

COMMISSIONE TRASPORTI

CAMERA DEI DEPUTATI

17 OTTOBRE 2023

Nei vari contributi, nelle varie mozioni emerge in modo davvero apprezzabile un ritorno alla migliore fase di attenzione alla tematica legata alla nostra offerta portuale.

Mi riferisco sia ad un Decreto Legge varato nel 1986 (DL 873/86, convertito nella Legge 13 febbraio 1987 n. 26 in cui all'articolo 1, del DL, si fa riferimento ai Sistemi portuali previsti del PGT approvato con DPCM nel maggio del 1986), sia ad una Legge varata nel 1994, la Legge 84. (La Legge è firmata dal Ministro della Marina Mercantile Degan, Governo Craxi)

Se voleste effettuare un approfondimento sui due provvedimenti e sul materiale del Piano Generale Trasporti (Piano avviato grazie alla Legge 245 del 1984) scoprireste non solo dei dati analitici sulla nostra offerta portuale ma trovereste due elementi critici che pur se affrontati non sono mai stati risolti:

- **La governance delle singole realtà portuali**
- **La autonomia finanziaria delle singole realtà**

Due elementi critici che, a mio avviso, denunciano una chiara crisi che si ripete da almeno dieci anni. In questo ampio arco temporale i due indicatori della intera offerta portuale sono stati quasi sempre identici:

- **La quantità di merci movimentata: 400 milioni – 500 milioni di tonnellate all'anno**
- **Il numero globale di TEU: 10 - 11 milioni all'anno (TEU un container da 20 piedi (6,1 m))**

Nel frattempo il Mediterraneo è cambiato, un Mediterraneo che ha visto quattro porti Tanger Med, Algeciras, Valentia e il Pireo passare da 1 – 2 milioni di TEU all'anno a 5 – 7 milioni di TEU all'anno.

Un Mediterraneo che ha subito in modo non facile la evoluzione di un modello logistico davvero innovativo come la supply chain.

Ma soprattutto l'ampliamento del Canale di Suez che stranamente non ha prodotto nulla o pochissimo, in termini di crescita della domanda nella nostra offerta portuale.

L'avvio dei lavori del canale parallelo al Bosforo che offre ai porti del Mar Nero una grande occasione di rilancio e che solo la guerra in Ucraina ha in parte ridimensionato.

A questa analisi davvero preoccupante se ne aggiunge un'altra ancora più critica: tre porti che avrebbero potuto davvero essere un riferimento strategico per la crescita dell'offerta transshipment allo stato vivono una inconcepibile stasi: Cagliari, Augusta e Taranto. Rimane solo Gioia Tauro che, senza dubbio rappresenta una grande offerta portuale ed una vera eccellenza ma ciò non evita una corretta presa d'atto di un vero e misurabile fallimento della politica dei Governi che si sono succeduti negli ultimi dieci anni. Forse avremmo dovuto affrontare e risolvere i seguenti punti chiave:

- 1. L'autonomia finanziaria vera e non teorica come quella indicata nell'articolo 18 bis della Legge 84/94 (Autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale e finanziamento della realizzazione di opere nei porti), addirittura invocata come obiettivo essenziale ma mai reso possibile.**
- 2. La trasformazione in Società per Azioni dei singoli sistemi portuali; Società con partecipazione pubblica dominante.**
- 3. Società per Azioni non per la sola gestione dell'impianto portuale ma per l'intero sistema logistico (porto, interporto, centro di aggregazione delle merci e centro mercato)**
- 4. Un ritorno alla logica del Piano Generale dei Trasporti, cioè solo 7 Sistemi portuali**

- 5. Identificazione delle reti di integrazione (ferroviarie e stradali) con i nodi logistici e ricorso a forme di Partenariato Pubblico Privato (PPP)**
- 6. Dare un ruolo chiave alla portualità nella definizione del nuovo documento strategico delle Reti Trans European Network (TEN – T) in corso di definizione. Un ruolo che recuperi la volontà di Loyola De Palacio di coinvolgere in modo organico anche le portualità di Paesi non interni alla Unione Europea ma ubicati al contorno del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero**
- 7. Avviare davvero un processo di digitalizzazione dell'intero sistema logistico nazionale dando alla portualità un ruolo ed una funzione cardine. Siamo stati antesignani con il VTS (Vessel Traffic Service) non possiamo essere oggi da meno**
- 8. Proporre e identificare specifici provvedimenti per rendere possibile la funzione strategica di porti transshipment per Cagliari, Augusta e Taranto.**

Volevo aggiungere un elemento che ritengo sia il comune denominatore degli otto punti: **gli interventi sia infrastrutturali che gestionali che uno Stato destina alla crescita della offerta logistica sono un valore aggiunto non per un singolo Stato ma per la intera Unione Europea per cui non dovrebbero incidere sul debito pubblico di ogni singolo Stato.**

Nel semestre di Presidenza italiana della Unione Europea del 2014 proponemmo per la ennesima volta la ipotesi di non far gravare sul debito pubblico gli interventi ubicati sulle Reti TEN – T; la ECOFIN non la bocciò però ritenne opportuno approfondire la proposta. Forse sarà opportuno insistere.

1

L'ASSENZA DI UNA OFFERTA INFRASTRUTTURALE ADEGUATA NEL 2011 PRODUCEVA UN DANNO DI 60 MILIARDI DI EURO OGGI TALE IMPORTO HA RAGGIUNTO LA SOGLIA DI 93 MILIARDI L'ANNO. IN QUESTI DIECI ANNI NON ABBIAMO FATTO NULLA QUESTO È IL PRIMO VALORE DEL DANNO

Nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2010, nel mio ruolo di Responsabile della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inserii la stima del danno prodotto al Paese dalla assenza di una offerta infrastrutturale adeguata, soprattutto quella legata alla organizzazione del sistema logistico. In particolare nel 2010 la stima risultò pari a **54 miliardi di euro all'anno**. Inizialmente da più parti, in modo particolare da quella che definisco la "intelligenza economica", ci furono forti critiche sul dato in quanto sovrastimato e, soprattutto, supportato da una analisi poco approfondita.

Dopo un anno però, in occasione dell'Assemblea della Confetra il dato non solo fu confermato ma fu elevato a **62 miliardi di euro** e nello stesso anno la Confcommercio fece presente che il danno superava annualmente anche i **65 miliardi di euro**. Oggi dopo circa 12 anni scopriamo una serie di dati che fanno davvero paura. Comincio con quanto è emerso proprio in questi giorni da una ricerca effettuata dal Centro Studi Divulga per conto della Coldiretti; in particolare tale ricerca ha precisato: **nel 2022 sono stati persi 93 miliardi di euro per ritardi nel processo di ammodernamento e potenziamento della rete infrastrutturale**.

Sono poi interessanti i dati relativi ai settori più colpiti come ad esempio il comparto agro alimentare per il quale a fronte di un valore di 60,7 miliardi di export del 2022 la perdita è stata di 9 miliardi di euro. Ancora più grave quanto emerso da un lavoro fatto dal World Economic Forum in merito all'indice di competitività: l'Italia si colloca al trentesimo posto rispetto ai principali competitor a livello mondiale; nelle prime due posizioni ci sono Singapore e Stati Uniti, i Paesi Bassi sono quarti, la Germania settima, la Francia quindicesima e la Spagna ventitreesima. Se entriamo nel merito dei vari comparti che portano il nostro Paese al 30° posto scopriamo ad esempio che nel sistema legato al trasporto ed alla logistica l'Italia è diciassettesima per competitività nelle infrastrutture e tale soglia è stata raggiunta perché nel trasporto marittimo il nostro Paese è addirittura sceso al 24° posto.

Sempre da tali studi emerge, in modo inequivocabile, che le merci per l'87% vengono trasportate su gomma; un dato che non solo preoccupa ma denuncia chiaramente anche quanto il nostro Paese sia distante dal dato medio della intera Unione Europea che si attesta su un valore pari al 77%.

Sempre dal capillare lavoro analitico emerge che di fronte alla forte incidenza del trasporto su gomma non si riscontra una adeguata infrastrutturazione della intera rete viaria; questa grave denuncia, questo assurdo dato emerge dal fatto che l'indice relativo alla qualità delle infrastrutture viarie colloca l'Italia nella parte bassa della classifica. Il Presidente della Coldiretti Ettore Prandini a valle di questi dati, a valle della serie di approfondimenti ha dichiarato: **"C'è una domanda di prodotti italiani che resta insoddisfatta a causa dei limiti del sistema infrastrutturale del nostro Paese. In questo modo diventiamo indirettamente un volano per il cosiddetto "Italian sounding", cioè chi è alla ricerca di un bene italiano e non lo trova finisce comunque per cercare qualcosa che gli somigli. Oggi siamo troppo dipendenti dal trasporto su gomma. Occorre investire nella rete ferroviaria e nei trasporti marittimi non solo per migliorare la competitività del sistema Paese, ma anche per ridurre le emissioni. Dai porti, in particolare, passa non soltanto il rilancio del Sud ma anche il ruolo dell'Italia in un Mediterraneo che sarà sempre più strategico. È lì che bisogna guardare perché se non lo farà l'Italia, lo faranno Spagna e Grecia"**

Questa lunga premessa e questa ampia ricchezza di dati non più generici e ricchi di un gratuito ottimismo; sì di un gratuito ottimismo che giustamente raccontava il ruolo del nostro Paese come

riferimento chiave tra i Paesi manifatturieri della Unione Europea, dimenticava però quale margine riuscivamo ad ottenere da una simile capacità imprenditoriale; cerco di essere più chiaro se la incidenza delle attività logistiche in termini di costo nel nostro Paese si aggira intorno al 20 – 22% del valore del trasportato e negli altri Paesi della Unione Europea tale soglia è del 7 – 8%, automaticamente i nostri soggetti coinvolti nella produzione, per essere competitivi, devono ridurre il valore dell'offerta perdendo così un margine sostanziale dei propri bilanci.

Ora questa banale analisi porta automaticamente ad una triste conclusione: gli operatori del Mezzogiorno, sia quelli impegnati nel processo produttivo, sia quelli impegnati nel processo logistico raggiungono margini veramente ridicoli: 2 – 3%. Si ottiene una soglia così bassa sia per un motivo geografico (rilevante distanza dai mercati e dai centri di utilizzo dei prodotti ubicati nel Nord del Paese e nel centro Europa), sia per un motivo legato alla offerta infrastrutturale, a tale proposito ricordo solo un dato: nel Mezzogiorno il 58% della rete ferroviaria è elettrificata mentre al nord il 75%.

