



RASSEGNA STAMPA

**POSIZIONE DEL SISTEMA CONFEDERALE SULLA
RIFORMA PORTUALE**

Confetra, niente cambiamenti radicali nella governance porti

https://www.ansa.it/sito/notizie/economia/blu_economy/2024/07/15/confetra-niente-cambiamenti-radicali-nella-governance-porti_01ee93fa-bd75-4ca9-b383-42efffc2cd6.html

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

Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. "E' 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 il presidente, Carlo De Ruvo. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal Mit.

Porti: Confetra, rafforzare il ruolo centrale del Mit Porti: Confetra, rafforzare il ruolo centrale del Mit De Ruvo: le AdSP restino enti non economici

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 15 lug - “No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una ‘rivisitazione normativa’ e adeguamenti”. Questa, in sintesi, la posizione di Confetra sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. In una nota, la confederazione delle associazioni degli operatori di trasporto e logistica elenca alcune proposte “da portare sul tavolo dei decisori politici” su vari temi (concessioni e canoni demaniali, autonomia differenziata, semplificazione e digitalizzazione, infrastrutture e intermodalità, dragaggi, sostenibilità e concorrenza). In particolare in tema di gestione, il presidente di Confetra Carlo De Ruvo ritiene “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”. Quanto al ruolo delle Autorità di sistema portuale (AdSP), la confederazione chiede di “mantenere l’attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal Mit”. “È necessario - spiega sempre De Ruvo - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell’ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”

Porti: Confetra, per riforma governance interventi mirati

(AGI) - Roma, 15 lug. - No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una "rivisitazione normativa" e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalita', dei dragaggi, della sostenibilita' e della concorrenza.

Porti: Confetra, per riforma governance interventi mirati

(AGI) - Roma, 15 lug. - Per Confetra, "e' 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. Molti i punti da affrontare secondo Confetra: tra questi, per quanto riguarda le AdSP (Autorita' di Sistema Portuale), la confederazione ritiene che sia necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioe' enti pubblici non economici vigilati dal MIT". Quanto alle concessioni, secondo Confetra, alcuni criteri previsti nel Regolamento concessioni e nelle relative Linee guida applicative, dovrebbero essere inclusi nell'art. 18 della legge 84, elevandoli cosi' a rango primario. Poi, per quanto riguarda la disciplina dell'autonomia differenziata, tra le 23 materie oggetto di possibile trasferimento di competenze alle Regioni, include anche infrastrutture, porti e aeroporti. Infine, nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) e' fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli.

Confetra: Riforma governance portuale, no cambiamenti radicali ma interventi mirati
Tra i temi, autonomia differenziata, digitalizzazione e sostenibilità

<https://askanews.it/2024/07/15/confetra-riforma-governance-portuale-no-cambiamenti-radicali-ma-interventi-mirati/>

Roma, 15 lug. (askanews) – No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una “rivisitazione normativa” e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell’autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell’intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l’aumento dei costi ambientali, anche a causa dell’attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull’economia nazionale. “Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese – dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali”. “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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l’attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. “È necessario – spiega il presidente – un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell’ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”.

PORTI. RIFORMA GOVERNANCE, CONFETRA: NO A CAMBIAMENTI RADICALI, INTERVENTI MIRATI

(DIRE) Roma, 15 lug. - No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una "rivisitazione normativa" e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. **LO SCENARIO** - La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. "Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali".

PORTI. RIFORMA GOVERNANCE, CONFETRA: NO A CAMBIAMENTI RADICALI, INTERVENTI MIRATI

(DIRE) Roma, 15 lug. - Inoltre: GOVERNANCE PORTUALE - "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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. "È necessario – spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisivo sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo".

CONCESSIONI E CANONI DEMANIALI - Secondo Confetra, 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 (indice FOI).

AUTONOMIA DIFFERENZIATA - 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" dice De Ruvo "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". Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, "Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio" conclude De Ruvo.

PORTI. RIFORMA GOVERNANCE, CONFETRA: NO A CAMBIAMENTI RADICALI, INTERVENTI MIRATI

(DIRE) Roma, 15 lug. - E ancora: SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE - Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. "Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti", dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto. INFRASTRUTTURE E INTERMODALITÀ - "C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti - valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio". DRAGAGGI - Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato - secondo Confetra - 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".

