



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Audizione informale nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni
7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio e 7-00149 Traversi, recanti misure per la
valorizzazione del sistema portuale nazionale

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

a nome del Presidente e dell'armamento associato desidero innanzi tutto ringraziare la Commissione per l'invito a partecipare all'odierna consultazione su un tema a noi molto caro quale è la portualità nazionale.

Desidero altresì esprimere il nostro apprezzamento per il metodo di lavoro adottato da codesta onorevole Commissione, impostato su un confronto sulle tre risoluzioni presentate da altrettante forze politiche, sia della maggioranza che dell'opposizione, costruttivo e trasparente con tutti gli stakeholder del settore.

Un metodo di lavoro che testimonia la volontà comune dei membri di codesta Commissione di formulare proposte concrete per migliorare la governance e favorire lo sviluppo dei porti nazionali.

Venendo ai temi toccati dalle tre risoluzioni, riscontriamo favorevolmente che esse condividono il mantenimento delle Autorità di Sistema Portuale quali enti pubblici e, al contempo, il rafforzamento della governance a livello centrale. Questo è un punto fermo dal quale partire e sul quale ci pare di registrare un generale consenso.

Per rafforzare la capacità di coordinamento a livello centrale, a nostro avviso, potrebbe non essere necessario operare stravolgimenti dell'attuale assetto ma più semplicemente operare alcuni interventi mirati.

Uno di questi potrebbe essere l'aggiornamento del funzionamento della Conferenza dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale.

Vorrei ricordare, leggendoli, quelli che sono già oggi i compiti che la legge 84/94, all'art. 11-ter, attribuisce alla Conferenza: *"...coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP.*

Il legislatore ha attribuito a tale organismo compiti ambiziosi che difficilmente possono essere attuati senza una struttura adeguata, anche dal punto di vista degli effettivi. A nostro avviso, è quindi necessario incrementare la dotazione organica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dedicata al settore.



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Al contempo, è auspicata una ripartizione chiara delle competenze con le Authority del settore- AGCM e ART - affinché, fermo restando il loro importante ruolo, non si creino inutili duplicazioni di compiti o, peggio ancora, dannose interferenze.

Ci auguriamo altresì che la partecipazione degli stakeholder nei processi di condivisione e consultazione sui temi della portualità possa essere rafforzata. Come noto, la Conferenza dei presidenti appena citata non ha fin qui previsto la partecipazione dei rappresentanti del cluster marittimo, anche solo in qualità di invitati o uditori.

Riteniamo tuttavia di particolare utilità ed importanza il contributo che le associazioni del settore possono dare se coinvolte in maniera adeguata e nel più assoluto rispetto dei ruoli istituzionali.

Ferma restando la specificità delle singole realtà portuali, la competitività del settore portuale non può che passare per la creazione di un sistema di regole chiare ed uniforme. Solo attraverso l'adozione di un quadro regolatorio certo è possibile attrarre nuovi traffici e nuovi investimenti.

Non solo: in considerazione della conformazione geografica del nostro Paese, contraddistinto da una importante insularità, e delle caratteristiche del nostro tessuto economico-industriale, basato sull'importazione di materie prime, molti traffici marittimi che toccano i nostri porti sono obbligati. Pertanto, una scarsa competitività del settore nel suo complesso non produrrebbe effetti negativi solo per le imprese di trasporto ma per l'intera collettività.

Il demanio portuale è una risorsa scarsa e per questo deve essere gestita nella maniera più efficiente possibile. Occorre, a nostro avviso, fare sì che le aree in concessione vengano utilizzate per un reale sviluppo dei traffici, assicurando condizioni di accesso equo e non discriminatorio, intervenendo qualora tali aree vengano sottoutilizzate e vigilando qualora il loro impiego abbia come finalità quella di impedire l'accesso al mercato di altri operatori concorrenti.

Molte banchine risentono del peso degli anni e necessitano di interventi di manutenzione per rendere più sicuri gli ormeggi.

Un altro tema molto importante affrontato dalle tre risoluzioni è quello del contrasto al cambiamento climatico, declinato sia dal punto di vista del sostegno alle modalità di trasporto meno impattanti per l'ambiente, sia attraverso l'implementazione di soluzioni tecnologiche per la decarbonizzazione.

Per quanto riguarda il primo, non solo è necessario favorire lo sviluppo della modalità ferroviaria come prevedono le risoluzioni oggetto dell'odierna audizione ma è anche fondamentale continuare a promuovere le Autostrade del Mare, sia per evitare un ritorno



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

alla modalità del tutto-strada, sia per evitare possibili alterazioni della concorrenza fra modalità di trasporto combinato ugualmente virtuose.

Con riferimento al processo di decarbonizzazione, i porti si candidano ad essere fra i maggiori hub energetici del prossimo futuro. L'elettrificazione delle banchine, grazie soprattutto alle risorse stanziare dal Fondo nazionale complementare, consentirà alle navi di spegnere i generatori in porto, ma è di fondamentale importanza che il costo dell'energia risulti competitivo.

Da questo punto di vista ben vengano gli interventi per la riduzione delle accise e degli oneri di sistema, ma è altresì importante adottare un modello di gestione di tali infrastrutture che contenga al massimo il costo di erogazione e garantisca un accesso equo e non discriminatorio al servizio di cold ironing.

L'elettrificazione delle banchine non riguarda peraltro solo le grandi navi passeggeri o contenitori ma anche le unità di minori dimensioni, alcune delle quali sono già predisposte o lo saranno a breve grazie alle risorse per il rinnovo delle flotte. Si dovrebbe pertanto prevedere una infrastrutturazione adeguata anche nei porti serviti da tali unità, compresi quelli non di competenza delle AdSP.

Da un punto di vista energetico, il legame tra nave e porto sarà ancora più stretto poiché assisteremo ad una maggiore diversificazione dei combustibili utilizzati dalle navi (GNL, metanolo, ammoniaca, idrogeno) che richiederà lo sviluppo di infrastrutture adeguate a soddisfare una domanda più articolata. La competitività dei porti dipenderà anche dalla capacità di soddisfare tale domanda.