Potrei continuare ad elencare e, al tempo stesso, confermare la elevata correlazione tra il livello e la qualità della offerta infrastrutturale e la crescita economica del Paese, non lo faccio perché penso che i dubbi sollevati nell'Allegato Infrastrutture del 2010 non solo siano stati abbondantemente superati e quindi scomparsi, invece voglio sottolineare quale sia stato il danno sul nostro sistema economico provocato dalla assenza di una organica infrastrutturazione e, soprattutto, di un capillare e motivato intervento nel nostro Mezzogiorno: **solo nel 2022 un danno stimato di 93 miliardi di euro.**

Vorrei ricordare a coloro che hanno gestito la cosa pubblica dal 2014 ad oggi, sì di coloro che hanno preferito ricorrere alla spesa in conto esercizio erogando annualmente in particolare dal 2018 circa 32 miliardi di euro

Vorrei ricordare a coloro che hanno gestito la cosa pubblica dal 2014 ad oggi, assicurando in conto capitale, cioè per interventi nel comparto infrastrutturale, risorse non superiori a 5 – 6 miliardi l'anno

Vorrei ricordare a coloro che hanno gestito la cosa pubblica dal 2014 ad oggi spendendo solo il 30% dei Fondi comunitari e perdendo in tal modo alla fine dell'anno in corso circa 80 miliardi di euro

Vorrei ricordare a coloro che hanno gestito la cosa pubblica dal 2020 ad oggi spendendo, per le infrastrutture, solo 2,2 miliardi delle risorse del PNRR e del PNC (rispettivamente pari a 191,5 e 30,6 miliardi)

Vorrei ricordare a coloro che hanno gestito la cosa pubblica dal 2021 ad oggi spendendo del Fondo di Sviluppo e Coesione 2021 – 2027 pari a 73,5 miliardi di euro, dopo tre anni praticamente solo 230 milioni di euro

Vorrei ricordare che tutto questo ha fatto crescere il danno causato al sistema produttivo per carenza di una adeguata offerta infrastrutturale; siamo passati da una soglia già patologica di 65 miliardi di euro ad una soglia assurda di 93 miliardi di euro.

Penso che questi miei richiami alla memoria di tanti Ministri che si sono succeduti in questi anni regalandoci tanti annunci e tante assicurazioni sull'avanzamento di programmi e di opere, annunci ed assicurazioni purtroppo lontane dalla realtà, servano solo a quantificare quanto sia il danno prodotto da questa fase gestionale del nostro Paese e al tempo stesso serva all'attuale Governo perché, essendo un Governo di Legislatura, sarebbe davvero rischioso e folle non tenere conto di questo grave dato, di questo irresponsabile passato.

2

LE AUTORITÀ PORTUALI POSSONO ESSERE ESTRANEE DA UNA LOGICA PRIVATISTICA IN UN MONDO DELLA LOGISTICA CAMBIATO IN VENTI ANNI IN MODO IMPREVEDIBILE ?

Partiamo da un dato puramente statistico, partiamo da un dato che mi ha davvero sconcertato e che ho già riportato in una delle mie ultime note e cioè che sono cambiati i rapporti tra i due riferimenti economici del Pianeta: sono cambiati i pesi e le incidenze sui mercati mondiali dei Paesi del G7 (Italia, Francia, Germania, Canada, Stati Uniti, Regno Unito e Giappone) e quelli del BRICS (Brasile, Russia, India, Cina, Sud Africa). In particolare, secondo i dati forniti dall'economista Gianfranco Polillo **agli inizi degli anni '90, quando la globalizzazione era ancora agli esordi, il peso dei Paesi del G7 sull'economia mondiale era pari al 50,4 per cento e quello dei BRICS al 16,8 per cento. Alla fine di questo anno i relativi rapporti, secondo le previsioni del FMI, saranno, invece, pari a 29,89 e 32,12 per cento.**

Ma questo inimmaginabile cambiamento inciderà sicuramente sulle interazioni fra i mercati, sulle interazioni fra le logiche di movimentazione delle merci. Ho più volte ricordato ed in modo particolare proprio ultimamente la stasi della nostra capacità portuale; una stasi certificata da un mancato aumento, praticamente in quasi venti anni delle movimentazioni all'interno delle nostre realtà portuali. Eppure il mondo che praticamente gestisce le attività legate alla movimentazione delle merci attraverso i container è caratterizzato da un dato (vedi Tabella) che testimonia una crescita davvero esplosiva; una crescita che penso possa decidere tutto senza rispettare proprio le scelte e le decisioni di chi gestisce gli HUB strategici del pianeta.

Compagnia	Numero di navi	Capacità trasporto In TEU	Nazionalità
MSC – Mediterranean Shipping Company	645	4.280.000	Italo Svizzera
APM-Maersk	738	4.270.000	Danimarca
CMA-CGM	568	3.198.000	Francese
Cosco (China Ocean Shipping Company)	480	2.933.000	China
Hapag - Lloyd	250	1.744.000	Germania
ONE – Ocean Network Express	209	1.532.000	Creata in Giappone sede a Singapore
Evergreen Line	204	1.478.000	Taiwan
Hyundai Merchant Marine	75	820.000	Corea del Sud
Yang Ming Marine Transport	90	662.000	Taiwan
Zim Integrated Shipping Services	111	420.000	Israele

Queste riportate in Tabella sono le prime dieci società del mondo e sono tutte gestite da privati e, nel caso italiano, si interfacciano con scali portuali gestiti da organismi pubblici. Non metto assolutamente in dubbio la managerialità dei nostri Presidenti delle Autorità portuali, sono convinto, però, che privi dell'autonomia finanziaria e obbligati a non modificare indirizzi strategici già in partenza definiti dallo Stato e a rispettare scadenze temporali legate a processi decisionali lunghissimi, non possano, in nessun modo, essere in grado di contrastare o condizionare le decisioni assunte da questi interlocutori privati che ormai, anno dopo anno, stanno disegnando le condizioni migliori per ottimizzare le logiche della crescita o della decrescita di determinati impianti portuali, di determinanti HUB logistici formati da porti e interporti.

Mi spiace solo pensarlo ma sono convinto che questa mia previsione si avveri presto: le vere Autorità di sistema portuale sono proprio loro; **sì queste grandi Società sono riuscite**, specialmente di fronte a Paesi come il nostro in cui non esiste una autonomia capace di rispondere in tempi certi alle esigenze del mercato, alle esigenze di una domanda sempre in evoluzione, **a eleggere gli HUB più convenienti e, come dirò dopo a ridisegnare anche i Corridoi terrestri alternativi.**

Presto inoltre ci renderemo conto che la omogeneità di alcuni porti in termini di costo dei servizi resi o di messa a disposizione di attività legate alla manipolazione delle merci, facilita questa libera scelta delle grandi Società prima elencate nel pianificare da fuori l'intero tessuto logistico. In proposito faccio due esempi che testimoniano come abbiamo sottovalutato o compreso male la volontà programmatica del progetto cinese "One Belt One Road" (La Via della Seta) e a dicembre decideremo di abbandonarlo. Se avessimo esaminato tutti i vari itinerari contenuti nell'articolato impianto logistico avremmo scoperto che uno degli elementi più incisivi del Piano era quello di utilizzare anche i tracciati terrestri reinventando vecchi corridoi o costruendone dei nuovi. Solo tre esempi penso siano utili per comprendere quanto fosse rivoluzionario l'intero approccio pianificatorio:

- 1. Il tracciato terrestre ferroviario Pechino – Amburgo che ridimensiona in parte l'incidenza marittima nelle relazioni Cina – Europa**
- 2. Il tracciato Mombasa – Legos che in realtà evita alle merci provenienti dalla Cina e dall'India di attraversare il canale di Suez e di entrare nel Bacino del Mediterraneo. Togliendo in tal modo alla Società che gestisce il canale la possibilità di imporre pedaggi folli (oltre 600.000 euro per nave)**
- 3. Il tracciato Bassora – Mosul – Ankara – Corridoio 10 delle Reti TEN, un itinerario che evita alle merci provenienti dall'area asiatica di entrare nel Mediterraneo e raggiunge direttamente il centro Europa**

Tre atti pianificatori che i Paesi che avevano sottoscritto il Memorandum of Understanding, tra cui il nostro Paese, si erano impegnati a realizzare. Senza dubbio dopo quanto è successo poco più di un anno fa in Ucraina tutto questo non può essere più condivisibile però dobbiamo ammettere che la visione strategica era, senza dubbio, di grande spessore e certamente un simile progetto avrebbe imposto una rilettura obbligata sia dei rapporti con i soggetti preposti al trasporto via mare, sia con coloro che avevano la gestione dei vari HUB portuali ed interportuali. Tra l'altro è bene ricordare che noi usciremo da questo accordo ma gli altri Paesi tra cui la Cina come soggetto dominante continueranno a dare concreta attuazione ad una simile linea strategica.

Questa mia analisi, queste mie considerazioni, purtroppo, sono vere e penso impongano, con la massima urgenza, dei provvedimenti che chiariscano una volta per tutte:

- Non il ruolo della nostra portualità ma il ruolo congiunto di HUB logistici caratterizzati da realtà portuali ed interportuali, da ambiti della produzione e da siti della commercializzazione**
- La gestione di tali HUB deve essere delegata a Società per Azioni con una presenza non dominante della componente pubblica**
- La rivisitazione della percentuale trasferita ai porti della quota dell'IVA prodotta dalla movimentazione, una percentuale pari oggi all'1%**
- La creazione di Società tra gli HUB logistici definiti al primo punto con altre Società comunitarie e non in modo da diventare interlocutori forti di questo sistema mondiale che gestisce l'intero business della movimentazione via mare.**

Sono sicuro che queste mie considerazioni saranno condivise ma la condivisione non basta se nel breve periodo, cioè domani, queste ipotesi propositive non diventassero concrete e misurabili; **allora come è avvenuto finora, saranno altri a decidere per noi.**

3.

USCIAMO DALLA “VIA DELLA SETA” PERÒ L’IMPIANTO LOGISTICO DISEGNATO DALLA CINA RIMANE. PER QUESTO LA PRESIDENTE MELONI È PRUDENTE

Esaminiamo attentamente queste due tabelle (**Tabella 1 e Tabella 2**) e cerchiamo di capire cosa sia la Cina e cosa siamo noi ed il resto del Pianeta, cerchiamo di approfondire cosa sia la Cina (**i primi nove porti del mondo sono cinesi**) e cosa comporti assumere una decisione che rischia di annullare un rapporto commerciale strategico. Un rapporto commerciale che, anche se con lo strumento adottato dal progetto “La Via della Seta” è stato definito in modo superficiale e forse sbagliato, tuttavia ha chiarito che non sarebbe stato possibile, in futuro, sopravvivere nel teatro economico mondiale dimenticando un attore fondamentale come la Cina.