PORTI. RIFORMA GOVERNANCE, CONFETRA: NO A CAMBIAMENTI RADICALI, INTERVENTI MIRATI

(DIRE) Roma, 15 lug. - Infine: 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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante - continua il presidente di Confetra - è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo". CONCORRENZA - Emerge chiaramente 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; "È necessario - dice De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Porti, Confetra: Riforma governance, no cambiamenti radicali ma interventi mirati

Roma, 15 lug (GEA) - No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una "rivisitazione normativa" e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. "Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali"

Porti, Confetra: Riforma governance, no cambiamenti radicali ma interventi mirati

Roma, 15 lug (GEA) - "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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. "È necessario - spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo". Concessioni e canoni demaniali. Secondo Confetra, 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.

Porti, Confetra: Riforma governance, no cambiamenti radicali ma interventi mirati

Roma, 15 lug (GEA) - 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" dice De Ruvo "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". Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, "Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio" conclude De Ruvo. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. "Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti", dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.

Porti, Confetra: Riforma governance, no cambiamenti radicali ma interventi mirati

Roma, 15 lug (GEA) - "C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio". Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato - secondo Confetra - 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". 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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante - continua il presidente di Confetra - è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo"

Porti, Confetra: Riforma governance, no cambiamenti radicali ma interventi mirati

Roma, 15 lug (GEA) - Emerge chiaramente 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; "È necessario - dice De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Riforma governance portuale, Confetra: “No a cambiamenti radicali, ma interventi mirati”

<https://ageei.eu/riforma-governance-portuale-confetra-no-a-cambiamenti-radicali-ma-interventi-mirati/>

Roma - No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una “rivisitazione normativa” e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespediti, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza.

Lo scenario. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. “Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali”.

Governance portuale. “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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. “È necessario - spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”.

Concessioni e canoni demaniali. Secondo Confetra, 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 (indice FOI).

Autonomia differenziata. 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” dice De Ruvo “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”. Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, “Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio” conclude De Ruvo. Semplificazione e digitalizzazione. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. “Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate) alla ZES uni

(Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti", dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.

Infrastrutture e intermodalità. "C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio".

Dragaggi. Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato - secondo Confetra - 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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante - continua il presidente di Confetra - è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo".

Concorrenza. Emerge chiaramente 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; "È necessario - dice De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Riforma governance portuale: Confetra, no a cambiamenti radicali, ma interventi mirati

<https://www.ferpress.it/riforma-governance-portuale-confetra-no-a-cambiamenti-radicali-ma-interventi-mirati/>

(FERPRESS) – Roma, 15 LUG – No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una “rivisitazione normativa” e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. “Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese – dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali”. “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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. “È necessario – spiega il presidente – un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisivo sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo.

**RIFORMA GOVERNANCE PORTUALE, CONFETRA: "NO A CAMBIAMENTI RADICALI, MA INTERVENTI MIRATI"**

https://www.borsaitaliana.it/borsa/notizie/teleborsa/economia/riforma-governance-portuale-confetra-no-a-cambiamenti-radicali-ma-interventi-mirati-149_2024-07-15_TLB.html

(Teleborsa) - No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una "rivisitazione normativa" e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespediti, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. "Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali". "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 De Ruvo. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. "È necessario - spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo". Secondo Confetra, 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 (indice FOI). 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" continua De Ruvo "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". Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, "Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio" conclude De Ruvo. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. "Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti", dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.



"C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio".

Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato - secondo Confetra - 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".

"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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante - continua il presidente di Confetra - è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo".

Emerge chiaramente 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; "È necessario - dice De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Confetra: «L'Autonomia differenziata danneggia i porti italiani»

Il Dossier

Dalla confederazione un position paper per riformare gli scali

Flavia Landolfi

ROMA

Otto punti per rifondare (e riformare) il sistema dei porti italiani. Li mette nero su bianco Confetra in un position paper sottoscritto da tutte le associazioni aderenti alla confederazione, tra cui Fedespedi, Assologistica e Federagenti. Perché scrive la Confederazione «oggi più che mai serve una politica di rilancio della portualità nazionale affinché porti e logistica diventino fattori trainanti di ricchezza e di sviluppo». E allora bisogna puntare sull'«efficientamento del sistema: semplificazioni, digitalizzazione e sostenibilità sono interventi necessari e devono essere accompagnati da nuove strategie che ridiano impulso competitivo al settore, dando maggior spazio a imprese e operatori marittimo-portuali il cui ruolo nel funzionamento dei porti è centrale».

