PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Roma: Assoporti, ”sono sei i punti per il rilancio dei porti”

Roma, 4 marzo 2014 – L’assemblea di Assoporti, presieduta da Pasqualino Monti, ha votato oggi all’unanimità le linee strategiche per lo sviluppo della portualità a supporto della competitività del sistema-paese. Linee che rappresentano il contributo al Parlamento e al governo e che si articolano lungo sei direttrici principali , per altro in coerenza con le indicazioni in materia di core ports e core networks fornite dall’Unione europea.
Assoporti, consapevole dell’importanza di forme di collaborazione e aggregazione funzionale, anche di tipo transfrontaliero europeo, fra le Autorità portuali esistenti, ha individuato nell’integrazione fra la componente marittima e quella terrestre della logistica e nel coordinamento fra poteri pubblici e attività dei privati, le chiavi di volta per affrontare l’impatto con le grandi concentrazioni del trasporto marittimo.
“Sono molto soddisfatto – ha affermato il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti – sia del fatto che l’associazione abbia affrontato con grande coraggio il tema importante dello sviluppo a lungo termine del sistema portuale italiano, sia della approvazione all’unanimità anche da parte dei presidenti dei porti di Trieste (Marina Monassi), Venezia (Paolo Costa) e Livorno (Giuliano Gallanti) che recentemente avevano presentato un documento dal quale è scaturito in Associazione il dibattito su un tema così importante per il futuro dei porti”
L’assemblea ha varato una strategia in sei punti, finalizzati a incidere profondamente e definitivamente sulla competitività del sistema portuale e logistico italiano.
Il primo traguarda la selezione delle scelte di sviluppo del sistema portuale privilegiando per le nuove infrastrutture quelle che garantiscano redditività e coinvolgimento di investitori privati anche attraverso unna sburocratizzazione dell’iter di approvazione dei progetti;
Il secondo punto verte sulla governance di sistema e quindi sulla costituzione su iniziativa delle Autorità portuali, in collaborazione con le Regioni, di sistemi portuali e logistici che coordinino l’intera catena logistica. Le Autorità portuali e logistiche di corridoio avranno competenza, sui piani regolatori portuali e le scelte infrastrutturali di sistema, sul coordinamento delle politiche di marketing e sulla promozione delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Il sistema portuale e logistico è organismo quindi di coordinamento (frutto di protocolli di intesa e accordi di programma) chiamato a predisporre un Piano integrato logistico da far approvare al ministero dei Trasporti. Piano che fissi obiettivi di traffico, servizi da erogare, interventi infrastrutturali, infrastrutture di collegamento porto-hinterland, promozione commerciale, promozione di progetti multimodali.
Punto tre: l’eliminazione, nel vigente testo dell’art. 18-bis della Legge 84 del 1994, del limite di 90 milioni di euro annui della quota dell’IVA dovuta sull’importazione delle

merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto;
l'attribuzione direttamente alle A.P. della percentuale dell'IVA dovuta sulle importazioni delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite dei porti, rideterminando i criteri di ripartizione secondo indicatori di performance relativi;
l'attribuzione a ciascuna A.P. della facoltà di autodeterminare (in aumento o in diminuzione) la misura: della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti amministrati da quella A.P.; della tassa di ancoraggio sulle navi, dei diritti portuali;
Punto quattro: autonomia amministrativa per Autorità portuali che devono essere "poste nella condizione di operare come imprese, con capacità autonoma di regia e governo in porto e per quel che riguarda i collegamenti di rete e la logistica". Non gravando sul bilancio dello stato, ma generando attraverso il gettito risorse, le AP "non possono essere assoggettate ai vincoli relativi alla spesa pubblica, al costo e al trattamento giuridico ed economico del personale"
Punto cinque: per quel che concerne i servizi tecnico-nautici si propone l'attribuzione a ciascuna Autorità Portuale della potestà tariffaria sui servizi stessi, sulla base di una suddivisione di competenze che preveda di riservare: all'Autorità Marittima la competenza esclusiva nella fissazione degli standard di sicurezza, delle dotazioni tecnico infrastrutturali richieste nonché delle caratteristiche dei mezzi e del personale impiegato;
- all'Autorità Marittima e all'Autorità portuale la competenza condivisa nell'organizzazione dei servizi;
- all'Autorità Portuale la competenza nella fissazione delle tariffe sulla base di criteri e meccanismi nazionali uniformi.
L'ultimo punto, il sesto, riguarda il coinvolgimento delle imprese produttive italiane nella catena logistica e la crescita degli operatori logistici italiani; coinvolgimento che – sostiene Assoporti – dovrà essere favorito con un sistema di incentivi.