TABELLA 1

Top 20 Ports in first-half 2022
Ranked by throughput in teu, previous ranking refers to first-half 2021

Rank	Port	H1 2022	H1 2021	Change H1 22 vs 21	Q1 2022	Q2 2022
1 (1)	Shanghai	22,540,000	22,945,000	▼ -1.8%	12,260,000	10,280,000
2 (2)	Singapore	18,406,900	18,730,900	▼ -1.7%	9,076,700	9,330,200
3 (3)	Ningbo-Zhoushan	17,480,000	16,070,000	▲ 8.8%	7,920,000	9,560,000
4 (4)	Shenzhen	14,400,000	13,770,000	▲ 4.6%	6,490,000	7,910,000
5 (6)	Qingdao	12,470,000	11,640,000	▲ 7.1%	5,900,000	6,570,000
6 (5)	Guangzhou	11,740,000	11,770,000	▼ -0.3%	5,480,000	6,260,000
7 (7)	Busan	11,211,318	11,451,472	▼ -2.1%	5,585,327	5,625,991
8 (8)	Tianjin	10,520,000	10,290,000	▲ 2.2%	4,630,000	5,890,000
9 (9)	LA/LB	10,421,679	10,181,702	▲ 2.4%	5,142,692	5,278,987
10 (10)	Hong Kong	8,387,000	8,708,000	▼ -3.7%	3,706,000	4,681,000
11 (11)	Rotterdam	7,278,000	7,612,000	▼ -4.4%	3,646,000	3,632,000
12 (13)	Dubai	6,984,000	6,900,000	▲ 1.2%	3,424,000	3,560,000
13 (14)	Antwerp-Bruges	6,770,000	7,220,000	▼ -6.3%	n.a.*	n.a.*
14 (12)	Port Kelang	6,489,021	7,004,229	▼ -7.4%	3,207,359	3,281,662
15 (15)	Xiamen	5,980,000	5,900,000	▲ 1.4%	2,880,000	3,100,000
16 (16)	Tanjung Pelepas	5,234,892	5,560,020	▼ -5.8%	2,605,224	2,629,668
17 (18)	NY/NJ	4,903,459	4,395,072	▲ 11.6%	2,386,415	2,517,044
18 (17)	Kaohsiung	4,878,485	4,945,861	▼ -1.4%	2,402,287	2,476,198
19 (20)	Laem Chabang	4,429,721	4,256,932	▲ 4.1%	2,215,217	2,214,504
20 (19)	Hamburg	4,350,100	4,310,000	▲ 0.9%	2,251,000	2,099,000

* Quarterly comparison for Antwerp-Bruges not included due to merger in April 2022

(I PRIMI NOVE PORTI SONO CINESI E IL PRIMO EUROPEO È ROTTERDAM)

TABELLA 2

LE 10 PIÙ GRANDI COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE DI CONTAINERS

1. **MAERSK** (Danimarca) – 718 navi e 4,3 milioni di *TEU*
2. **MSC** (Svizzera) – 606 navi e 4,3 milioni di *TEU*
3. **CMA CGM** (Francia) – 542 navi e 3,2 milioni di *TEU*
4. **COSCO SHIPPING** (Cina) – 497 navi e 2,9 milioni di *TEU*
5. **HAPAG-LLOYD** (Germania) – 259 navi e 1,7 milioni di *TEU*
6. **OCEAN NETWORK EXPRESS** (Giappone) – 218 navi e 1,5 milioni di *TEU*
7. **EVERGREEN MARINE** (Taiwan) – 201 navi e 1,5 milioni di *TEU*
8. **WAN HAI LINES** (Taiwan) – 146 navi e 0,4 milioni di *TEU*
9. **YANG MING** (Taiwan) – 87 navi e 1,5 milioni di *TEU*
10. **HMM** (Corea del Sud) – 79 navi e 0,8 milioni di *TEU*

L'ambasciatore Antonio Armellini, in un suo saggio di pochi giorni fa, ha anche ricordato qualcosa che non possiamo sottovalutare e cioè: i legami storici tra l'Italia e la Cina. Armellini ha ribadito che: **“Xi Jinping aveva detto che l'intero asse sarebbe dovuto partire da Xian e arrivare a Venezia, riprendendo a ritroso – da Est verso Ovest – la via seguita a suo tempo da Marco Polo, la cui figura gode in Cina di un prestigio enorme. Sembrava quasi volersi proporre come un ideale successore del grande veneziano, capace di continuare l'eredità e di vedersi a sua volta consacrato come l'innovatore in grado di guidare un Paese aperto al mondo verso un destino di potenza globale. I simboli – precisa Armellini – contano molto nell'immaginario cinese. Proponendo l'Italia come punto di snodo di un nuovo sistema globale di relazioni commerciali Xi Jinping non solo restituiva a Venezia parte almeno della posizione che aveva occupato per secoli ma offriva l'occasione di far recuperare al sistema infrastrutturale e portuale italiano spazio e ruolo rispetto agli altri terminali mediterranei e nord europei”**. Armellini conclude precisando, però, che questa bella intuizione non è diventata mai concreta e invece sono diventati concreti accordi con altre realtà portuali come il Pireo, come Rotterdam, come Amburgo.

Il mondo della informazione ed in particolare gli esperti di politica estera avevano anticipato che la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni, incontrando il Presidente degli Stati Uniti Biden, avrebbe fatto presente che l'Italia non avrebbe firmato il Memorandum Of Understanding su “La Via della Seta” alla fine di questo anno. La encomiabile prudenza della Presidente Giorgia Meloni, ancora una volta, ha vinto e, addirittura, la Premier ha subito preannunciato una sua possibile visita a Pechino.

Ed allora cerchiamo, per un attimo, di leggere le intuizioni logistiche più forti e più incisive di questo progetto nato solo quindici anni fa; questa lettura fa emergere le seguenti direttrici:

- **un asse terrestre Pechino – Amburgo – Mortara – Lione – Madrid (già operativo)**
- **un asse marittimo Shanghai – Suez – Mediterraneo (già operativo)**
- **un asse marittimo – terrestre Shanghai – Mombasa – Lagos (in parte già operativo ed il tratto autostradale Mombasa – Lagos in corso di realizzazione)**

Questa griglia che segna, in modo nuovo, il pianeta non possiamo, in alcun modo, incrinarla perché saremmo soli a farlo in quanto gli altri Paesi della Unione Europea e quelli esterni alla Unione Europea la utilizzerebbero lo stesso e le realtà portuali ed i nodi logistici toccati da questa griglia continuerebbero a beneficiare dei flussi e degli interscambi generati da un sistema logistico voluto e disegnato dalla Cina.

Insisto, ogni atteggiamento che non volesse riconoscere questo ormai consolidato assetto logistico non solo ci porterebbe ad un folle isolamento ma, contemporaneamente, rafforzerebbe il ruolo e le funzioni di altri Paesi come la Germania, l'Olanda, la Danimarca e la Francia; Paesi che, sono sicuro, manterranno inalterato il loro rapporto con la Cina e cosa ancor più grave comprometteremmo, in modo irreversibile, come ho già detto poche settimane fa, il futuro di tre grandi HUB logistici del Mediterraneo, soprattutto per il transhipment, come Cagliari, Augusta e Taranto. Tre HUB le cui potenzialità non sono state ancora capite dal nostro Paese, tre HUB che rimangono privi di movimentazione pur avendo rendite di posizione inimmaginabili.

Senza dubbio la Presidente Meloni terrà conto di tutto questo prima di prendere una decisione e sono sicuro che seguirà una linea "laica", cioè una linea non incrinata da pregiudizi "politici" o da pregiudizi supportati da lobby filo cinesi o da lobby contrarie ad un rapporto con la Cina.

Quindi, unica considerazione da fare è che qualsiasi decisione dovesse essere presa sarebbe bene ricordare sempre che l'impianto disegnato nel 2009 dalla Cina è e rimane, a tutti gli effetti, un impianto di rilevanza mondiale immodificabile; non riconoscerlo sarebbe per il nostro Paese e per questo Governo una imperdonabile miopia strategica.

4.

PER LA NUOVA LOGISTICA IL MONDO È DIVENTATO PICCOLO

Sembra quasi un paradosso del 21° secolo ma, proprio in questi ultimi anni, sono successi dei fenomeni che hanno dimostrato che il mondo è diventato piccolo per le esigenze della nuova logistica. Due casi li ho trattati in modo diffuso circa un anno fa e, di seguito, cercherò di ricordarli sinteticamente mentre un terzo caso riguarda una nuova emergenza che riguarda la movimentazione sul Canale di Panama.

Non ce ne vogliamo rendere conto, non siamo forse ancora disposti a capire, una volta per tutte, che nell'economia mondiale la logistica, ed in modo particolare la fluidità degli scambi, la fluidità della movimentazione delle merci, **è la chiave che può garantire o bloccare la crescita.**

Ricordo che il 24 marzo 1999 un incendio bloccò il tunnel del Monte Bianco provocando ingenti danni e la morte di 39 persone; per riaprire il transito furono necessari lavori che durarono tre anni e l'assenza di tale segmento essenziale impose il trasferimento del traffico su altri itinerari. **Si stima che tra la ricostruzione e l'allungamento degli itinerari il valore del danno abbia superato i 3 miliardi di euro.** Un danno, però, che pur se rilevante non pesò sulla intera economia mondiale ma solo su quella dei due Paesi della Unione Europea confinanti e di alcuni dell'intero sistema comunitario

Primo caso: il blocco del Canale di Suez

Invece quello che è successo il 23 marzo 2021 nel Canale di Suez, dopo praticamente 22 anni esatti dalla tragedia del Bianco, ci ha fatto capire ed al tempo stesso misurare quanto sia pericoloso sottovalutare la sudditanza della economia mondiale dalle strozzature, dai nodi presenti nel tessuto connettivo che disegna i processi di scambio delle varie filiere merceologiche. In realtà la crisi petrolifera del 1973 ed il conseguente blocco della economia mondiale fu causata dalla mancata disponibilità sui mercati del petrolio, oggi invece il blocco della economia mondiale è legato ad una emergenza logistica cioè: **una portacontainer lunga 400 metri incagliatasi nel canale di Suez. Un bestione leggermente più alto dell'Empire State Building che trasportava a pieno carico 20 mila TEU (cioè ha a bordo 20 mila container da 20 piedi), arenato di traverso, probabilmente per via di una raffica di vento, in un canale largo 200 metri, bloccando il passaggio di più di trecento mercantili e rallentando, ogni giorno, il flusso marittimo commerciale che dall'Asia passa nel Mediterraneo e va in Nord Europa.** Penso siano utili solo due dati per capire il danno provocato da un simile incidente:

- l'ingorgo di Suez è costato agli armatori 500 mila euro al giorno per nave.
- il blocco ha raggiunto le due settimane e ciò ha provocato circa un milione di tonnellate di gas mancanti verso l'Europa,

Attraverso Suez infatti transitavano e transitano il 30% dei container dell'intero pianeta, il 12% delle merci e circa il 7% del petrolio,

Per l'Italia il canale di Suez è fondamentale per l'interscambio marittimo con l'Asia, che nel 2020 è valso 82,8 miliardi di euro, il 40 per cento del commercio marittimo complessivo del Paese.