Per farlo Confetra elenca una serie di interventi, il primo sulla governance con il rafforzamento delle competenze in capo al Mit «cui attribuire 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». Confetra auspica per la governance anche di soprassedere sull'accorpamento delle autorità portuali «poiché l'assetto derivato dall'ultima riforma si sta ancora consolidando». Il documento si sofferma poi sulla riforma dell'autonomia differenziata che «desta forte preoccupazione». Confetra parla di «rischio di frammentazione del sistema e delle politiche di investimento e di regolazione» e sottolinea come «una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, soprattutto considerando le dimensioni che le regioni assumono nel nostro paese, nonché le dinamiche economiche che sottendono a qualsiasi mercato».

Il position paper si sofferma anche sulla spinosa questione delle concessioni chiedendo una rivisitazione dei criteri «in modo coerente con i temi della regolazione, regolamentazione, mercato e accesso alle infrastrutture portuali». Per quanto riguarda poi il tema dei canoni Confetra punta al superamento della norma di adeguamento Istat basata sulla variazione dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati e variazione dei prezzi dei prodotti industriali. «Mentre nel 2022 il primo indice è stato +8,1%, il secondo è aumentato del 44%» e quindi sarebbe «opportuno rivedere i relativi meccanismi di adeguamento applicando l'aumento dei canoni solo al valore minimo inderogabile (come avviene per i balneari)».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Imprese e Terribili

Snam, il rigassificatore di Ravenna operativo alla fine di marzo

Confetra: «L'Autonomia differenziata danneggia i porti italiani»

OBBLIGAZIONI KME 2024-2029
UN INVESTIMENTO DA NON PERDERE
5,75%*

Vacanze, regole più rigide contro le guide turistiche abusive

Il documento

Confetra e la riforma dei porti “Non stravolgete la governance basta una revisione normativa”

No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una “rivisitazione normativa” e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di federazioni e associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo.

Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo della politica, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza.

La crisi del Mar Rosso ha portato i porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione

dei porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia.

Le sfide per la portualità si fanno quindi sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo Ets, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. «Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del paese – dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e raf-

dei trasporti e della Logis



▲ Carlo De Ruvo
Il presidente della Confederazione italiana dei trasporti e della logistica

forzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali».

Secondo il leader dell'associazione è «necessario rafforzare la governance a livello centrale del ministero 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».

Per quanto riguarda le autorità di sistema portuale, secondo la confederazione è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati

dal ministero dei Trasporti.

«È Necessario – spiega il presidente – un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le authority, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli organismi di partenariato della risorsa mare. Questo organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo».

Quanto poi al tema delle concessioni, secondo Confetra alcuni criteri previsti nel regolamento e nelle linee guida applicative, dovrebbero essere inclusi nell'articolo 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.

© PRODUZIONE RISERVATA

Riforma governance portuale, Confetra: "No a cambiamenti radicali, ma interventi mirati" Tra i temi, autonomia differenziata, digitalizzazione e sostenibilità

<https://finanza.lastampa.it/News/2024/07/15/riforma-governance-portuale-confetra-no-a-cambiamenti-radicali-ma-interventi-mirati-MTQ5XzlwMjQtMDctMTVfVExC>

No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una "rivisitazione normativa" e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespediti, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. "Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali". "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 De Ruvo. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. "È necessario - spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo". Secondo Confetra, 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 (indice FOI).

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" continua De Ruvo "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". Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, "Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio" conclude De Ruvo. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. "Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti", dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche

di ciascun porto.

"C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio".

Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato - secondo Confetra - 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".

"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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante - continua il presidente di Confetra - è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo".

Emerge chiaramente 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; "È necessario - dice De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Porto di Livorno, in arrivo 90 milioni dalla Bei

[Porto di Livorno, in arrivo 90 milioni dalla Bei - MilanoFinanza News](#)

