



FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE  
IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

# ***“Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale”***

---

Audizione informale

IX Commissione – Trasporti Poste e Telecomunicazioni

Camera dei Deputati

Roma, 17 ottobre 2023

**Fedespedi** è l'organizzazione imprenditoriale che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali in Italia. Un settore che genera un fatturato di oltre 15 miliardi di euro l'anno - circa il 20% del fatturato italiano dell'intero settore dei trasporti e della logistica - e impiega 50.000 addetti.

Costituita l'11 giugno 1946, ha sede a Milano ed è presente su tutto il territorio nazionale con oltre 30 Associazioni Territoriali. Ne fanno parte ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), ANTEP (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e FIS (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali). Aderisce a CONFETRA a livello nazionale e a CLECAT e FIATA rispettivamente a livello europeo e mondiale.

Fedespedi è fra le associazioni nazionali titolata a designare i propri rappresentanti negli Organismi di Partenariato e nelle Commissioni Consultive, ai sensi della Legge 84/94.

**Le imprese di spedizioni internazionali** svolgono un ruolo cruciale nella filiera logistica e si propongono quali partner competenti in grado di fornire a esportatori e importatori nazionali assistenza tecnica e pianificazione organizzativa nelle loro relazioni con i mercati esteri. Il compito delle imprese di spedizione consiste nel coordinamento dell'ecosistema logistico; a loro spetta gestire oltre all'attività di organizzazione del trasporto tutte le operazioni accessorie, attività doganali, assicurative, fiscali e finanziarie connesse ai servizi di import-export e di armonizzare tutte le fasi dell'operazione di spedizione che coinvolgono una molteplicità di attori (corrieri, autotrasportatori, operatori logistici, operatori ferroviari, doganalisti, consolidatori aerei o marittimi). Il ruolo delle imprese di spedizioni è quello di consulenti che progettano insieme ai propri clienti il modello di supply chain adeguato al prodotto e al mercato di destinazione, massimizzando le opportunità di un progetto di internazionalizzazione.

Le imprese di spedizioni hanno come obiettivo prioritario l'efficienza, la qualità e la competitività del servizio che rendono al loro cliente, consapevoli che ciò dipende non solo dalla loro competenza e capacità ma dal buon funzionamento del sistema logistico di cui si servono e di cui sono parte, composto da soggetti privati e pubblici, da una rete infrastrutturale materiale e immateriale.

**Il sistema portuale** è parte integrante del sistema logistico e un asset strategico per la crescita economica del Paese a supporto del commercio internazionale

Condizione necessaria per uno sviluppo organico e funzionale del sistema portuale è poter contare su una **governance a livello centrale unica, forte e chiara** per promuovere una politica:

- Che abbia una regia nazionale e un respiro internazionale in grado di attrarre traffici e favorire i collegamenti con i mercati di riferimento per approvvigionamento e per destinazione dell'export nazionale e non ceda, quindi, a logiche localistiche e di piazza;
- Che favorisca un approccio di sistema per la definizione delle priorità, la pianificazione degli investimenti, il sostegno alla spinta competitiva del sistema Paese e la valorizzazione delle specificità del territorio contrastando una visione individualista e frammentata, la concorrenza tra scali portuali, la dispersione di risorse e l'incapacità di ottimizzare le sinergie;
- Che tuteli il sistema portuale come risorsa pubblica nella piena disponibilità dello Stato evitando il rischio di disperdere un patrimonio infrastrutturale ed economico al servizio del tessuto imprenditoriale del Paese.

L'obiettivo prioritario delle imprese di spedizioni è lo sviluppo di un sistema logistico efficiente, affidabile e competitivo (tempi/costi).

Per questo è necessario:

a) intervenire a livello di regole per:

- rafforzare la governance a livello centrale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti cui attribuire poteri di indirizzo per l'attuazione delle questioni strategiche e vigilanza per il controllo e il coordinamento dell'efficacia ed efficienza del sistema portuale

I porti, unitamente a interporti e aeroporti, sono i nodi di una rete logistica la cui efficienza è fortemente correlata ed integrata e deve essere basata su scelte organiche e su una visione che ormai deve superare il livello nazionale: non è più accettabile il riferimento alle realtà locali/regionali, sono necessarie una visione d'insieme e una definizione di un indirizzo strategico e di pianificazione delle politiche di sviluppo, investimento e gestione che non possono prescindere dal necessario raccordo fra le varie anime della pubblica amministrazione e della necessaria sintesi con le istanze degli operatori privati.