Appare evidente che con il blocco del Canale entrano in seria difficoltà filiere merceologiche come quelle dell'auto, dei telefonini, della plastica ed in genere della componentistica; il gruppo danese Maersk dichiarò subito che era pronto a dirottare via aerea e via terra le spedizioni bloccate.

Forse questo grave incidente nel Canale di Suez è stato utile per ricordare a noi stessi, alla nostra assenza per molti anni da questo teatro mondiale della logistica che non si vive più di

“rendite di posizione” specialmente se non si è in grado di produrre proposte strategiche di ampio respiro.

Secondo caso: il blocco del porto di Shanghai

La guerra in Ucraina sta sicuramente generando seri problemi alla nostra crescita. Invece, in questo caso, ci ha preoccupato non una guerra ma una epidemia riesplosa in Cina; una epidemia che ha bloccato il porto di Shanghai, uno dei porti più grandi del mondo; in sole 24 ore 152 navi rimasero ferme in attesa di sbarcare, 123 rimasero in attesa di partire e 82 navi attese ma bloccate in rada. Questi dati, ripeto, ci preoccuparono perché la nostra economia era legata alle attività logistiche ubicate, in realtà, nei più grandi porti container della Terra e la cosa grave fu che, anche se non riuscimmo a capirlo e a misurarlo, esisteva, in realtà, una forte e sistematica interazione tra tali impianti e se solo uno di essi entrava in crisi automaticamente prendeva corpo una crisi gestionale in tutti gli altri e questo perché l'intero sistema era ed è caratterizzato ed, al tempo stesso, garantito da quel processo che chiamiamo “supply chain” e che, in realtà, persegue il concetto di integrazione dell'intero processo: **da quello produttivo a quello distributivo.**

È vero che gli impianti portuali, è vero che gli HUB logistici così avanzati hanno bisogno di un numero limitato di operatori, è vero che tali HUB sono praticamente informatizzati al massimo, ma un lockdown quale quello imposto dalla Cina ha praticamente spento integralmente proprio le attività garantite da un numero limitato di operatori.

Non ci avevamo pensato ed avevamo inseguito le grandi aggregazioni portuali, le grandi navi container, ci eravamo convinti che semplificare il “sistema logistico mondiale” ci garantiva l'attuazione di ciò che chiamavamo abbattimento dei costi nei punti di aggregazione e, al massimo, ci preoccupavano gli itinerari.

In realtà ricordai che dovevamo, con la massima urgenza, ripensare non tanto alla dimensione degli HUB quanto alla logica che fino ad allora ci aveva convinto sulla opportunità di limitare il numero degli HUB quasi per normalizzare al massimo la logistica mondiale; forse cominciammo a capire che con tale scelta avevamo sottovalutato le possibili crisi di un solo nodo, di un solo HUB. precisai anche che quella crisi doveva anche farci ripensare al ruolo di tre impianti portuali del Mediterraneo come Cagliari, Augusta e Taranto; tre porti che, rivedendo le logiche con cui sarà opportuno affrontare in futuro nel Mediterraneo la offerta dei porti transhipment, potrebbero rivestire un nuovo ruolo strategico

Terzo caso: il blocco del Canale di Panama

La prolungata siccità del mese di luglio ha costretto l'Autorità del bacino a ridurre il numero di navi che lo usano quotidianamente come autostrada tra l'Atlantico ed il Pacifico. Questo canale è vitale per gli stessi panamensi oltre a garantire che decine di milioni di prodotti arrivino a destinazione in tempi accettabili. Dopo questa fase di elevata siccità si è deciso di limitare il passaggio di porta container che pescano al massimo 44 piedi di profondità (circa 13 metri). Questo esclude una fetta importante del traffico pesante via mare e porta a ridurre anche i carichi che influenzano, in modo più consistente, la linea di galleggiamento. Il gas e il petrolio hanno la precedenza ma anche la frutta che arriva dal Sudamerica. Secondo dati ufficiali, **più del 3% del commercio mondiale** passa attraverso il Canale. **Quasi il 29% del traffico dei container che attraversa il Pacifico diretto ad Est, lo usa.** Una nave container che pesca 12 metri, quindi ancora autorizzata a varcare il canale, per un percorso che va dalla Cina alla costa del Golfo negli Stati Uniti ha subito di colpo un aumento del nolo del

36%: 2.400 dollari in più rispetto a quanto costava alla fine del mese di giugno. È bene ricordare che l’Autorità del bacino ha ridotto il transito a 32 traversate giornaliere e quindi le navi attendono alla imboccatura dei due accessi. **La sosta dura parecchio; la settimana scorsa c’erano in attesa 264 cargo.** L’attesa è ancora più lunga per le petroliere più grandi che trasportano gas naturale liquido; per loro i tempi si sono dilatati a 18 giorni.

Questi cadenzamenti, queste lunghe attese fanno risentire immediatamente gli effetti a distanze planetarie, faccio solo un esempio: i porti del Mediterraneo hanno risentito immediatamente di un simile fenomeno ed il suo trascinarsi inciderà per molto tempo sulla efficienza di alcuni scali del Mediterraneo e contestualmente i noli continueranno a crescere e questi aumenti incideranno sul valore dei prodotti.

Tre esempi che testimoniano due distinte criticità:

- 1. un evento negativo in un punto qualsiasi del pianeta fa risentire immediatamente i danni in realtà ubicate a migliaia di chilometri di distanza. A tale proposito un danno in un punto di un canale marittimo diventa subito un danno per siti lontanissimi (forse così capiamo perché da parte delle Forze Armate c’è stato sempre il divieto a realizzare la terza pila del ponte ubicata al centro dello Stretto di Messina)**
- 2. la imprevedibilità delle cause impone un rilevante approfondimento sulla ridondanza della offerta infrastrutturale; cioè sicuramente in futuro sarà necessario ricorrere a itinerari alternativi e se necessario a costruire nuovi canali (a tale proposito i lavori del Canale Istanbul che come il Bosforo collegherà il Mar Nero con il Mediterraneo ed il cui costo è di circa 15 miliardi di euro, assicurerà 160 transiti giornalieri e ridimensionerà la congestione nel Bosforo dove spesso vi sono state micro collisioni, incidenti o addirittura tragici impatti, come nel 1994, quando un incidente costò la vita a 29 operai).**

Quindi la nuova logistica, le nuove tecniche di gestione dei traffici attraverso la supply chain e, soprattutto, la sistematica esplosione di criticità ed emergenze imprevedibili, ci conferma quanto la dimensione geografica, quanto lo spazio del pianeta sia diventato piccolo nei confronti delle esigenze di ciò che, forse sbagliando, continuiamo a chiamare le esigenze del mercato.

5.

PERCHÉ IN ITALIA E NEL NOSTRO MEZZOGIORNO NON POSSIAMO RIPETERE L'ESPERIENZA DELLE FERROVIE DELLO STATO A DUISBURG IN GERMANIA? QUESTA NOTA FA CAPIRE CHE LA PRIVATIZZAZIONE DEI PORTI NON FA PAURA

In questi ultimi giorni abbiamo avuto modo di leggere su vari quotidiani nazionali ed internazionali la seguente notizia: **“La Commissione europea ha approvato la nascita di Ziel Terminal la Joint venture fondata dalla società olandese Samskip (49,8%) e dalle tedesche Duisport (25,1%) e Tx Logistik (25,1%). Questa ultima è una compagnia di logistica ferroviaria ed è parte del Gruppo Ferrovie dello Stato (FS) mentre Duisport è la Società portuale locale. Samskip è un’azienda logistica globale che offre trasporti e servizi correlati via terra, mare, ferrovia e aria. La nuova realtà ha acquistato e gestirà il terminal bimodale ferroviario – stradale situato a Duisburg (Germania). È la prima volta che il Gruppo FS entra nella gestione di un terminal merci in Europa”**. È interessante leggere il Piano industriale decennale di tale polo perché da esso emergono dei dati di grande rilievo strategico: **raddoppio dei volumi di merci trasportate su ferro grazie a investimenti per quasi 3 miliardi di euro**. Ma, per le cose che dirò dopo, è importante l’approvazione da parte della Commissione europea; una approvazione che giustamente riconosce un processo di **“privatizzazione”** non di uno scalo merce terrestre ma anche di uno scalo portuale.

In realtà forse sarebbe bene ricordare che la privatizzazione che si intende operare, o meglio alcuni vorrebbero realizzare in Italia, non è legata al solo impianto portuale ma ad un insieme di scali logistici capaci di ottimizzare al massimo le potenzialità di un polo logistico integrato e, al tempo stesso, produrre diffuse convenienze al concedente pubblico che allo stato riceve dai nodi portuali solo i proventi da IVA.

Ma leggendo la esperienza interessante del Gruppo FS non solo ci convinciamo della rilevante capacità del management delle Ferrovie dello Stato impegnato in una simile operazione ma scopriamo anche quanto sia elevato il valore aggiunto generato da una simile scelta sia in termini di introiti che di immagine internazionale.

