

Commissione Trasporti (IX)

Audizione Assarmatori 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

Signor Presidente, Gentili Onorevoli,

Assarmatori è l'Associazione nazionale che rappresenta le imprese marittime *leaders* nel settore del trasporto via mare attive in Italia con servizi regolari di linea e aderisce alla Confederazione Confrtrasporto-Confercommercio Imprese per l'Italia che raggruppa in Italia la filiera di settore maggiormente rappresentativa.

Desideriamo ringraziare la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati per la disponibilità a raccogliere il contributo di Assarmatori in relazione alla discussione congiunta delle risoluzioni 7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio e 7-00149 Traversi recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale. Questa occasione ci offre dunque la possibilità di esprimere alcuni importanti riflessioni che riguardano il nostro settore e che sono di rilievo per l'intero *cluster* marittimo.

- **In primo luogo**, non possiamo non osservare come si continui a discutere molto di porti senza tuttavia tenere in adeguata considerazione anche la navigazione. Il porto, infatti, deve essere – ed in molti casi rappresenta – un sistema organizzato per attrarre traffico, guisa che l'ente gestore del porto [*ndr*: l'AdSP] e chi lo presiede deve adempiere a due compiti fondamentali: (i) gestire adeguatamente il demanio (*Cfr.* articolo 7, comma 3 *lett. m*), Legge n. 84/94); (ii) sviluppare i traffici del porto – *rectius* del Sistema Portuale amministrato come previsto dalla vigente legge portuale (*Cfr.* articolo 7, comma 3, *lett. l*), Legge n. 84/94).
- Ciò premesso è tuttavia chiaro come, nello scenario attuale, il secondo dei due compiti sembri talvolta essere stato – in alcuni casi – dimenticato. Esistono, infatti, diversi esempi sul territorio nazionale di porti che hanno perso o comunque fortemente ridotto determinati traffici (tali in alcuni casi – quasi – da far verificare scenari di *c.d.* “*fallimento del mercato*”) in quanto non sono riusciti ad organizzarsi secondo le tempistiche e le esigenze del mercato. Per contro, i porti vicini del Mediterraneo (sia europei sia extra-UE) continuano ad aumentare il proprio livello di competitività e quindi di attrattività dei traffici creando così un'alternativa e quindi una contesa con i nostri scali.
- Pertanto è in questo contesto che si collocano e debbono essere interpretate le norme del, noto, Regolamento (UE) n. 352/2017 – che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi

portuali e di norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti – che, tra le altre, precisano come il trasferimento di risorse finanziarie ai porti¹ debba avvenire nel rispetto delle norme vigenti in materia di aiuti di Stato che quindi deve essere “*misurato*” in funzione del ritorno di tali risorse sul porto – *rectius* Sistema portuale di riferimento (Cfr. art. 13, comma 4 Regolamento).

- Fermo tutto quanto sopra, è comunque opportuno evidenziare come il sistema marittimo (sia di prossimità sia di crociera) e, parimenti, quello portuale allo stato funzioni. Tuttavia, occorre prestare attenzione affinché eventuali ed ulteriori interventi regolatori di modifica del quadro regolatorio nazionale non compromettano gli attuali equilibri di sistema.
- **In secondo luogo**, si parla molto ultimamente anche di riforma dell’attuale Legge n. 84/94 anche se, per quanto ci consta, ciò che occorrerebbe migliorare non è tanto la legge portuale in sé, bensì il suo (ad oggi mancato) coordinamento con le altre normative / discipline di settore che talvolta mal si conciliano con le norme in essa contenute. Si pensi, a titolo esemplificativo ma non esclusivo, al tema:
 - (i) dei dragaggi portuali ed in particolare alla semplificazione delle procedure necessarie per procedere agli interventi – appunto – di dragaggio dei fondali portuali (distinguendo, ove possibile, quelli necessari al mantenimento dei fondali da quelli che, invece, sono volti al loro approfondimento) e quindi alla necessità di definire in maniera olistica i criteri e le modalità relative alla caratterizzazione dei sedimenti unitamente ad un effettivo coordinamento delle amministrazioni coinvolte nei singoli processi;
 - (ii) delle Comunità Energetiche Rinnovabili (“CERP”) – peraltro recentemente oggetto di un’iniziativa emendativa avviata e condivisa da una larga parte degli “*stakeholders*” del “*cluster*” marittimo-portuale nell’ambito del ddl concorrenza 2023 – per le quali sarebbe opportuna la promozione di un unico sistema utile al fenomeno della transizione energetica e dell’efficientamento energetico, unitamente al progressivo ed inevitabile abbattimento delle emissioni in atmosfera derivanti dalle attività marittimo-portuali nei porti nazionali. Il tutto sul presupposto che in assenza di un adeguato livello energetico che potrebbe – *rectius* dovrebbe, pro futuro, essere auto-prodotto all’interno delle realtà portuali nazionali, potrebbe non esservi energia (elettrica) a sufficienza per le navi che scalano nei nostri porti; soprattutto in latitudini dove gli la predisposizione di adeguati impianti di “*Cold-Ironing*” potrebbe non essere di facile realizzazione;