Le risorse contribuiranno alla realizzazione della Darsena Europa per assicurare la competitività e la sicurezza della navigazione del porto toscano parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo Espansione e ammodernamento del Porto di Livorno tramite interventi volti ad aumentarne la produttività, la sicurezza e la sostenibilità ambientale. Questi sono i principali obiettivi dell'accordo di finanziamento dal valore di 90 milioni di euro siglato da Gelsomina Vigliotti, vicepresidente della Banca europea per gli investimenti (BEI), e Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, alla presenza del Presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, del Sindaco di Livorno Luca Salvetti e del Comandante del Porto di Livorno Gaetano Angora. Le risorse messe a disposizione dalla Bei contribuiranno alla realizzazione della Darsena Europa, un progetto strategico per accogliere le navi già oggi in servizio nei traffici internazionali, per assicurare la competitività e la sicurezza della navigazione del porto di Livorno, che è parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T. Gli interventi principali Nel dettaglio, gli interventi principali riguardano la costruzione di nuovi frangiflutti e le di dragaggio, la definizione di un'area di contenimento per i sedimenti di dragaggio e la realizzazione di un nuovo canale di accesso ai terminal del porto. Questi interventi infrastrutturali non solo contribuiranno a migliorare l'efficienza e la sicurezza del porto ma ne aumenteranno la resilienza rispetto a potenziali futuri eventi climatici, come l'innalzamento del livello del mare. Inoltre, contribuiranno migliorare la stabilità della linea di costa grazie alla costruzione di un sabbiodotto utile per futuri interventi di ripascimento del litorale sabbioso posto immediatamente a nord della foce dello scolmatore del fiume Arno. L'importanza dei porti Con questo investimento, il sostegno complessivo della Bei ai porti italiani supera gli 1,5 miliardi di euro, «rafforzando il ruolo della banca dell'Unione europea come principale finanziatore delle Autorità Portuali Italiane, un settore vitale per la connettività e la competitività, dunque lo sviluppo economico a livello nazionale ed europeo» ha sottolineato Vigliotti. L'attenzione al comparto portuale deve esserci particolarmente in questo periodo di forte incertezza geopolitica ma anche di transizione verso il digitale e il green. Sono necessari, evidenzia Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, «interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali». In particolare, va evitata l'eccessiva frammentazione del sistema e delle politiche di investimento e di regolazione, soprattutto per le ricadute negativa sulla concorrenza, dunque preoccupa che la disciplina dell'autonomia differenziata, tra le 23 materie oggetto di possibile trasferimento di competenze alle Regioni, includa anche infrastrutture, porti e aeroporti. Al contrario serve «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» secondo De Ruvo. (riproduzione riservata)

Riforma governance portuale, Confetra: “No a cambiamenti radicali, ma interventi mirati” Tra i temi, autonomia differenziata, digitalizzazione e sostenibilità

<https://finanza.ilsecoloxix.it/News/2024/07/15/riforma-governance-portuale-confetra-+no-a-cambiamenti-radicali-ma-interventi-mirati+MTQ5XzlwMjQtMDctMTVfVExC>

No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una "rivisitazione normativa" e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. "Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali". "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 De Ruvo. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. "È necessario - spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo". Secondo Confetra, 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 (indice FOI). 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" continua De Ruvo "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". Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, "Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio" conclude De Ruvo. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. "Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire

l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti", dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.

"C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio".

Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato - secondo Confetra - 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". "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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante - continua il presidente di Confetra - è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo".

Emerge chiaramente 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; "È necessario - dice De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Porti. Confetra: interventi mirati per la riforma della governance portuale

<https://www.avvenire.it/economia/pagine/riforma-governance-portuale>

Gli addetti del settore continuano a riflettere sull'attesa futura riforma della governance portuale. Una «rivisitazione normativa» e adeguamenti la chiede Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un gruppo di federazioni e associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti).

«Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese – spiega il presidente Carlo De Ruvo – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività».

Per Confetra è necessario rafforzare la governance a livello centrale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui devono essere attribuiti maggiori poteri di indirizzo. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale) è necessario dare per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal Mit.

Sul tema concessioni e canoni demaniali Confetra ritiene che alcuni criteri previsti nel Regolamento concessioni e nelle relative Linee guida applicative, dovrebbero essere inclusi nell'articolo 18 della legge 84. Andrebbero riviste 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. Sulla disciplina dell'autonomia differenziata, tra le 23 materie oggetto di possibile trasferimento di competenze alle Regioni e che include anche infrastrutture, porti e aeroporti, De Ruvo ritiene che «il rischio di frammentazione del sistema e delle politiche di investimento e di regolazione andrebbe evitato». Secondo Confetra una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini regionali.