Ora questo misurabile successo genera automaticamente un interrogativo su cinque casi in cui purtroppo le Ferrovie dello Stato non sono riuscite a creare le stesse condizioni di sviluppo e di crescita. Ho preso come esempi solo cinque realtà del Mezzogiorno perché, addirittura, a prima vista sembrano realtà meno convenienti in termini di domanda e di qualità del management locale. Ebbene le cinque realtà prese in considerazione sono:

- **Il nodo logistico di Bari composto dal porto di Bari, Brindisi, Taranto e dai nodi interportuali di Bari Lamasinata, Francavilla Fontana e Surbo**
- **Il nodo logistico di Gioia Tauro composto dal porto di Gioia Tauro, Regio Calabria e le aree di aggregazione produttiva di Corigliano, Rossano e Castrovillari**
- **Il nodo logistico di Nola Marcanise composto dai tre interporti di Nola, di Marcanise, Battipaglia e dai porti di Napoli e di Salerno**
- **Il nodo logistico di Termini Imerese composto dall’interporto di Termini Imerese e dai porti di Palermo e di Termini Imerese**
- **Il nodo logistico di Catania Bicocca composto dall’interporto di Catania Bicocca, dai porti di Catania e Augusta e dalle aree di aggregazione produttiva di Vittoria e di Pachino**

Ci chiediamo cioè perché l'esperienza fatta in Germania non sia stato possibile attuarla anche in tali cinque realtà. Se entriamo all'interno di ogni sito logistico, o meglio di ogni sistema logistico, scopriamo che non stiamo togliendo in alcun modo allo Stato il ruolo di soggetto "proprietario", di soggetto "decisore" delle evoluzioni di un contesto logistico fatto non solo di un impianto portuale ma di una sommatoria di realtà in cui gli interessi del pubblico e quelli del privato producano solo convenienze dirette ed indirette per tutti coloro che gestiscono l'impianto logistico.

Quindi primo chiarimento è da ricercarsi proprio nel fatto che la paura che prenda corpo un azzeramento del ruolo istituzionale dello Stato nel controllo pianificatorio di un nodo logistico non solo non esiste ma, addirittura, nasce spontanea la domanda: **perché non si è cercata e definita subito la costruzione di un organismo societario preposto non alla isolata gestione di un porto ma alla articolata e sinergica azione mirata alla ottimizzazione dei processi gestionali di porti, interporti e di aree di aggregazione delle merci?**

D'altra parte nel 1994 con la Legge 84 (la Legge che in modo organico disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti) si è cercato in tutti i modi, senza però darne reale operatività, all'autonomia finanziaria dei singoli soggetti preposti alla gestione dei vari impianti, ed in particolare al comma 1 e al comma 5 dell'articolo 18 bis si legge:

Art. 18-bis
(Autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale e
Finanziamento della realizzazione di opere nei porti).

1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni di euro annui.

4. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le Autorità di sistema portuale possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con Istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

La riforma potrebbe proprio partire proprio dai due comma di questo articolo di Legge e rendere così possibile un'azione organica di riforma non di una realtà portuale ma di un insieme di nodi logistici fra loro integrati ed interagenti. Cerchiamo di non ritardare ulteriormente quel giorno in cui non parleremo più di "porti", di "interporti", di "stazioni ferroviarie intermodali", ecc. ma di **impianti logistici gestiti in modo tale da ottimizzare le convenienze di tutti gli operatori, pubblici e privati, preposti alla loro gestione.**

Ritardare un simile momento riformatore significa regalare la ricchezza prodotta dalla "logistica" a chi da anni continua a decidere il futuro dei singoli siti strategici, mi riferisco alle società multinazionali operanti nella logistica, specializzate nella gestione di navi container, che da ormai molto tempo decidono la crescita o la decrescita della nostra offerta portuale ed interportuale.

6.

CERCHIAMO DI NON CONFONDERE IL SITO GEOGRAFICO (IL PORTO) CON IL SITO GEO ECONOMICICO (IL SISTEMA LOGISTICO)

Vorrei evitare di cadere in possibili equivoci sulla privatizzazione dei porti intesa come vendita a privati di beni oggi di competenza dello Stato ed è davvero pericoloso generare simili errate interpretazioni perché si genera automaticamente un forte equivoco su quello che ritengo debba essere uno degli obiettivi obbligati dell'attuale Governo: **l'avvio organico di una riforma della nostra offerta portuale**. Sono passati praticamente trenta anni dal varo della Legge 84/94 e otto anni dal varo della Legge Delrio e pur riconoscendo alla riforma del Ministro Delrio una serie di interessanti provvedimenti quali:

- Costituzione di 15 Autorità di sistema portuale in luogo delle attuali 24 Autorità portuali, che coordineranno le attività dei 57 porti di rilievo nazionale presenti in Italia. Le 15 AdSP sono centri decisionali con sedi nei porti definiti 'core': Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.
- Istituzione di due sportelli:
 - Sportello Unico doganale per il controllo sulla merce;
 - Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti.Questi 2 sportelli avrebbero dovuto ridurre drasticamente i tempi di attesa e semplificherebbero lo svolgimento di 113 procedimenti amministrativi, attualmente svolti da 23 soggetti.
- Riorganizzazione della governance: previsto un nuovo modello con un Presidente nominato dal Ministro competente, d'intesa con le Regioni interessate, e un Comitato di Gestione ristretto, da 3 a 5 membri nominati dalle istituzioni locali, invece dei vecchi Comitati portuali.

Dobbiamo, purtroppo prendere atto che la riforma non ha reso possibile una crescita della movimentazione nelle nostre realtà portuali; ricordo quasi sistematicamente che da oltre dieci anni la nostra portualità è caratterizzata da due dati che sono praticamente rimasti costanti: **400 milioni di tonnellate movimentate nei nostri porti in un anno e 10 milioni di container (TEU)** e denuncio sempre che nello stesso periodo, anzi negli ultimi sei anni, tre porti del Mediterraneo come quelli di Algeiras, di Valencia e del Pireo hanno raggiunto globalmente una soglia **di 15 milioni di container (TEU)**.

Ed allora dobbiamo avere il coraggio di affrontare questa determinante area strategica dell'intero assetto economico del Paese senza cadere in false e puerili logiche di schieramento o in errate interpretazioni del significato di pubblico e di privato. Faccio anche una forte critica alla Legge 28 gennaio 1994 n. 84, una Legge che inizialmente ritenemmo davvero rivoluzionaria perché conteneva un articolo, il 18 bis, che avrebbe dovuto attuare "l'**Autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale ed il finanziamento della realizzazione di opere nei porti**"; questo articolo però non è stato mai attuato. E quindi alle realtà portuali, cioè ai soggetti preposti alla gestione delle autorità portuali, viene assegnata una disponibilità finanziaria di appena l'1% dei proventi derivanti dall'IVA generata nella movimentazione dei porti, cioè praticamente nulla.

La Legge del 94 aveva quindi concepito una interessante finalità, quella legata alla possibilità di dare forza autonoma e capacità gestionale alle varie realtà portuali, ma tutto era rimasto solo un atto di buona volontà.

Il Decreto Legislativo “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali” presentato dall’allora Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione Marianna Madia ed approvato nel 2016 era finalizzato al rilancio della portualità e della logistica.

Ebbene, i due provvedimenti avevano al loro interno due criticità che, a mio avviso, sono la causa della mancata crescita dell’intera offerta portuale: **la mancata autonomia finanziaria e aver identificato autorità di sistema portuale sempre nell’ottica di una sommatoria di porti e non in una sommatoria di convenienze generate dalla ottimizzazione di un articolato sistema logistico portuale e retroportuale.**

So bene che questo tipo di approccio rimane solo teorico; rimane cioè solo una gratuita critica di norme che pur cariche di ottime finalità sono rimaste solo “elencazione di principi” che, nel migliore dei casi, hanno solo avuto un momento di entusiasmo iniziale e poi si sono trasformati in una sistematica carica di “delusioni”. Per questo ho cercato, con alcuni esempi che riporto di seguito, di prospettare un codice comportamentale o un primo riferimento banale con cui dare avvio ad un possibile disegno di riforma. In realtà ho identificato alcuni aggregati territoriali e alcuni siti logistici ubicati al loro interno e mi sono chiesto se ottimizzando i matrimoni tra le realtà territoriali e le funzioni logistiche presenti sempre al loro interno non potesse prendere corpo un nuovo mosaico della offerta logistica del Paese. Mi riferisco, solo a titolo di esempio, ai seguenti sistemi:

Sistema Nord ovest	
Porti	Savona, Genova, La Spezia
Interporti	Orbassano, Rivalta, Domo 2, Mortara
Aeroporti	Torino, Cuneo, Genova, Malpensa
Aree di aggregazione e distribuzione della produzione	Da identificare

Sistema Nord est	
Porti	Venezia, Trieste
Interporti	Rho, Melzo, Verona, Padova, Trento, Cervignano, Ferneti
Aeroporti	Linate, Bergamo, Brescia, Treviso, Venezia, Verona
Aree di aggregazione e distribuzione della produzione	Da identificare

Sistema Centro Nord Tirrenico	
Porti	Livorno, Civitavecchia
Interporti	Prato, Pomezia, Guasticce
Aeroporti	Pisa, Firenze, Fiumicino
Aree di aggregazione e distribuzione della produzione	Da identificare

Sistema Centro Nord Adriatico	
Porti	Ravenna, Ancona
Interporti	Parma, Bologna
Aeroporti	Bologna, Parma, Rimini
Aree di aggregazione e distribuzione della produzione	Da identificare

Sistema Centro Sud Tirreno	
Porti	Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Reggio
Interporti	Nola, Marcellanise, Battipaglia
Aeroporti	Napoli, Salerno, Crotone, Lamezia, Reggio Calabria
Aree di aggregazione e distribuzione della produzione	Da identificare

Sistema Centro Sud Adriatico	
Porti	Bari, Taranto, Brindisi
Interporti	Lamasinata, Surbo
Aeroporti	Foggia, Bari, Brindisi, Grottaglie
Aree di aggregazione e distribuzione della produzione	Da identificare

Sistema Sicilia	
Porti	Trapani, Palermo, Messina, Catania Augusta, Gela
Interporti	Termini Imerese, Catania
Aeroporti	Trapani, Palermo, Comiso, Catania
Aree di aggregazione e distribuzione della produzione	Da identificare

Sistema Sardegna	
Porti	Cagliari, Olbia
Interporti	Olbia, Porto Torres, Cagliari
Aeroporti	Cagliari, Olbia, Alghero
Aree di aggregazione e distribuzione della produzione	Da identificare

Questa elencazione senza dubbio banale ed al tempo stesso elementare vuole solo dimostrare che la riforma dei porti dovrebbe partire proprio dalla analisi di riferimenti logistici distribuiti nel territorio e strettamente legati a ciò che ho solo identificato come aree di aggregazione e distribuzione della produzione; cioè legati a realtà come quelle di Vittoria e Pachino in Sicilia, o come quelle di Cerignola, Gioia del Colle e Galatina in Puglia, o come quelle del beneventano e avellinese in Campania, come quelle di Sassuolo e Cesena in Emilia Romagna. Ecc.

