per il paese e che sono state selezionate come tali nell'ambito del Piano strategico della logistica e dei porti, viene destinato da una parte l'1% dell'Iva (che sale al 2% per i porti che faranno sistema) attraverso meccanismi che tengano conto : dei volumi di traffico merci e passeggeri e delle rispettive componenti (merci solide, liquide, in colli; passeggeri in navigazione internazionale, nazionale e locale; dei crocieristi); del numero e del tonnellaggio di stazza netta delle navi arrivate nei diversi segmenti di traffico (navigazione internazionale; collegamenti intracomunitari e nazionali); delle previsioni dei rispettivi piani integrati di sistema e Piani Regolatori.

Dall'altro è parallelamente previsto il ricorso a forme di collaborazione pubblico-privato e alla finanza di progetto utilizzando anche a garanzia delle

operazioni di finanziamento delle nuove opere le banchine di cui le singole Autorità portuali dovranno patrimonialmente disporre nei porti di competenza e che possono diventare lo strumento per la necessaria leva finanziaria.

L'autorità portuale è anche libera di determinare le tariffe per quanto attiene le tasse sulle merci e quelle sui passeggeri, in coerenza con le sue esigenze di competitività e/o di finanziamento di opere.

Le autorità tra l'altro possono costituire ovvero partecipare a società, operanti anche all'estero, che esercitano attività accessorie, strumentali o comunque connesse ai compiti istituzionali affidati alle autorità stesse.

Alla base di questi processi si colloca un cambiamento strutturale anche nella natura giuridica e operativa delle Autorità portuali. Secondo lo schema di Assoporti, le Autorità portuali "escono dall'elenco ISTAT della pubblica amministrazione", diventano a tutti gli effetti enti pubblici ad ordinamento speciale, così come per altro evidenziato con chiarezza in questo periodo da più sentenze anche della Corte di giustizia comunitaria. A governarle è un presidente con poteri ampliati che ha competenze piene nella nomina del segretario generale dei direttori di più scali integrati sotto un'unica AP, approva le concessioni di durata non superiore ai 4 anni, coordina tutte le attività svolte da soggetti pubblici in porto (attuando con procedure accelerate tutte le misure per la velocizzazione delle operazioni), presenta il piano regolatore: lo fa a un Consiglio direttivo snello che, nel prendere di fatto il posto del Comitato portuale, è composto da un rappresentante della regione o delle regioni di cui l'ap e logistica fa parte, uno del comune o dei comuni, uno dell'autorità marittima, uno del ministero delle infrastrutture ed uno del ministero dell'ambiente. E' questo l'organismo che delibera i piani regolatori portuali che vengono inviati alla direzione generali porti del Mit che entro e non oltre 90 giorni deve approvarli convocando apposita conferenza dei servizi con i soggetti deputati (MIT con il consiglio superiore dei lavori pubblici, ministero dell'ambiente con la commissione via/vas, Mibac, regioni e comuni). Il terzo organismo nelle Ap è una Commissione consultiva in cui sono presenti i rappresentanti dei principali soggetti operanti in porto.

Fra i poteri del Presidente figura anche la possibilità di convocare Conferenze dei servizi per imporre le misure di coordinamento fra i vari soggetti pubblici atte a garantire l'efficienza del porto o dei porti.

Stessa impostazione di snellimento amministrativo per risolvere il problema dei dragaggi e dell'iter di approvazione di questi lavori. Qui si cambia in modo radicale. I materiali dragati in porto, una volta verificata la caratterizzazione, sono esclusi dalla normativa sui rifiuti se vengono riutilizzati nello stesso porto ad esempio per effettuare lavori di riempimento.

Sul fronte doganale l'altra importante innovazione. La proposta di Assoporti da un lato prevede un servizio reale doganale h24, attraverso lo sblocco della mobilità per il personale doganale attraverso un'operazione a costo zero coperta dai maggiori introiti garantiti dall'incremento negli standard di efficienza e dai maggiori volumi di merce: Assoporti quindi prevede l'obbligo (attraverso l'immediata emanazione di una direttiva da parte del ministero della Sanità) della Sanità marittima e degli altri enti concorrenti allo sdoganamento, di adeguarsi allo sforzo di informatizzazione e di efficientamento attuato dalle Dogane, prevedendo forme analoghe allo sdoganamento in mare (il cosiddetto pre-clearing) e quindi a un drastico sveltimento delle operazioni in porto.

La riforma dovrà affrontare il tema del lavoro portuale, riconoscendo che, l'alta

flessibilità e la specializzazione coniugate all'esigenza di garantire massimi standard di sicurezza e di mercato fanno parte integrante della natura dell'attività portuale. Per questo occorrerà stabilizzare le attività svolte dal soggetto di cui all'art. 17 ampliandone le competenze in materia di formazione professionale e dando alle nuove autorità più poteri in materia di governo del mercato del lavoro.

Le nuove Autorità, in numero inferiore all'attuale, più autonome dal punto di vista amministrativo e più forti finanziariamente, dovranno essere soggetti di governo di aree vaste, in forte collegamento con le realtà locali, in grado di pianificare e programmare interventi infrastrutturali nelle aree retroportuali connesse al proprio mercato di riferimento. Questo può comportare altresì accordi internazionali e veri e propri investimenti anche esteri per aumentare la propria capacità di attrarre traffico. La pianificazione logistica su aree extraportuali dovrà individuare nuovi limiti territoriali extra demaniali delle circoscrizioni delle nuove Autorità Portuali e logistiche. Ad esse, nel quadro di una forte autonomia amministrativa, non dovranno essere precluse, potenziando le attuali previsioni di legge, la possibilità di investimenti anche in servizi ferroviari ed in infrastrutture logistiche (interporti, piastre logistiche, autoporti etc.) . Soltanto scelte innovative, che guardino all'Europa ed al ruolo internazionale dell'Italia potranno farci vincere le sfide future e fare ripartire il treno dello sviluppo.

Quindi, il piano nazionale della logistica e dei trasporti che veda al tavolo tutti i soggetti che rappresentano le diverse modalità di trasporto, disegnando un piano industriale del sistema paese che consenta alle stesse di dialogare tra loro partendo proprio dal punto nodale nella logistica del nostro paese che è certamente rappresentato dai porti.