Nell'ottica di una digitalizzazione della catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) per Confetra è fondamentale. Si chiede poi un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle infrastrutture e dell'intermodalità. Analizzato anche il tema dei dragaggi un problema strutturale che penalizza la portualità. Per Confetra è necessario sviluppare il concetto che il dragaggio rappresenta un'attività di manutenzione ordinaria essenziale e che la responsabilità del dragaggio non deve essere «allocata» sul concessionario. Infine, in tema sostenibilità Confetra auspica la creazione di «comunità energetiche».

Confetra sulla riforma dei porti chiede interventi mirati

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/marittimo/confetra-sulla-riforma-dei-porti-chiede-interventi-mirati/>

Dopo una fase di consultazione svolta tra le associazioni aderenti, Confetra ha comunicato il 15 luglio 2024 la sua posizione sulla prevista riforma del governo dei porti. In sintesi, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica dice “no a cambiamenti radicali, ma interventi mirati”. Le questioni che Confetra ritiene più importanti sono quelle delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza.

Il presidente, Carlo De Ruvo, ritiene che le Autorità di Sistema Portuale debbano mantenere l'attuale natura giuridica e configurazione, ossia restare enti pubblici non economici vigilati dal ministero dei Trasporti. Quest'ultimo deve però avere maggiori poteri d'indirizzo: “È necessario un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le Autorità, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”.

Sulle concessioni e sui canoni demaniali, Confetra chiede d'includere alcuni criteri previsti nel Regolamento e nelle relative Linee guida applicative nell'articolo 18 della Legge 84, per elevarli a rango primario. In particolare, la confederazione cita i criteri sulle modalità di rilascio e durata delle concessioni; quelli di valutazione delle domande di rilascio; gli indicatori comuni per la determinazione della componente variabile del canone; il monitoraggio delle stesse concessioni. Sui canoni, ritiene che bisogna rivedere gli attuali meccanismi di adeguamento, limitandoli al solo aggiornamento alla variazione dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (indice Foi).

Una questione di politica nazionale che potrà condizionare quella dei porti è l'autonomia differenziata, che tra le ventitré materie che potrebbe trasferire dalla Stato alle Regioni comprende anche le infrastrutture, i porti e gli aeroporti. De Ruvo condivide le preoccupazioni su questi aspetti emerse già nella comunità del trasporto: “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. Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio”.

Un capitolo affronta insieme la digitalizzazione e la semplificazione. Per la prima Confetra ritiene che bisogna completare l'attuazione nazionale del Port Community System. Un notevole passo in avanti per aumentare l'efficienza dei porti si otterrebbe attuando pienamente lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, le Zone Logistiche Semplificate, la Zona economica speciale per il Mezzogiorno e la Piattaforma Logistica Nazionale. Inoltre, i porti dovrebbero stilare una carta dei servizi. Lo sviluppo dei porti è legato a quello dell'intermodalità, ma ci vuole un coordinamento nazionale per pianificare le opere. In particolare, precisa De Ruvo, le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, quindi “sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio”.

I dragaggi sono una questione posta al centro da anni dalle associazioni del trasporto e anche oggi Confetra ritiene che “è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale” sul quale “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”. Inoltre, “la responsabilità del dragaggio non deve essere allocata sul concessionario”.

Un altro tema da affrontare è quello della concorrenza, perché secondo la confederazione la regolazione economica del settore marittimo non è in grado di prevenire potenziali comportamenti anticoncorrenziali. In concreto, le uniche tutele si concentrano sull'Autorità Agcm. Per De Ruvo “è necessario definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità”.

Confetra affronta anche la questione dell'Ets “che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE”. Quindi “sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo”

**Confetra detta l'agenda marittimo-portuale
Dalle critiche all'autonomia differenziata ai (pochi) ritocchi alla legge portuale: la confederazione di De Ruvo auspica un deciso cambio di passo nelle politiche governative in materia**

<https://www.shippingitaly.it/2024/07/15/confetra-detta-lagenda-marittimo-portuale/>

“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 decisivo 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 ZIs (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”.

Riforma governance portuale, Confetra: “No a cambiamenti radicali, ma interventi mirati”

<https://www.messaggeromarittimo.it/riforma-governance-portuale-confetra-no-cambiamenti-radicali-interventi-mirati/>

ROMA - No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una “rivisitazione normativa” e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. “Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese – dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali”. “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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. “È necessario – spiega il presidente – un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo.

