



## ***Audizione del 3 ottobre 2023: IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati***

### **Premessa:**

Va innanzitutto apprezzata la volontà del legislatore di procedere con un'analisi della normativa in materia di legislazione portuale in seguito alle mutate condizioni in cui operano i porti in una fase di profonda trasformazione del mercato internazionale.

Da tenere a mente che i nostri scali hanno avuto le luci del palcoscenico da quando l'economia globale è stata caratterizzata da shock economici senza precedenti mettendo sotto gli occhi di tutti l'importanza della portualità italiana. Rileviamo che ciò ha portato ad una consapevolezza che il porto non è solo un'infrastruttura che ospita navi, passeggeri e merci, ma è un patrimonio che vuole, anzi deve essere competitivo con la riscoperta della blue economy quale elemento centrale dello sviluppo economico.

Come noto, la globalizzazione (spostamento merci da un continente all'altro) è avvenuta e avviene attraverso il mare (sopra le navi e sbarca sui territori attraverso i porti) e sarà sempre il mare a trasportare innovazione e sviluppo, merci e persone. Soltanto questo basterebbe per definire l'importanza assoluta della portualità, finalmente riconosciuta come strategica per la nostra Nazione. Quello che rimane da fare per tutti noi è lavorare per eliminare possibili ostacoli allo sviluppo e al cambiamento. Perché la crescita è sinonimo di investimento, ricerca, conoscenza, studio e formazione del capitale umano. La crescita per essere equilibrata e giusta deve essere economica, scientifica e anche etica. Quanto accaduto in questi anni ha messo in evidenza come i porti e la logistica siano in grado di adattarsi velocemente al mondo che cambia e agli eventi che stravolgono gli scenari finora conosciuti e che credevamo, *illudendoci*, fossero immutabili.

Il Mediterraneo è tornato al centro delle rotte e, in quest'ottica, l'Italia diventa strategica, sia per destino geografico che per capacità di reazione. Per questo motivo, oggi serve più che mai visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno creando. In questi anni ci siamo trovati di fronte ad una realtà che probabilmente era stata sottovalutata – la delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell'approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo *near-shoring* e *re-shoring* (*accorciamento della catena logistica*).

La situazione del trasporto marittimo, che veicola gran parte degli scambi di beni a livello globale, sembrava stesse tornando sotto controllo verso la fine del 2021, ma si è fatta nuovamente critica a inizio 2022 per l'effetto combinato dello scoppio della guerra in Ucraina (che ha provocato il blocco dei porti nel Mar Nero e le sanzioni alla Russia, determinando un cambiamento dei modelli commerciali) e di nuovi lockdown imposti in Cina, che hanno portato a nuovi blocchi nei porti e ritardi nella consegna di merci. Conseguentemente, le movimentazioni dei porti italiani nel primo trimestre del 2023, che indicano una leggera flessione dei traffici, riflettono la complessità del contesto economico in cui si trovano ad operare le nostre imprese. Gli scali nazionali da sempre rappresentano lo strumento per rafforzare la competitività delle nostre imprese sui mercati



internazionali e la difficile congiuntura, ancora caratterizzata da incertezze geo-politiche, da condizioni finanziarie meno favorevoli, progressiva erosione del potere d'acquisto dei consumatori, rallentamento della produzione industriale e molteplicità di tensioni commerciali, inevitabilmente impatta anche sui traffici portuali. Alla complessa situazione economica si sono aggiunti i considerevoli rallentamenti del Canale di Panama che stanno causando disagi specie sulle rotte marittime dirette sulla costa ovest delle Americhe. Il risultato positivo delle rinfuse liquide riflette il crescente import di oil & gas mentre la riduzione delle altre categorie di merci è specchio della complessa situazione economica. Il traffico passeggeri mostra risultati sempre più favorevoli, in tutti i comparti, in special modo per il segmento delle crociere riflettendo l'ottima performance del turismo nel nostro Paese.

Da tenere presente che gli effetti inflazionistici generali dovuti all'incremento dei costi di alcune materie prime chiave, fra cui tutti i carburanti fossili e alcuni dei principali cereali, incidono ancora sul potere d'acquisto e contribuiscono all'indebolimento della domanda dei consumatori, determinando il rallentamento del commercio globale.

### **Necessità del comparto:**

In questo complesso contesto in cui operiamo, riteniamo che una proposta di riforma della legislazione in materia portuale debba contenere tra i suoi obiettivi, la semplificazione, la razionalizzazione delle norme (spesso in conflitto tra loro), la digitalizzazione delle procedure e l'infrastrutturazione mirata ad obiettivi di mercato, in modo che possa realmente contribuire a migliorare l'efficienza e l'efficacia al settore. Se, da una parte, è essenziale mettere le imprese nelle condizioni di operare alla pari rispetto ai loro competitor europei, è di tutta evidenza che il settore di natura pubblicistica deve avere una governance snella e operativa, mantenendo gli obblighi di trasparenza e controlli severi ma effettuati da un unico soggetto. È di tutta evidenza che l'autonomia amministrativa e finanziaria deve essere elemento centrale e distintivo delle AdSP. Le AdSP devono poter operare in maniera efficiente ed efficace in tema di programmazione, pianificazione e accelerazione degli investimenti pubblici e un nodo fondamentale da affrontare è certamente rappresentato dal rapporto tra le amministrazioni, razionalizzando gli enti e le istituzioni che hanno compiti in materia portuale in modo da poter fornire risposte rapide alle imprese e ai cittadini. In questa direzione vanno anche gli obiettivi espressi nel PNRR, che sottolineano il concetto di sostenibilità non solo ambientale costituita dalla transizione ecologica, ma anche la sostenibilità economica e sociale che possono essere raggiunti con un approccio pragmatico alle necessità del comparto.