Costruendo questo quadro di potenzialità e identificando i reali riferimenti pubblici e privati penso sia possibile costruire, per ognuna di queste complesse e articolate tessere, per ognuno di questi che forse erroneamente definiamo sistemi, dei Partenariati Pubblico Privati (PPP) che:

- **Non prevedono alcuna alienazione del patrimonio pubblico**
- **Non danno origine a forme di privatizzazione selvaggia in cui scompare o si ridimensiona l'interesse pubblico**
- **Non mettono in crisi il ruolo istituzionale degli Enti locali**
- **Non creano false concorrenzialità**

Pensare invece ad una possibile riforma legandosi, come detto prima, al sito geografico e non al sito geo economico si costruisce solo, ancora una volta, una inutile catalogazione di funzioni che non riescono a produrre sviluppo, che non ottimizzano i vantaggi prodotti dalla logistica.

7.

NEL NADEF ANDREBBERO INSERITE ALCUNE INDICAZIONI DELLA CARTA DI NAPOLI PRODOTTA DAL FESTIVAL EUROMEDITERRANEO

La Carta di Napoli, varata nel Festival Euromediterraneo, ha senza dubbio fatto emergere delle intuizioni strategiche davvero innovative, tra queste due le ritengo particolarmente interessanti:

- Il Mezzogiorno non è assolutamente un'area di sottosviluppo del Paese, non è un ambito territoriale che svolge un ruolo marginale all'interno del Mediterraneo ma è, a tutti gli effetti, un polmone chiave per lo sviluppo. Per anni abbiamo inseguito una narrazione che descriveva un Mezzogiorno privo di eccellenze nel settore sanitario, nel settore universitario, nel settore industriale, nel settore agro alimentare ed in quello logistico; gli interventi dei vari partecipanti al Festival (grandi operatori del sistema economico del Paese) hanno dimostrato con una ampia documentazione la completa falsità di una simile narrazione. In particolare qualcuno dei partecipanti ha malignamente ribadito che forse faceva comodo a qualcuno una simile descrizione
- La esigenza di ricorrere ad una programmazione a medio e lungo termine, una esigenza non solo del Sud ma dell'intero Paese; una esigenza disattesa da almeno dieci anni.

Ebbene, mentre per il primo punto penso sia solo incoraggiante poter apprendere che il Mezzogiorno sia un "polmone dello sviluppo" in quanto ricco di oggettive eccellenze, per il secondo punto penso non sia sufficiente una presa d'atto, non sia sufficiente una constatazione, occorre in realtà che la Nota Aggiuntiva al Documento di Economia e Finanza (NADEF) contenga dei riferimenti propositivi che ci portino verso prospettazioni programmatiche di medio e lungo periodo.

Porto due esempi di cosa sia, o meglio di cosa significhi un programma di medio e lungo periodo.

Il primo esempio è il Piano Generale dei Trasporti previsto da una Legge del 1984 e varato nel 1986. Un Piano che conteneva una serie di interventi e di scelte strategiche per il rilancio della offerta infrastrutturale del Paese. Nella tabella di seguito ci sono le scelte formulate nel 1986, cioè quasi quaranta anni fa, e lo stato di attuazione:

Scelte strategiche	Stato di avanzamento
Quattro nuovi valichi ferroviari: <ul style="list-style-type: none">• Il tunnel Torino – Lione• L'adeguamento del Sempione• Il Gottardo• Il Brennero (Trattasi di scelte formulate 40 anni fa di tunnel lunghi 56 Km)	<ul style="list-style-type: none">• In avanzata fase di realizzazione• La parte svizzera completata• Aperto al traffico• In avanzata fase di costruzione
1.000 Km di rete ferroviaria ad alta velocità	Realizzata per l'80%
7 interporti (Quaranta anni fa non esistevano)	Operativi
8 sistemi portuali	Oggi da 26 siamo intanto passati a 16
Un Ministero Delle Infrastrutture e dei Trasporti unico Invece che quattro Dicasteri	Operativo
La riforma delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS da Aziende dello Stato ad S.p.A.	Operativo
La proposta approvata dal Parlamento europeo del Master Plan dei Trasporti della UE Atto propedeutico alle Reti TEN - T	Operativo

Il secondo esempio è la Legge Obiettivo (Legge 443 del 2001) che al suo interno conteneva il Programma delle Infrastrutture Strategiche; un programma del valore di 238 miliardi di euro da realizzare in un arco temporale di venti anni e che dopo 12 anni aveva già utilizzato risorse per 144 miliardi di euro. Penso che questi due esempi testimonino da soli la rilevanza di cosa sia un programma di breve e medio termine e contemporaneamente diventano un riferimento per ciò che dal 2015 in poi si trasforma in una scandalosa stasi. Dal 2015 tutti i programmi disponibili hanno un respiro corto, sia quelli legati ai Fondi comunitari che non superano i 6 anni che lo stesso PNRR ormai legato alla scadenza del 2026 (cioè un arco temporale brevissimo).

Ebbene, al Festival euromediterraneo di Napoli è emerso chiaramente un convincimento: **dobbiamo costruire tutte le condizioni per costruire programmi di medio e lungo periodo, sì come quelli del Piano Generale dei Trasporti con un respiro come detto prima di 40 anni o il Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo con un respiro di 20 anni.**

Una volta definito l'arco temporale quale dovrebbero essere le aree tematiche, gli atti programmatici da inserire? Di seguito ne elenco alcune che forse sarebbe opportuno approfondire in questa fase di elaborazione del NADEF:

1. La certezza delle risorse, per traguardare un simile obiettivo sarebbe opportuno, proprio per rispondere alle esigenze di medio e lungo periodo, fissare per Legge una percentuale fissa del PIL (3 – 4%) da destinare annualmente ad interventi mirati alla infrastrutturazione organica del Paese
2. Legato sempre alle finalità del punto precedente la richiesta alla Unione Europea, in particolare all'ECOFIN, di intesa con gli altri Paesi della Comunità, di non far gravare sul debito pubblico dei singoli Stati gli investimenti effettuati su opere ubicate sulle Reti Trans European Network (TEN – T)
3. La recente istituzione attraverso Decreto Legge della Zona Economica Speciale Unica deve portare ad una proposta organica condivisa dalle otto Regioni; con il provvedimento varato ultimamente infatti è stata prevista finalmente una governance unica quella del Ministro Fitto per cui il confronto per essere davvero organico e coerente con finalità di medio e lungo periodo non deve più avvenire in modo settoriale, non deve più avvenire in rapporti bilaterali improduttivi tra singola Regione e singolo Dicastero competente
4. La riforma della nostra offerta portuale attraverso una rivisitazione integrale delle attuali 16 Autorità di Sistema in nuove S.p.A. che coinvolgano azionisti pubblici e privati non per gestire solo gli impianti portuali ma una sommatoria di realtà quali gli interporti ed i nodi logistici strettamente interconnessi con le varie realtà portuali
5. Una rivisitazione dei Contratti di Programma delle Ferrovie e dell'ANAS per confermare l'elenco di opere, di seguito riportate, da portare a termine entro il 2030:
 - Completamento della rete ferroviaria ad alta velocità (tratte Verona – Vicenza – Padova; tratta Terzo Valico dei Giovi, tratta Napoli – Bari, tratta Salerno – Reggio Calabria, tratta Taranto – Metaponto – Battipaglia, tratta Palermo – Catania – Messina)
 - Realizzazione, con caratteristiche di alta velocità, dell'asse ferroviario Lecce – Brindisi – Bari - Bologna
 - Completamento della Strada Statale 106 Jonica, completamento della Palermo – Agrigento – Caltanissetta, completamento della strada statale 131 in Sardegna
 - Completamento funzionale, essenzialmente per attività di transhipment, dei porti di Cagliari, Augusta e Taranto e costruire una adeguata interazione tra il porto di Napoli e il sistema interportuale di Nola Marcianise
 - Realizzazione del 70% del Ponte sullo Stretto di Messina

Potrei continuare ad elencare iniziative e proposte tutte emerse dal Festival Euromediterraneo di Napoli ma mi fermo qui perché vorremmo che emergesse nel redigendo NADEF essenzialmente il passaggio da una azione fredda e banale di breve termine ad una azione lungimirante che tenga conto di un dato inequivocabile: **una politica di breve termine non è congeniale con un Governo di Legislatura come quello attuale.**

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00144presentata da **GHIO VALENTINA** il **05/09/2023** nella seduta numero **156**Stato iter : **IN CORSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
BARBAGALLO ANTHONY EMANUELE	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
BAKKALI OUIDAD	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
CASU ANDREA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
MORASSUT ROBERTO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
BRAGA CHIARA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
DE MICHELI PAOLA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
ORLANDO ANDREA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
SERRACCHIANI DEBORA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
SIMIANI MARCO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
PAGANO UBALDO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
FORATTINI ANTONELLA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023
SCOTTO ARTURO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	05/09/2023

Assegnato alla commissione :

Atto Camera

Risoluzione in commissione 7-00144

presentato da

GHIO Valentina

testo di

Martedì 5 settembre 2023, seduta n. 156

La IX Commissione,

premessi che:

un sistema portuale aperto, competitivo e regolato è un asset strategico per l'economia italiana e, per questo, è importante che la politica portuale sia intesa all'interno di una più generale politica dei trasporti per creare le necessarie sinergie di sistema e produrre valore aggiunto per il Paese;

la portualità è un anello importante della filiera logistica moderna: sono oltre 200 miliardi di euro derivanti dall'import e dall'export che passano attraverso i porti italiani ed è il 25 per cento del valore del trasporto marittimo mondiale, in un Mediterraneo che, strategicamente, è tornato al centro dell'attenzione geo economica e dell'importanza dell'economia;



come riportato nel rapporto «Investimenti e riforme del PNRR per la portualità» del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ottobre 2022, l'attuale rete logistica portuale nazionale include 58 porti (e 24 interporti) dedicati al trasporto delle merci e dei passeggeri, riuniti in 16 autorità di sistema portuale (AdSP) e distribuiti su circa 7.456 chilometri;



l'Italia, secondo i dati disponibili, si situa al primo posto, in Europa e nel Mediterraneo, per quanto riguarda il movimento via mare di merci e passeggeri tra porti localizzati nell'Europa geografica o tra questi e i porti situati in Paesi non europei con una linea costiera che si affaccia sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa, cosiddetto Short Sea Shipping;



la competitività portuale italiana nel Mar Mediterraneo dovrà essere in grado di misurarsi, da un lato, con la crescita dei porti della sponda non europea del Mediterraneo, con particolare riferimento al porto marocchino di Tanger Med, che vanta la più elevata capacità di movimentazione container del Mediterraneo (oltre 7 milioni di TEU), e al porto egiziano di Port Said che gode di un notevole vantaggio derivante dal raddoppio del Canale di Suez; e, dall'altro, con lo sviluppo dei porti della sponda orientale del Mediterraneo, Grecia e Turchia, in particolare;