Riforma governance portuale, Confetra: “No a cambiamenti radicali, ma interventi mirati”

https://www.ilnautilus.it/trasporti/2024-07-15/riforma-governance-portuale-confetra-no-a-cambiamenti-radicali-ma-interventi-mirati_144707/

Roma– No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una “rivisitazione normativa” e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza.

Lo scenario. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. “Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese – dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali”.

Governance portuale. “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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. “È necessario – spiega il presidente – un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”.

Concessioni e canoni demaniali. Secondo Confetra, 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 (indice FOI). Autonomia differenziata. 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” dice De Ruvo “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”. Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, “Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio” conclude De Ruvo.

Semplificazione e digitalizzazione. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. “Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale

(PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti", dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto. Infrastrutture e intermodalità. "C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio". Dragaggi. Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato – secondo Confetra – 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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante – continua il presidente di Confetra – è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo". Concorrenza. Emerge chiaramente 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; "È necessario – dice De Ruvo – definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Governance, concessioni, dragaggi. La riforma dei porti secondo Confetra | Speciale **Per la confederazione logistica in realtà non ci sarebbe bisogno di una vera e propria riforma ma di una** **rivisitazione normative**

<https://www.informazionimarittime.com/post/governance-concessioni-dragaggi-la-riforma-dei-porti-secondo-confetra-speciale>

No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una "rivisitazione normativa" e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di federazioni e associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza.

Lo scenario L'analisi parte dalla crisi del Mar Rosso, che ha portato ha una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide della portualità italiana si fanno sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS (Emission Trading System, il mercato di scambio delle quote di carbonio) e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. «Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - afferma Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono fondamentali interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali». Governance portuale

«Bisogna 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», afferma De Ruvo. Per quanto riguarda le autorità di sistema portuale, secondo la confederazione è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. «È necessario - spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale organismo avrebbe bisogno di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisionario sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo».

Concessioni e canoni demaniali

Secondo Confetra alcuni criteri previsti nel Regolamento concessioni e nelle relative Linee guida applicative, dovrebbero essere inclusi nell'articolo 18 della legge 84/94, 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; infine, il monitoraggio delle 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 (indice FOI).

Autonomia differenziata

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», afferma De Ruvo, «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». Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, "Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio».

Semplificazione e digitalizzazione Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. «Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello

di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti», afferma De Ruvo. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.

Infrastrutture e intermodalità

«C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere», afferma De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi. Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio».

Dragaggi Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. «Da un lato - secondo Confetra - il dragaggio rappresenta un'attività di manutenzione ordinaria essenziale per garantire l'accessibilità del porto e delle sue aree marine. 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», continua De Ruvo. «Un peso non irrilevante è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo».

Concorrenza Emerge chiaramente 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. «È necessario - conclude De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità». Infine, continua 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».

-

Riforma della governance portuale, Confetra: "Necessari interventi mirati"

https://www.transportonline.com/notizia_59421_Riforma-della-governance-portuale,-Confetra:-Necessari-interventi-mirati.html

Tra i temi, autonomia differenziata, digitalizzazione e sostenibilità.

ROMA - No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una "rivisitazione normativa" e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespediti, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza. Lo scenario. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. "Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese - dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra - ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali". Governance portuale. "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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. "È necessario - spiega il presidente - un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisionario sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo". Concessioni e canoni demaniali. Secondo Confetra, 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 (indice FOI). Autonomia differenziata. 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" dice De Ruvo "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". Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, "Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio" conclude De Ruvo. Semplificazione e digitalizzazione. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. "Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti" dice

la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.

Infrastrutture e intermodalità. "C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio".

Dragaggi. Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato - secondo Confetra - 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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante - continua il presidente di Confetra - è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo".

Concorrenza. Emerge chiaramente 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; "È necessario - dice De Ruvo - definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Riforma governance portuale, Confetra: “No a cambiamenti radicali, ma interventi mirati”

<https://www.seareporter.it/riforma-governance-portuale-confetra-no-a-cambiamenti-radicali-ma-interventi-mirati/>

Roma – No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una “rivisitazione normativa” e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespediti, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza.

Lo scenario. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. “Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese – dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali”.

Governance portuale. “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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. “È necessario – spiega il presidente – un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisorio sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”. Concessioni e canoni demaniali. Secondo Confetra, 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 (indice FOI).

Autonomia differenziata. 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” dice De Ruvo “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”. Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, “Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio” conclude De Ruvo.

