

DA: ADRIA ECO  
SETT. / OTT. 2011

# ASSOPORTI: LA RIFORMA CHE VORREI

Autonomia finanziaria, Autorità portuali agili, innovazione sui dragaggi e le dogane, piani regolatori in 90 giorni. Ecco le principali novità per il sistema portuale italiano

**I**l momento del coraggio. Questo il commento di Pasqualino Monti nell'indicare quelli che – secondo lo schema che Assoporti ha fornito al governo – dovranno essere i capisaldi della riforma portuale, ovvero i contenuti operativi in applicazione delle linee guida dello "Sblocca Italia".

Coraggio di essere pragmatici e di delineare uno scenario di cambiamento che comporti trasformazioni radicali, che non escluda processi di accorpamento e integrazione di Autorità portuali nella logica europea, che produca da subito una selezione della spesa, la conclusione d'importanti investimenti già in cantiere e un netto cambio di marcia nella governance, anche attraverso autonomia finanziaria e autodeterminazione finanziaria.

È indispensabile concentrare le risorse, anche attraverso processi d'integrazione, su quegli investimenti che possono essere utili al Paese, superando qualsiasi logica di campanile o di distribuzione a pioggia. Ma è altrettanto importante ed essenziale procedere in tempi brevissimi alla sburocrazia delle Autorità portuali e quindi alla messa in campo delle risposte operative che il mercato richiede; in primis quelle relative all'efficiamento delle procedure di sdoganamento merci, approfittando di quello che Monti definisce "l'eccezionale lavoro che in questo senso sta svolgendo l'Agenzia delle Dogane" attraverso il processo d'informatizzazione, lo sportello unico e il pre-clearing.

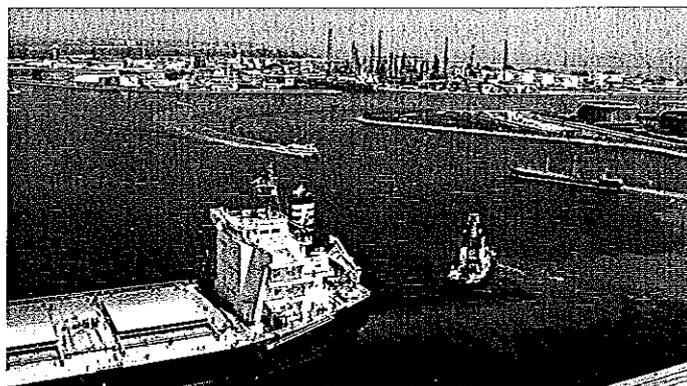
Punto centrale della riforma deve essere l'autonomia e l'autodeterminazione finanziaria. Per realizzare le opere che sono d'interesse per il Paese e che sono state selezionate come tali nell'ambito del Piano strategico della logistica e dei porti, dovrà essere destinato l'1% dell'Iva (che salirebbe al 2% per i porti che faranno sistema) attraverso meccanismi che tengano conto: dei volumi di traffico merci e passeggeri e delle rispettive componenti (merci solide, liquide, in colli; passeggeri in navigazione internazionale, nazionale e locale; dei crocieristi); del numero e del tonnellaggio di stazza netta delle navi arrivate nei diversi segmenti di traffico (navigazione internazionale; collegamenti intracomunitari e nazionali); delle previsioni dei rispettivi piani Integrati di sistema e Piani Regolatori.

Parallelamente è previsto il ricorso a forme di collaborazione pubblico-privato e alla finanza di progetto utilizzando anche a garanzia delle operazioni di finanziamento delle nuove opere le banchine di cui le singole



Pasqualino Monti presidente Assoporti

Sotto: il porto di Venezia.  
A fianco il porto di Genova e di Gioia Tauro



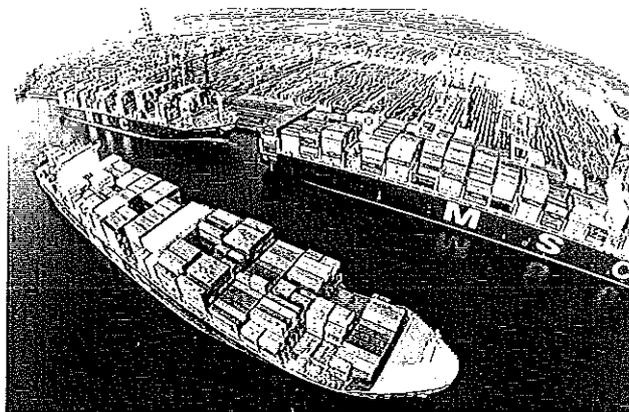


Autorità portuali dovranno patrimonialmente disporre nei porti di competenza e che possono diventare lo strumento per la necessaria leva finanziaria.

L'Autorità portuale dovrà essere libera di determinare le tariffe per quanto attiene le tasse sulle merci e quelle sui passeggeri, in coerenza con le sue esigenze di competitività e/o di finanziamento di opere.

Dovranno avere la possibilità di costituire ovvero partecipare a società, operanti anche all'estero, che esercitano attività accessorie, strumentali o comunque connesse ai compiti istituzionali affidati alle autorità stesse.