Per questo, la risposta si è concretizzata in una strategia «sistemica» basata su tre pilastri: pianificazione, riforme e investimenti, a seguito dell'adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 agosto 2015, del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Pnspl), in attuazione dell'articolo 29, comma 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164; il suddetto Piano, suddiviso in 10 macro-obiettivi a cui corrispondono 10 azioni, è intervenuto sull'assetto della governance portuale, considerata uno dei fattori principali, allora ancora plasmata sulla dimensione «mono-scalo» degli organi di governo, come previsto dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84,



con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, è stato realizzato un riordino del sistema portuale e la riforma ha previsto: a) la sostituzione delle vecchie autorità portuali con nuove Autorità di sistema portuale (AdSP) alle quali fanno capo più porti; b) la conseguente riduzione del numero delle autorità portuali che passano da 24 a 15 (attualmente 16, con l'istituzione, il 18 giugno 2021 dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio competente sui porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Calabro, Palmi e Vibo Valentia) con l'accorpamento di 57 porti italiani;



a conclusione del quadro bisogna aggiungere che il PNRR ha riservato alla questione dei Porti uno spazio rilevante. Gli investimenti previsti per lo sviluppo della portualità dal Piano nazionale di ripresa resilienza, dal Piano nazionale complementare e da risorse nazionali ammontano a 9,2 miliardi di euro, come descritto dal citato Rapporto «Investimenti e Riforme del PNRR per la Portualità». Complessivamente, sono previsti interventi in 47 porti localizzati in 14 regioni e di competenza di 16 Autorità di sistema portuale (AdSP). Il 46,9 per cento degli investimenti riguarda i porti del Mezzogiorno, il 37,7 per cento quelli dell'Italia settentrionale e il restante 15,4 per cento quelli dell'Italia centrale;

in tale contesto è fondamentale realizzare una maggiore integrazione tra i sistemi portuali e i sistemi logistici, rafforzando la componente industriale e cantieristica tutelandola dal dumping salariale e ambientale di altri Paesi extra europei;

Sono necessarie autonomia finanziaria e autonomia amministrativa, ribadendo la natura pubblicistica di ente non economico delle autorità di sistema portuale. In tale ottica la regolazione, la vigilanza e il controllo devono essere svolte da un unico ente ossia il Ministero di riferimento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, producendo, in tal modo, una profonda semplificazione; per il sistema portuale va guardato con attenzione il fatto che si mantenga un sistema pubblico, con un assetto di legge che governi anche il lavoro, sistema che va sicuramente efficientato rispetto ad alcune necessità di attualizzazione dell'impianto;



negli ultimi anni si sta assistendo al crescente fenomeno dell'integrazione verticale tra realtà armatoriali e operatori portuali, con le prime che stanno acquistando quote significative delle società che gestiscono i terminal situati nei porti nazionali. In particolare, in alcuni casi, le imprese armatoriali detengono il 100 per cento delle società, in altri casi detengono quote di maggioranza e in altri casi ancora detengono quote di minoranza; l'integrazione si è intanto ulteriormente estesa al segmento ferroviario del trasporto, quello stradale e da ultimo a quello aereo;



in relazione alle concessioni ci sono temi aperti su cui arrivare ad una definizione, a partire dalla questione legata all'uniformità delle concessioni e alla necessità di rivedere la disciplina delle concessioni portuali tenendo conto degli interessi strategici e geopolitici coinvolti, nella necessità di sviluppare un quadro chiaro di conoscenza attraverso una mappatura integrale di tutte le concessioni di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale, verificandone gli assetti proprietari, informandone tempestivamente le commissioni parlamentari competenti e vigilando sulle concentrazioni al fine di evitare abusi di posizione dominante, impegna il Governo: ad assumere ogni iniziativa normativa utile volta alla modifica della legge 28 gennaio 1994, n. 84, coinvolgendo pienamente e in tutte le sue prerogative il Parlamento nel percorso di realizzazione della riforma, al fine di:

a) attualizzare e modernizzare le competenze delle Autorità di sistema portuale, mantenendo l'attuale articolazione nazionale che prevede sedici autorità di sistema portuale aventi natura di enti pubblici non economici, sottoposti ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

b) rafforzare la governance a livello centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia attraverso la ricomposizione in capo al Ministero delle funzioni oggi ripartite tra varie autorità indipendenti ed agenzie per mettere ordine nella duplicazione di funzioni e competenze, con particolare riferimento alle funzioni e competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) ed alla conseguente diminuzione dei corrispondenti oneri di contribuzione, sia attraverso l'istituzione di un organismo nazionale, dotato di personalità giuridica, a cui attribuire la competenza per attuare la politica

portuale del Governo, il coordinamento ed il controllo dell'efficacia del sistema portuale sulle questioni strategiche, nell'autonomia amministrativa e finanziaria delle AdSP;



a) promuovere la costituzione di comunità energetiche per la produzione ed il consumo di energia rinnovabile per rendere i porti sempre più green e sostenibili, semplificando la normativa per favorire la massima partecipazione dei soggetti economici alle comunità; ad assumere, inoltre, le necessarie iniziative di competenza per:

7-00144) «Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut, Braga, De Micheli, Orlando, Serracchiani, Simiani, Ubaldo Pagano, Forattini, Scotto».

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00149

presentata da **TRAVERSI ROBERTO** il **27/09/2023** nella seduta
numero **167** Stato iter : **IN CORSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
CANTONE LUCIANO	MOVIMENTO 5 STELLE	27/09/2023
FEDE GIORGIO	MOVIMENTO 5 STELLE	27/09/2023
IARIA ANTONINO	MOVIMENTO 5 STELLE	27/09/2023

Assegnato alla commissione :

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

TESTO ATTO**Atto Camera****Risoluzione in commissione 7-00149**

presentato da

TRAVERSI Roberto

testo di

Mercoledì 27 settembre 2023, seduta n. 167

La IX Commissione,

premessi che:

con circa 7500 chilometri di confine marittimo e oltre il 90 per cento delle merci che provengono dal resto del mondo e arrivano in Italia dal mare, è sempre più evidente che è in atto una «marittimizzazione» dell'economia, incrementata dal fenomeno del gigantismo navale. Il mare è una risorsa primaria da tutelare e da far diventare assoluto protagonista delle scelte economiche, commerciali, culturali e sociali del nostro Paese, l'insieme dei porti italiani tratta un volume di traffico merci che lo colloca al terzo posto in Europa dopo la portualità olandese e britannica. Il ritmo con il quale questo volume di traffico è rimasto sostanzialmente stabile dal 2012;



la dispersione dei porti italiani si associa peraltro a basse dimensioni medie. I primi tre porti per merci (Genova, Livorno e Trieste) rappresentano solo il 32 per cento del mercato italiano, a fronte della maggiore concentrazione nei tre principali porti nel caso dei traffici container pari a 8.9 milioni di TEU pari al 76 per cento del settore (Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Trieste e Livorno). La sola Rotterdam movimentava, nel 2022, 14,5 milioni di container, ben più dei 11,5 milioni circa movimentati da tutti i porti italiani;



in materia di finanziamenti per le opere sarebbe necessario, da un lato, rivedere gli attuali criteri di ripartizione delle risorse, sostituendo il criterio del valore aggiunto prodotto a quello del tonnellaggio movimentato e, dall'altro, mediante una riforma dei sistemi di trasferimento, garantire ai porti la disponibilità delle risorse da essi prodotte, perseguendo l'obiettivo dell'autonomia finanziaria, in particolare, per le infrastrutture portuali, risulta rilevante perseguire il duplice obiettivo di rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nella dinamica dei traffici mondiali e di promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada;

la privatizzazione dei porti proposta recentemente dal Ministro Tajani, con l'idea di rilanciare l'economia italiana e favorire la concorrenza, ripropone la vecchia ricetta della vendita dei beni demaniali del settore portuale; tale privatizzazione, a suo dire, sarebbe vantaggiosa anche per i lavoratori, che potrebbero beneficiare di maggiori opportunità di occupazione e di formazione; la privatizzazione ha come effetto invece proprio la perdita di sovranità nazionale e una precarizzazione delle condizioni lavorative. Tale soluzione, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, mostra come l'attuale Governo voglia abdicare all'attività programmatica, quando è invece proprio finanziando e ammodernando le infrastrutture portuali e semplificando gli aspetti burocratici che si aiuta il nostro sistema «portuale»;



in materia di concessioni portuali, per l'emanazione del decreto interministeriale sulle concessioni di aree e banchine destinate alle operazioni portuali, di cui all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, ci sono voluti quasi 30 anni; risulta dunque importante sistematizzare e semplificare le norme esistenti piuttosto che aggiungerne altre. Per una riforma dell'ultima riforma, che risale al 2016, e non al secolo scorso, serve tempo per approfondire e umilmente condividere. Ciò rende necessario cambiare strada ricorrendo a un coordinamento forte dell'attività programmatica e regolatoria di settore a livello nazionale, attraverso un processo di concertazione delle soluzioni tecnico-economiche che produca gli orientamenti da porre a base delle azioni dell'amministrazione, coordinamento che in virtù

di ciò richiederebbe un connotato istituzionale più che meramente tecnico, attraverso un organismo, costituito presso o vigilato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, con opportuni poteri e funzioni di pianificazione, vigilanza, regolazione e controllo ai fini dell'attuazione di una politica unitaria per l'intero sistema portuale statale, di coordinamento del sistema delle Autorità portuali e di rappresentanza nelle sedi internazionali;



a favorire il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato, indispensabile per operare una conveniente selezione degli interventi, tenuto conto della realtà dei vincoli di bilancio, a condizione che le iniziative prevedano il coinvolgimento di capitali privati in misura tale da associare effettivamente il concessionario ai rischi di gestione dell'infrastruttura e che si adottino previsioni di traffico realistiche;

a migliorare le interconnessioni tra porti, reti stradali e ferroviarie, per garantire un adeguato sistema di logistica integrata ed innovativa, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta «smart logistic».