¹ In linea peraltro con quanto già contenuto anche nel Regolamento (UE) n. 1084/2017 “*che modifica il regolamento (UE) n. 651/2014 per quanto riguarda gli aiuti alle infrastrutture portuali e aeroportuali*” che introduce un regime giuridico volto a disciplinare i limiti e le procedure da rispettare da parte delle singole AdSP ai fini della concessione di misure di aiuto ai porti marittimi che siano compatibili con il mercato interno ai sensi di quanto previsto dall’articolo 107, paragrafo 3, TFUE.

(iii) del (recente e di trentennale attesa) Regolamento Concessioni e delle annesse “Linee guida” – ampiamente discusso e criticato da una parte degli operatori di settore – anche se, sul punto, si osserva come ciò che in realtà dovrebbe rilevare – anche in considerazione del fatto che nel corso degli ultimi anni i porti italiani sono diventati molto appetibili sia dal punto di vista degli investimenti internazionali sia dal punto di vista geopolitico – è che al fine di mantenere alto il livello di attrattività degli investimenti ciò che occorre è la presenza di un quadro regolatorio certo tale quindi da garantire la certezza del diritto per chi investe nel nostro Paese.

- **In terzo ed ultimo luogo**, occorre chiederci quali siano le reali sfide del settore marittimo-portuale.

Da un lato v’è l’annunciata riforma della legge portuale che pone l’accento su alcune tematiche quali, prima fra tutte, il necessario rafforzamento delle funzioni centralizzate di coordinamento (ad oggi previste, di fatto, solo sulla carta dalla Conferenza dei Presidenti di AdSP di cui all’articolo 11-ter della Legge n. 84/94) sia nella fase della programmazione delle opere di infrastrutturazione portuale ed extra-portuale a beneficio dei traffici – onde scongiurare pregiudizievoli sovrapposizioni che rischierebbero di provocare significative diseconomie e non gioverebbero all’efficienza del sistema – sia nell’attività di regolazione onde scongiurare che si verificino distorsioni tali da incidere sull’attrattività degli scali con conseguente alterazione del necessario “*level playing field*”.

Dall’altro lato, v’è un tema di digitalizzazione delle procedure unitamente a quello di corretta regolazione ed implementazione del servizio di elettrificazione delle banchine (*c.d. “Cold-Ironing”*) che deve assumere la qualifica di servizio di interesse economico generale e che – seppur mediante il ricorso a regole di governance che siano il più flessibili possibile sotto il profilo dell’organizzazione del servizio – garantisca, allo stesso tempo, per gli utilizzatori finali del servizio (*i.e.* le navi) condizioni di accesso e di fornitura dello stesso eque e non discriminatorie.

Sotto altro profilo, inoltre, ed in conclusione, tra le reali sfide del settore non v’è solo la riforma della legge portuale bensì anche quella legata alla rete di distribuzione carburanti alternativi. In questo senso, infatti, per conformazione e posizione geografica, il nostro Paese è il candidato ideale a diventare l’hub energetico meridionale dell’Europa. In questo senso, dunque, sul presupposto che attraverso il Mediterraneo transita il 30% del traffico mondiale “*Oil & Gas*” (di cui il 22% transita per il canale di Sicilia) è ancor più importante far sì che il nostro Paese sia messo nelle condizioni di poter giocare un ruolo cardine, pro-futuro, nella produzione di energie rinnovabili e di carburanti alternativi (quali ad esempio i *c.d. “bio-fuels”*) da impiegare soprattutto in ambito navale.

Roma, ottobre 2023