Semplificazione e digitalizzazione. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. “Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti” dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione

di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto. Infrastrutture e intermodalità. “C’è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere” dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell’intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, “Sarebbe auspicabile procedere ad un’attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell’ultimo miglio”.

Dragaggi. Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all’infrastrutturazione dei moli e all’appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. “Da un lato – secondo Confetra – 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” dice De Ruvo. “Un peso non irrilevante – continua il presidente di Confetra – è quello derivante dall’avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo”.

Concorrenza. Emerge chiaramente 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; “È necessario – dice De Ruvo – definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità”. Infine, conclude il presidente “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”.

Riforma governance portuale, Confetra: “Interventi mirati”

<https://trasportale.it/riforma-governance-portuale-confetra-interventi-mirati/>

No a cambiamenti radicali nella futura riforma della governance portuale, ma una “rivisitazione normativa” e adeguamenti. Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme ad un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespediti, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza.

Lo scenario

La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. “Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese – dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali”.

Governance portuale

“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 (nella foto). Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. “È necessario – spiega il presidente – un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisionale sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”.

Concessioni e canoni demaniali

Secondo Confetra, 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 (indice FOI).

Autonomia differenziata

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” dice De Ruvo “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”. Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, “Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio” conclude De Ruvo.

Semplificazione e digitalizzazione

Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici

in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. “Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR, dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli), alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l’efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l’interoperabilità tra i diversi attori coinvolti”, dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l’introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.

Infrastrutture e intermodalità

“C’è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere” dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell’intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, “Sarebbe auspicabile procedere ad un’attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell’ultimo miglio”.

Dragaggi

Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all’infrastrutturazione dei moli e all’appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. “Da un lato – secondo Confetra – 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” dice De Ruvo. “Un peso non irrilevante – continua il presidente di Confetra – è quello derivante dall’avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo”.

Concorrenza

Emerge chiaramente 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; “È necessario – dice De Ruvo – definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità”. Infine, conclude il presidente “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”.

Riforma Della Governance Portuale, Confetra: No A Cambiamenti Radicali Ma Adeguamenti

<https://portlogisticpress.it/riforma-della-governance-portuale-confetra-no-a-cambiamenti-radicali-ma-adequamenti/>

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

Questa la posizione espressa da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, sulla base di un lavoro svolto insieme a un folto gruppo di Federazioni e Associazioni aderenti (tra cui Assiterminal, Fedespedi, Assologistica e Federagenti) sulla riforma della governance portuale, da qualche mese al centro del dibattito governativo. Tra i temi sui quali Confetra avanza delle proposte da portare sul tavolo dei decisori politici, quello delle concessioni e dei canoni demaniali, dell'autonomia differenziata, della semplificazione e digitalizzazione, delle infrastrutture e dell'intermodalità, dei dragaggi, della sostenibilità e della concorrenza.

Lo scenario. La crisi del Mar Rosso ha portato i nostri porti in una fase critica, con una crescente concorrenza dei porti del Nord Africa e del Mediterraneo Orientale, una consolidata leadership dei porti del Nord Europa e un conseguente aumento dei rischi di marginalizzazione dei nostri porti, collocati nelle classifiche globali di efficienza in posizioni di retroguardia. Le sfide per la nostra portualità sono sempre più complesse: l'aumento dei costi ambientali, anche a causa dell'attuazione del meccanismo ETS, e di quelli relativi alla movimentazione delle merci, sono fattori che pesano gravemente sulle imprese e sull'economia nazionale. “Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese – dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra – ma lo scenario diventa sempre più articolato e il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali”.

Governance portuale. “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. Per quanto riguarda le AdSP (Autorità di Sistema Portuale), secondo la confederazione, è necessario dare ormai per acquisita la loro natura giuridica e mantenere l'attuale configurazione, cioè enti pubblici non economici vigilati dal MIT. “È necessario – spiega il presidente – un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le AdSP, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio degli operatori tramite le rappresentanze di categoria soprattutto nell'ambito degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare. Tale Organismo necessiterebbe di una profonda revisione partendo da un maggiore coinvolgimento delle associazioni di categoria e attribuendo loro un potere decisionario sui profili di pianificazione anziché meramente consultivo o informativo”.

Concessioni e canoni demaniali. Secondo Confetra, 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 (indice FOI).

Autonomia differenziata. 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” dice De Ruvo “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”. Secondo Confetra, infatti, una visione più ampia dei sistemi infrastrutturali, industriali e dei servizi non può essere limitata ai confini geografici regionali, “Vanno evitate regolamentazioni differenti da territorio a territorio” conclude De Ruvo.