(7-00149) «Traversi, Cantone, Fede, Iaria».

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00156
presentata da **FURGIUELE DOMENICO** il **09/10/2023** nella seduta
numero **174** Stato iter : **IN CORSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
MACCANTI ELENA	LEGA - SALVINI PREMIER	09/10/2023
DARA ANDREA	LEGA - SALVINI PREMIER	09/10/2023
MARCHETTI RICCARDO AUGUSTO	LEGA - SALVINI PREMIER	09/10/2023
PRETTO ERIK UMBERTO	LEGA - SALVINI PREMIER	09/10/2023
LOIZZO SIMONA	LEGA - SALVINI PREMIER	10/10/2023

Assegnato alla commissione :

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

APPOSIZIONE NUOVE FIRME IL 10/10/2023

Atto Camera

Risoluzione in commissione 7-00156

presentato da

FURGIUELE

Domenico testo

presentato

Lunedì 9 ottobre

2023 modificato

Martedì 10 ottobre 2023, seduta n. 175

secondo uno studio pubblicato dall'associazione Assarmatori, la combinazione delle prossime norme internazionali dell'International Maritime Organization (Imo) sulle emissioni navali e l'applicazione integrale del pacchetto «Fit for 55» produrranno costi extra fino a 300 milioni l'anno per l'armamento italiano. A causa delle normative ambientali, sempre più stringenti anno dopo anno, c'è il rischio che fra due anni, nel 2025, quasi tre quarti delle navi ro-ro e traghetti italiani saranno fuori legge e quindi non più in grado di navigare;



. L'analisi di Assarmatori e Rina ha evidenziato come con l'entrata in vigore della normativa l'anno prossimo più del 23 per cento dei traghetti italiani risulta in rating E, mentre un 40 per cento andrebbe in rating D, necessitando di conseguenza di interventi radicali atti a migliorare l'efficienza energetica. Solo il 37 per cento è compreso nel rating A-C, quindi in grado di rispettare i requisiti senza l'adozione di modifiche particolari alla nave;



se a questo si aggiungono gli effetti della direttiva europea sul sistema di tassazione dell'energia, l'Energy Taxation Directive, l'impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni l'anno. Di questi, 300 milioni a carico delle navi ro-ro e ro-pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori e oltre 40 milioni sulle navi impegnate nei collegamenti con le isole minori. In tutto, circa 350 milioni l'anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale;



come ha evidenziato l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, il punto è che «alcuni porti nordafricani (Port-Said e Tangeri), in ragione della loro distanza dalle coste europee

(300 miglia nautiche) e alla loro qualità di hub di transshipment (oltre il 65 per cento dei volumi in trasbordo), non vengono considerati scali». Pertanto, «una nave che attracca in uno di questi porti non interrompe il tragitto soggetto al calcolo del 50 per cento di emissioni in ingresso in Ue». La misura, dunque, «crea un palese svantaggio competitivo per i porti di trasbordo collocati in territorio Ue»;

a essere penalizzati maggiormente da questa normativa sarebbero alcuni porti italiani del Mezzogiorno, in particolare il Porto di Gioia Tauro; infatti come scrive l'Autorità portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, una nave proveniente da uno scalo extraeuropeo attraverso il canale di Suez potrà aggirare la tassazione al 100 per cento approdando ai porti di trasbordo nordafricani ed evitando di attraccare a Gioia Tauro (come in altri porti europei) prima di arrivare alla sua destinazione finale in Europa. E una nave di passaggio nel Mediterraneo per raggiungere l'Atlantico o l'oceano indiano vorrà evitare qualsiasi tipo di tassa evitando di toccare i porti Ue. In poche parole, esiste «un concreto e attuale rischio di abbandono del porto di Gioia Tauro»;

la dimensione del problema diventa evidente quando si considera che l'hub calabrese è uno dei principali porti di scalo europei in virtù della sua capacità di accomodare le grandi navi portacontainer. In Italia quasi il 28 per cento di tutti i container movimentati e il 77 per cento di quelli trasbordati (magari su navi più piccole per raggiungere porti di dimensioni inferiori) passano da Gioia Tauro. E il porto, altamente strategico per l'economia italiana quando quella europea dà lavoro a quasi seimila lavoratori, 1.600 direttamente e 4.000 indirettamente, come evidenzia l'Autorità; la stessa direttiva prevede uno strumento che dovrebbe contrastare tale possibilità (la cosiddetta «regola delle 300 miglia»), che, però, di fatto, risulta inidoneo ad arginare i potenziali rischi di delocalizzazione dei traffici oggi attinti dai terminal nazionali;

(7-00156) «Furgiuele, Maccanti, Dara, Marchetti, Pretto, Loizzo».

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00038

presentata da **FRIJIA MARIA GRAZIA** il **27/01/2023** nella seduta
numero **44** Stato iter : **IN CORSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
RUSSO GAETANA	FRATELLI D'ITALIA	27/01/2023
CANGIANO GEROLAMO	FRATELLI D'ITALIA	27/01/2023
RUSPANDINI MASSIMO	FRATELLI D'ITALIA	27/01/2023
AMICH ENZO	FRATELLI D'ITALIA	27/01/2023
DEIDDA SALVATORE	FRATELLI D'ITALIA	23/02/2023

Assegnato alla commissione :

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

APPOSIZIONE NUOVE FIRME IL 23/02/2023

Atto Camera

Risoluzione in commissione 7-00038

presentato da

FRIJIA Maria

Grazia testo

presentato

Venerdì 27 gennaio 2023

modificato

Giovedì 23 febbraio 2023, seduta n. 57

La IX Commissione,

premessi che:

in Italia il ruolo dei porti è strategico: il sistema portuale nazionale è composto da 58 porti principali, dedicati sia al trasporto merci che passeggeri, riuniti sotto 16 Autorità di Sistema Portuale; il contributo all'economia nazionale del sistema marittimo nel suo complesso è

pari a circa il **3 per cento del PIL**

e all'interno di questo segmento, che comprende un insieme di attività anche molto diversificate tra loro, i porti svolgono un ruolo fondamentale, che prescinde dal valore economico direttamente prodotto, pari a 8,1 miliardi di euro, il 17,5 per cento del totale dell'economia del mare; i porti sono il punto d'accesso privilegiato per l'approvvigionamento delle materie prime e la commercializzazione dei prodotti finiti del sistema produttivo nazionale, per il quale rappresentano, quindi, un supporto strategico irrinunciabile, contribuendo indirettamente a gran parte della ricchezza prodotta in Italia;



nonostante ciò, oggi il sistema portuale italiano rischia la marginalizzazione: alla concorrenza dei grandi porti del Northern Range, si è infatti aggiunta l'agguerrita competizione non solo dei porti del Mediterraneo occidentale, ma anche di quelli del Nord Africa e dell'East Med, che negli ultimi anni hanno sperimentato una rapida ascesa; tra questi, spiccano nel segmento container, il porto del Pireo (+18,4 per cento di Teu), quello di Algeciras (+8,7 per cento di Teu) e il Tanger Med (+4,8 per cento di Teu);



secondo il Logistic Performance Index elaborato dalla Banca Mondiale – che considera sia tempi e costi associati alla logistica, sia trasparenza dei processi e della qualità e affidabilità dei servizi offerti – nel 2019 l'Italia si è posizionata 19esima al mondo, mentre i primi tre Paesi sono Germania, Svezia e Belgio: l'inefficienza logistica costa oggi al nostro Paese 70 miliardi di euro l'anno, dei quali 30 miliardi sono da imputare a oneri burocratici e ritardi digitali;



mentre nel Mediterraneo si rileva una distinzione piuttosto marcata tra porti gateway (porte continentali per i traffici marittimi) e scali di transhipment (porti che dedicano più 75 per cento della propria attività di movimentazione al trasbordo da nave a nave), un elemento di successo dei porti del Nord Europa è proprio la capacità di far coesistere diverse modalità distributive, rafforzando la possibilità per gli operatori di realizzare economie di scala;

il sistema portuale italiano soffre di una carenza di infrastrutture digitali, nonché di una carenza di servizi tecnologici che rendono le operazioni portuali più costose e meno veloci per gli attori della catena logistica;



. In Italia si contano 177 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni solo per i controlli merce in ambito portuale; se si estende la mappatura ad autotrasporto, interporti, magazzini, cargo ferroviario e cargo aereo, si arriva a oltre 450 procedimenti amministrativi – che riguardano sia merci che vettori – in capo a 35 pubbliche amministrazioni diverse e non coordinate tra loro, a fronte di una media europea inferiore a 80;



integrazione intermodale, digitalizzazione, semplificazione burocratica e sostenibilità sono tutti elementi su cui l'Europa ci chiede di intervenire con i fondi di Next Generation EU, che possono rappresentare l'occasione per superare i limiti strutturali del sistema logistico nazionale e puntare con determinazione al suo rafforzamento strategico, senza, ovviamente, rinunciare a un maggior coinvolgimento di operatori industriali e investitori privati;



nell' ordinamento europeo, invece, le Adsp possono essere qualificate come imprese: la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento. La circostanza che un ente disponga, per l'esercizio di una parte delle sue attività, di pubblici poteri non impedisce, di per sé, di qualificarlo come impresa;

su queste basi giuridiche si fonda la recente decisione della Commissione di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato, perché le Autorità di sistema portuale, in quanto imprese, dovrebbero pagare le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti; occorre chiarire il ruolo delle Autorità di sistema portuali ponendole come veri e propri gestori di beni pubblici finalizzati alla massimizzazione della resa economica e, di conseguenza, alla massimizzazione dei posti di lavoro, sia in termini quantitativi che in termini qualitativi;



solo una partnership pubblico-privata stabile e dalle decisioni prevedibili, in ossequio al principio della certezza del diritto, può costituire il presupposto di una crescita sostenibile, impegna il Governo:



- a) la digitalizzazione dei processi della logistica e nella supply chain;**
- b) la ad assumere ogni opportuna iniziativa di competenza per garantire una risoluzione dei problemi delle code dell'autotrasporto nell'accesso ai porti con la gestione programmata dei mezzi anche attraverso l'implementazione di sistemi digitali di collegamento tra la rete autostradale e i porti; ad assumere le iniziative di competenza affinché l'assegnazione delle concessioni portuali, valutata sulla base**

dei principi sottesi ai mercati rilevanti di riferimento dei sistemi portuali nel loro complesso, avvenga salvaguardando la competitività del mercato e della concorrenza.

(7-00038) «Frijia, Gaetana Russo, Cangiano, Ruspandini, Amich, Deidda».