Troppo spesso, sbagliando, le questioni portuali e quelle della logistica a terra sono state trattate separatamente. In un porto o sistema di porti, è essenziale tanto la profondità dei fondali (annoso tema dragaggi) e la lunghezza delle banchine quanto il collegamento diretto e adeguato al trasporto delle merci da/per i distretti di produzione e di consumo; la definizione di un indirizzo strategico e di pianificazione delle politiche del mare non può prescindere dal necessario raccordo con la portualità e la logistica.

I porti sono un asset strategico: molti di essi sono terminali delle reti TEN T e sono pienamente integrati nei cicli logistici internazionali. La nostra visione come categoria è che i sistemi portuali, parte del più ampio sistema logistico, siano al servizio dell'economia del paese ed in quanto tali, debbano necessariamente poter adattarsi in maniera dinamica ai cambiamenti, anche geopolitici: vorremmo richiamare dunque l'attenzione sulla necessità di porre la merce e le relative esigenze al centro del dibattito perché altrimenti rischiamo di dimenticarci del motivo per cui navi, treni, camion partono ogni giorno e vengono costruite banchine, dighe e infrastrutture logistiche.

I nostri porti dovranno essere in grado di attrarre traffici, a supporto, come detto, dell'economia del paese, che importa materie prime ed esporta prodotti finiti: l'attrattività si declina anche offrendo servizi di qualità e collegamenti adeguati, superando le visioni campanilistiche attuali.

- ribadire la natura pubblicistica delle AdSP quali enti pubblici non economici e attuare compiutamente la legge 84/1994 assicurando autonomia finanziaria e amministrativa

Riteniamo che sia necessario migliorare in alcuni punti la Legge 84/94, che ha un ottimo impianto di base che non ha potuto essere completato. Ribadiamo la necessità che le AdSP restino enti pubblici non economici, dotate di autonomia finanziaria e amministrativa, facenti capo ad un'unica autorità di controllo, segnatamente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La governance, dunque, deve essere rafforzata a livello centrale, tramite l'istituzione di un organismo nazionale cui attribuire la competenza per attuare la politica portuale del Governo, declinata in una visione logistica globale.

Si rappresenta la necessità di prevedere un ordinamento speciale che consenta loro di rapportarsi con soggetti internazionali che non contemplano le limitazioni tradizionali dell'amministrazione pubblica, prevedendo una disciplina che sia speciale rispetto alle norme della legge Madia e alle norme generali sull'amministrazione pubblica.

- prevedere un riordino delle competenze tra le diverse Autorità per evitare duplicazioni di funzioni e sovrapposizioni che determinano un costo in termini di inefficienza e di freno ad una chiara prospettiva di sviluppo

Si coglie, quindi, con favore l'ipotizzata introduzione di un coordinamento centrale delle Autorità di Sistema portuale in materia di porti per consentire anche investimenti di lungo periodo all'estero e alleanze internazionali che garantiscano all'Italia di mantenere competitività logistica internazionale. È, però, importante che tale coordinamento non si sovrapponga, in termini di competenze al Ministero, che deve mantenere la vigilanza, o all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Proprio quest'ultima Autorità dovrà necessariamente rivedere le relative competenze in modo maggiormente aderente all'ordinamento europeo, ossia occupandosi esclusivamente dei servizi portuali che siano di interesse generale e che, quindi, godono di una fattispecie di protezione dal mercato che necessita la verifica dell'equilibrio economico finanziario e delle tariffe di accesso calmierate o, comunque, regolate.

In questo quadro andrà riconsiderato e valorizzato il ruolo e il contributo che le rappresentanze associative degli operatori possono fornire all'attuazione del piano di sviluppo dei porti immaginando un Coordinamento a livello centrale che possa coinvolgere attivamente tutti gli attori e stakeholder della filiera logistica in un confronto operativo, e non più solo consultivo, con le Autorità preposte.