Come detto, la portualità italiana nel 2023 inizia a registrare dei cali generalizzati per quanto riguarda la movimentazione delle merci che, con una situazione di riduzione sostanziale dei consumi, sembra, purtroppo, destinata a proseguire. Il dato del primo semestre 2023 segna 221.400.000 di tonnellate di merce. In questo contesto, e in generale quando parliamo di traffici, dobbiamo iniziare a superare il concetto che soltanto i contenitori siano indici della rilevanza di un porto. I contenitori sono un segmento di traffico come lo sono anche le merci ro-ro, le rinfuse e i passeggeri (traghetti e crociere). Tra l'altro, le Autostrade del Mare rappresentano un traffico sostenibile che va incentivato. Proprio perché stiamo parlando di economia reale fatta da persone, imprese, attrezzature e servizi, dobbiamo orgogliosamente annoverare tutte le tipologie di traffico come essenziali e strategici per i nostri porti.



In quest'ottica, le AdSP fanno regolazione, e mirano alla facilitazione delle attività in porto per garantire competitività. Appare chiaro che i porti devono rimanere di natura pubblica, confermando come è nella consuetudine, con le concessioni demaniali marittime l'investimento del privato. In tema di concessioni si auspica che venga valorizzato il tema del regolamento che deve essere uniforme e chiaro. Al contempo, incentivi con un sistema premiale per le imprese (come *marebonus* e *ferrobonus*) vanno salvaguardate. Questa trasformazione dovrà altresì affacciarsi all'abbattimento delle disuguaglianze proprio per la sua vocazione tecnologica che deve essere gestita e non subita. Diciamo che "I porti non si fermano" perché la filiera porti-logistica si è sempre dimostrata resiliente e organizzata, grazie alle donne e agli uomini che ci operano. E nel contesto del lavoro dobbiamo assicurarci che la sicurezza e la salute siano tenuti in primo piano nella gestione delle trasformazioni professionali che stanno avvenendo e avverranno.

Per i porti, inoltre, l'esempio del dragaggio rimane uno degli ostacoli più difficili da superare per tutte le AdSP, anche se i primi segnali concreti li stiamo vedendo proprio in queste settimane. Fondamentale, il processo del riconoscimento dei sedimenti marini quali sottoprodotti del dragaggio, che rappresenterebbe un passo in avanti sostanziale per la semplificazione di questa attività necessaria per garantire la competitività dei porti, garantendo, nel contempo l'economia circolare. Si chiede sempre una semplificazione razionale, e non una fuga da controlli e responsabilità. Va tenuta altresì a mente che anche per i dragaggi la tecnologia sarà determinante nel futuro.

Un altro esempio riguarda la necessità di adeguare le norme europee alle differenze oggettive che ci sono tra i porti. Abbiamo recentemente obiettato alle modalità in cui la norma ETS (European Emission Trading Scheme) evidenziando le criticità e gli effetti fortemente dannosi che avranno sulla nostra portualità se non si interviene rapidamente. È stato fatto un dettagliato lavoro d'analisi sul tema che mostra in maniera oggettiva come gli effetti dell'attuazione di quella norma avranno, come conseguenza dei costi a carico delle navi, effetti di riduzione dei traffici nel Sud Europa (in particolare per l'Italia) a favore dei porti del Nord Africa, e non appare sensato approvare norme europee che favoriscano paesi extra-europei a danno di quelli europei.

Inoltre, come anche accennato in premessa, è necessario intervenire sulle numerose competenze di vari enti/istituzioni e autorità che gravitano intorno ai porti. Non possiamo assistere ad una sovrapposizione di competenze che riguardano la portualità. Nel complesso ecosistema portuale si ritiene altresì che sia necessario un dialogo nei e con i territori. Si ricorda che Porti e città, soprattutto nel contesto italiano, non possono che procedere insieme nella transizione ecologica e nello sviluppo. I porti sono nelle città e le città nei porti. Questo è un dato che contraddistingue la nostra Nazione.

In conclusione, si ribadisce il concetto che L'Italia, e il Mediterraneo in generale, sono peculiari e unici. Il Mediterraneo è un mare piccolo se raffrontato a tutte le acque del mondo, ma con un'alta intensità di traffico. La spinta verso la regionalizzazione, dettata da una crisi senza precedenti, sta in realtà creando nuove opportunità per l'Italia, che è la seconda potenza manifatturiera d'Europa e l'ottavo esportatore al mondo. Per tale motivo si richiede una procedura di rinnovamento rapida ed efficace che possa coinvolgere tutti i *player* del comparto, e che possa evidenziare il ruolo di leader dell'Italia.