



ALIS | Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile
www.alis.it | alis@casellapec.com | Via Rasella 157, 00187 Roma

**Alla c.a. dell'On. Salvatore Deidda
Presidente Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
e p.c. alla c.a. dei Membri della IX Commissione
Camera dei Deputati**

Oggetto: Audizione informale ALIS – audizione in IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati al fine di acquisire utili elementi di conoscenza e di valutazione nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00138 Frijia, 7-00144 Ghio, 7-00149 Traversi e 7-00156 Furgiuele, recanti misure per la valorizzazione del Sistema portuale nazionale.

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

Vi ringraziamo per aver invitato **ALIS - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile** ad esporre le proprie valutazioni in audizione al fine di acquisire elementi di conoscenza e di valutazione sulle risoluzioni all'esame della Commissione che recano iniziative in materia valorizzazione del Sistema portuale nazionale.

Come sapete, ALIS interviene in rappresentanza di numerose aziende – di piccole, medie e grandi dimensioni – operanti nel settore del trasporto, dell'autotrasporto, della portualità e della logistica e, pertanto, interessate dalle Risoluzioni oggetto dell'audizione odierna:

- Risoluzione 7-00138 **Frijia**,
- Risoluzione 7-00144 **Ghio**,
- Risoluzione 7-00149 **Traversi**,
- Risoluzione 7-00156 **Furgiuele**

Di seguito riportiamo in maniera sintetica le osservazioni di ALIS con riferimento ai principali macrotemi di interesse trattati:

1. Valutazione del sistema portuale italiano quale asset economico strategico per l'economia nazionale.

Nel nostro Paese i porti sono un bene pubblico appartenente al demanio dello Stato e le aree di pertinenza sono da questo amministrato attraverso l'affidamento in concessione. I limiti di questo sistema, sul quale c'è una precisa attenzione del Governo ed in particolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono noti da tempo. ALIS ritiene che, oltre a tenere conto della strategicità delle aree portuali affidate in concessione e delle attività in esse svolte, sia quanto mai opportuno vigilare attentamente anche sulle condizioni di accesso all'utilizzo di tali infrastrutture in modo che questo possa avvenire sempre nel pieno rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione per tutti gli operatori.

ALIS crede fermamente in un sistema portuale nazionale organico con una forte ed autorevole regia centrale e visione comune di ampio respiro, che sappia tutelare la naturale diversificazione commerciale dei porti, senza avere alcuna base normativa autonoma e differenziata di cui è imprescindibile salvaguardare la natura esclusivamente pubblica ed inalienabile, compresa quella delle Autorità di Sistema unitamente al demanio marittimo.

2. Tutela della sana e regolata concorrenza nei porti italiani.

L'esigenza di continuità della filiera produttiva si integra perfettamente nel contesto dei vari attori specializzati nelle operazioni e nei servizi portuali, compresi quelli tecnico-nautici.

Di contro, negli ultimi anni, soprattutto nell'ultimo triennio, abbiamo assistito ad una progressiva e pressoché totale integrazione verticale di alcuni player dello shipping in attività portuali e logistiche. Da tale verticalizzazione integrata si sta passando ad una sempre maggiore integrazione orizzontale che, all'evidenza, rende necessarie azioni volte, da parte dello Stato, a governare e regolare questi processi onde **evitare possibili concentrazioni ovvero possibili abusi di posizioni dominanti a danno dell'intero sistema logistico portuale e, quindi, economico del nostro Paese.**

3. Rafforzamento rappresentatività associativa.

La competitività del Sistema portuale nazionale risiede, anche e soprattutto, in una burocrazia semplificata. Gli operatori devono tornare effettivamente partecipi nelle fasi decisionali delle Autorità di Sistema portuali. Come noto, nel 2016 le norme sul *"Riordino della legislazione in materia portuale"* di cui alla L. 28 gennaio 1994 sono state oggetto di importanti modifiche che hanno significativamente rivisto il ruolo degli stakeholder. Sono nati gli **Organismi di Partenariato delle Autorità di Sistema Portuale e la Conferenza di Coordinamento dei Presidenti delle AdSP**. In entrambi i casi, il nuovo modello partecipativo della legge portuale ha relegato le rappresentanze delle imprese e dei lavoratori ad un ruolo meramente consultivo, ulteriormente annacquato nel primo caso dell'acquisizione dei pareri tramite consensus e nel secondo da una mancata apertura delle rappresentanze ai lavori della Conferenza. L'auspicio di ALIS è che i futuri interventi di modifica della L. 84/94 conferiscano una **nuova centralità alle imprese di trasporto e logistica impegnate nell'intermodalità marittima**. Senza di esse è impossibile attuare la strategia portuale di cui il Paese ha bisogno per fronteggiare la concorrenza, sempre più agguerrita, dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e per preservare un settore strategico per l'economia nazionale. Chiediamo dunque che venga **rafforzata la rappresentatività di tutte le associazioni che raggruppano le imprese del comparto.**

4. Portualità e mercato del lavoro e formazione.

Il porto, quale bene demaniale attrezzato e funzionale alle operazioni commerciali di trasporto merci e passeggeri, ha un proprio mercato regolato dalla legge speciale n. 84/94, strumentale a soddisfare gli interessi pubblici, la sana e corretta concorrenza tra gli operatori privati, la tutela del lavoro garantendo costantemente una efficiente, qualificata e flessibile offerta di lavoro a fronte di una domanda non sempre costante e difficile da prevedere. L'evoluzione del comparto portuale può avvenire solo attraverso una corretta sinergia tra infrastrutture materiali e immateriali efficienti, imprese e operatori portuali. Le crisi geopolitiche in corso hanno evidenziato il ruolo fondamentale dell'armamento, delle imprese logistiche e dei lavoratori dei nostri porti che hanno garantito, con professionalità e abnegazione, la tenuta del sistema logistico-portuale nazionale. Pertanto, la logistica del futuro, soprattutto quella connessa alla portualità, deve necessariamente transitare attraverso la **valorizzazione e promozione di attività di formazione specialistica di settore finalizzata al potenziamento delle competenze, anche digitali, di tutti gli operatori.**

Proposte e richieste:

- Potenziare la regia nazionale portuale in ottica sistemica e logistico-industriale;
- tutelare la natura pubblica ed inalienabile del demanio e delle Autorità di Sistema portuale;
- creare vere interconnessioni dei porti con i propri mercati di riferimento;
- sviluppare azioni finalizzate alla transizione energetica rendendo i porti veri Hub energetici, istituendo ovvero potenziando le comunità energetiche;
- rendere effettiva la completa digitalizzazione dei porti italiani ed interconnessione degli stessi con il sistema logistico nazionale;
- semplificare gli iter amministrativi autorizzativi compresi quelli in materia di dragaggio.

Roma, 24 ottobre 2023