- b) intervenire a livello di investimenti per rafforzare efficienza e qualità del servizio nelle seguenti aree:

- **Digitalizzazione.** occorre realizzare compiutamente il progetto previsto a livello di PNRR di un'infrastruttura logistica digitale, interoperabile e sicura al servizio degli operatori della filiera logistica e dei traffici delle merci. Le piattaforme per la gestione dei dati, la digitalizzazione dei processi sottesi allo scambio dei dati nella filiera e nei nodi logistici e la prevenzione da possibili minacce alla sicurezza dell'infrastruttura sono obiettivi da attuare compiutamente per rendere moderno, efficiente e competitivo il sistema logistico del Paese.
- **Intermodalità.** Completare e realizzare le iniziative infrastrutturali progettate e finanziate e, inoltre, prevedere incentivi all'intermodalità favorendo quei porti e terminali che, ove possibile, incrementino lo sviluppo di traffico ferroviario, incrementino la fluidità della movimentazione riducendo i tempi di sosta dei contenitori e delle merci in generale, aumentando, quindi, i volumi di traffico grazie all'efficienza dei tempi di gestione prevedendo un'incentivazione basata su riduzione dei canoni almeno pari alla maggior produttività comprovata dalla velocità di uscita delle merci dal terminal.
- **Semplificazioni.**
  - Dare piena attuazione agli atti normativi per l'avvio delle ZLS e delle ZES che grazie alla semplificazione amministrativa e all'applicazione di una legislazione economica agevolata e all'offerta di incentivi di natura fiscale sarebbero in grado di attrarre investimenti nelle aree portuali, contribuire allo sviluppo del territorio in una logica di maggior integrazione tra industria e logistica.

Considerato il tempo intercorso dalla legge istitutiva delle ZLS occorrerebbe forse interrogarsi su quali siano i motivi che hanno causato tali ritardi: se si ritiene che effettivamente le ZLS siano rispondenti alle esigenze delle merce per cui il legislatore le ha ideate, allora è necessario procedere con maggiore impulso, se viceversa si ritiene che il dispositivo normativo sia ancora debole, soprattutto in termini di benefici per le imprese che vi si dovessero insediare, allora sarebbe opportuno procedere ad una rapida revisione ed irrobustimento del contesto di normativa di favore a vantaggio delle ZLS.

ZES e ZLS possono rappresentare un utile strumento di flessibilità che, se mal gestito, può facilmente essere convertito nella classica occasione mancata: occorre pertanto procedere con celerità con la relativa istituzione.

- Dare piena attuazione al SuDoCo. Il LPI della Banca Mondiale colloca l'Italia in modo stabile al 19° posto essenzialmente per l'inefficienza logistica che costa al nostro Paese 70 miliardi di euro di cui 30 determinati dalla burocrazia e dai ritardi digitali.
- c) Esercitare un'attenta vigilanza sul rispetto delle regole della concorrenza per assicurare condizioni di mercato che favoriscano la competizione e la crescita degli operatori. In proposito si registra la decisione della Commissione Europea, assunta proprio nei giorni scorsi, di non rinnovare il "Consortia Block Exemption Regulation" [C(2023) 6700 final].

La geografia dei traffici di trasporto è ovviamente mutata nel tempo e ci si ritrova oggi davanti ad un mercato globale che vede coinvolti attori dalla connotazione sempre più concentrata e con rischi concorrenziali progressivamente maggiori.

Per questa ragione si accolgono con favore le attenzioni del Parlamento e del Governo verso la limitazione del regime di tassazione agevolata di cui gli armatori possono fruire per le attività accessorie svolte a terra, affinché si possa preservare la competitività della filiera logistica sia con riferimento al trasporto su gomma e ferrovia, quanto con riferimento alle attività accessorie e connesse al trasporto quali le spedizioni e la gestione dei centri logistici intermodali.

Sempre in argomento sarebbe auspicabile rivedere la disciplina delle concessioni portuali al fine di vigilare sulle concentrazioni ed evitare gli abusi di posizione dominante.

Da questo punto di vista, si auspica che una eventuale regia centrale nella governance dei porti (come ipotizzata dalle diverse risoluzioni presentate) consenta allo Stato di avere un'interlocuzione strategica con gli Stati stranieri, gli investitori e i big carrier con profonda competenza tecnica e una univoca politica industriale dei trasporti e della logistica.

Si ringrazia per l'attenzione