Semplificazione e digitalizzazione. Nell'ottica di una digitalizzazione dell'intera catena logistica, il completamento dell'attuazione a livello nazionale del sistema dei Port Community System (PCS) è fondamentale per utilizzare gli stessi sistemi come ambienti unici in cui le diverse Amministrazioni possono convogliare le risultanze dei vari controlli. “Anche solo rendendo operativi gli interventi sulla digitalizzazione, già previsti a livello di PNRR dando piena attuazione al SUDOCO (lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli) alle ZI S (Zone

Logistiche Semplificate), alla ZES unica (Zona economica speciale per il Mezzogiorno) e alla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), si riuscirebbe a migliorare l'efficienza dei nostri porti, a ridurre i costi e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti", dice la confederazione. Infine, è importante secondo Confetra prevedere l'introduzione di una carta dei servizi per migliorare e monitorare le performance operative e logistiche di ciascun porto.

Infrastrutture e intermodalità. "C'è bisogno di un coordinamento nazionale per una pianificazione più veloce delle opere" dice De Ruvo, parlando dei numerosi ostacoli infrastrutturali ancora presenti – valichi alpini e collegamenti nei porti, per esempio, che gravano sulla competitività di questo settore. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata. Le manovre ferroviarie rappresentano per molti porti una criticità sia per i costi che per i tempi, "Sarebbe auspicabile procedere ad un'attenta analisi delle criticità per individuare possibili soluzioni che permettano di ottenere maggiore efficienza nella gestione dell'ultimo miglio".

Dragaggi. Il tema dei dragaggi nelle aree portuali riveste una grande importanza sia ambientale che economica ma, insieme alla manutenzione, all'infrastrutturazione dei moli e all'appesantimento burocratico, è uno di quei problemi strutturali che penalizza la portualità nazionale. "Da un lato – secondo Confetra – 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" dice De Ruvo. "Un peso non irrilevante – continua il presidente di Confetra – è quello derivante dall'avvio del meccanismo ETS alla nostra navigazione, che sta già producendo progressivi incrementi di prezzo dei noli e squilibri concorrenziali con le portualità extra-UE. Sarebbe opportuno che le entrate, in tutto o almeno in larga parte, fossero riutilizzate per investimenti e in misure di sostenibilità del comparto marittimo".

Concorrenza. Emerge chiaramente 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; "È necessario – dice De Ruvo – definire linee e indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza. Inoltre, è importante contribuire a una revisione degli aiuti di Stato nel settore marittimo, che accompagni i processi di sviluppo della navigazione e della portualità in chiave di sostenibilità". Infine, conclude il presidente "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".

Riforma portuale: "Adeguamenti, non rivoluzioni"
Lo sostiene Confederazione generale italiana trasporti e logistica

https://www.mobilita.news/?utm_source=RSS&utm_medium=RSS&utm_campaign=RSS&item=20219

La riforma della governance portuale ha bisogno di adeguamenti normativi, non cambiamenti radicali. Lo sostiene la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra), che rilancia una proposta da portare sul tavolo del Governo: puntare su intermodalità, concessioni e canoni demaniali, autonomia differenziata, concorrenza, dragaggi, semplificazione e digitalizzazione delle infrastrutture, sostenibilità.

"Porti e logistica sono fattori di sviluppo fondamentali per la crescita del Paese ma lo scenario diventa sempre più articolato ed il settore deve affrontare sfide ogni giorno più complesse. Per questo, sono necessari interventi mirati che possano migliorare e rafforzare gli assetti esistenti, mantenendo la stabilità e la continuità delle attività marittimo-portuali", ha spiegato Carlo De Ruvo, presidente di Confetra.

È "necessario -ha aggiunto- 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". "È necessario un rafforzamento del ruolo centrale di coordinamento tra le autorità portuali, che garantisca un coinvolgimento uniforme su tutto il territorio".

Infine, conclude De Ruvo: "L'attuale regolazione economica del settore marittimo portuale non è in grado di prevenire potenziali comportamenti anticoncorrenziali. Le uniche tutele esistenti si concentrano nel ruolo affidato all'Agcm. È necessario definire linee ed indirizzi preventivi di regolazione, per evitare il formarsi di comportamenti distorsivi della concorrenza".