Alla base di questi processi si colloca un cambiamento strutturale anche nella natura giuridica e operativa delle Autorità portuali. Secondo lo schema di Assoport, quest'ultime devono diventare a tutti gli effetti enti pubblici a ordinamento speciale, così come per altro evidenziato con chiarezza in questo periodo da più sentenze anche della Corte di giustizia comunitaria. A governarle sarà chiamato un presidente con poteri ampliati nella nomina del segretario generale, dei direttori di più scali integrati sotto un'unica AP, nell'approvare le concessioni di durata non superiore ai 4 anni, nel coordinamento di tutte le attività svolte da soggetti pubblici in porto, e nel presentare il piano regolatore. Quest'ultimo sarà sottoposto a un Consiglio direttivo snello che, nel prendere di fatto il posto del Comitato portuale, sarà composto di un rappresentante della Regione o delle Regioni di cui l'AP e logistica fa parte, uno del Comune o dei Comuni, uno dell'Autorità marittima, uno del Ministero delle infrastrutture e uno del Ministero dell'ambiente. Quest'organismo delibererà i piani regolatori portuali da inviare poi alla direzione gene-

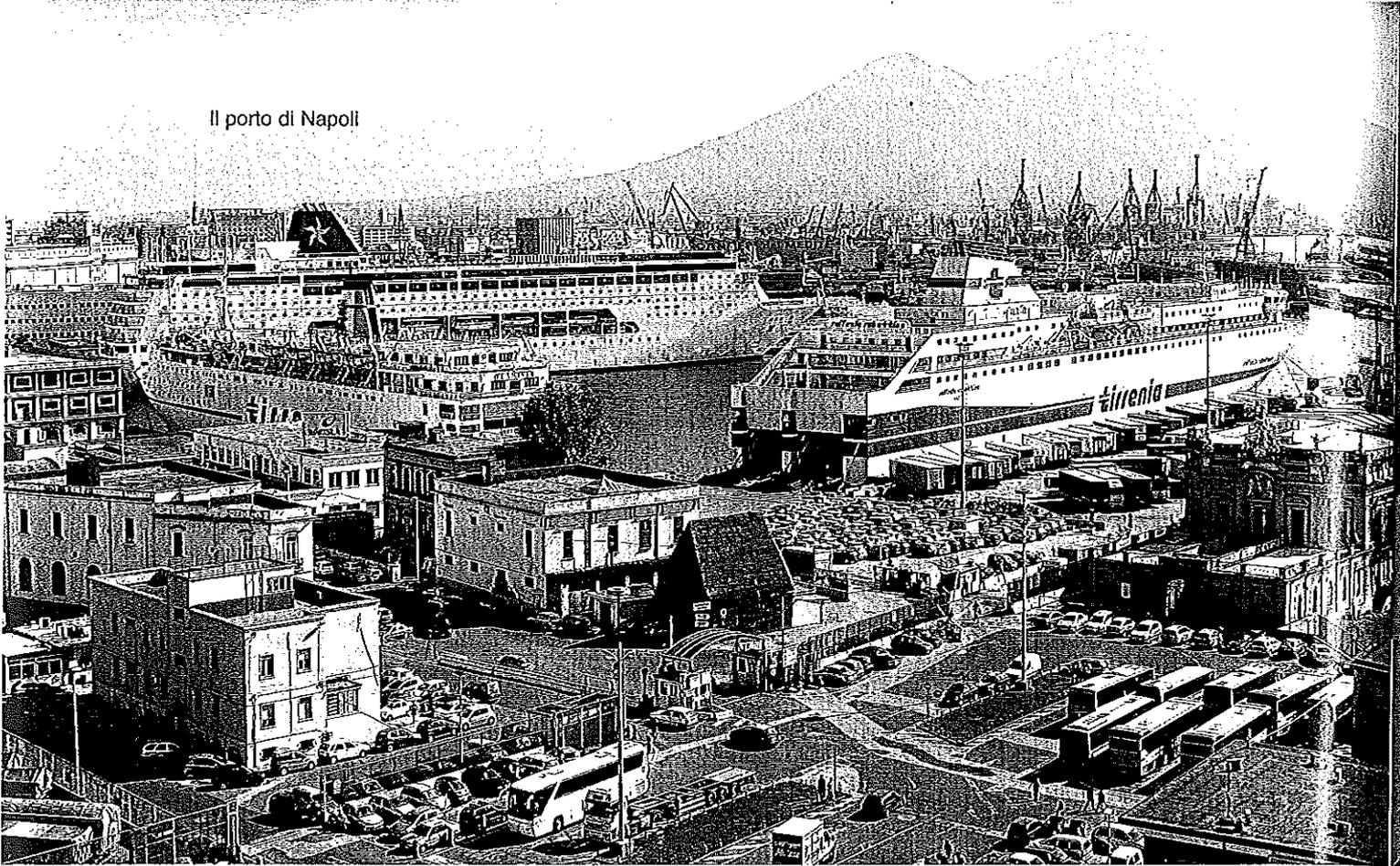


rale porti del Mit che entro e non oltre 90 giorni dovrà approvarli convocando apposita conferenza dei servizi con i soggetti deputati (Mit con il consiglio superiore dei lavori pubblici, ministero dell'ambiente con la commissione via/vas, Mibac, regioni e comuni). Il terzo organismo nell'Ap disegnata da Assoport è una Commissione consultiva in cui sono presenti i rappresentanti dei principali soggetti operanti in porto.

Fra i poteri del Presidente figura anche la possibilità di convocare conferenze dei servizi per imporre le misure di coordinamento fra i vari soggetti pubblici atti a garantire l'efficienza del porto o dei porti.

Stessa impostazione di snellimento amministrativo per risolvere il problema dei dragaggi e dell'iter di approvazione di questi lavori. Qui si cambia in modo radicale. I materiali dragati in porto, una volta verificata la caratterizzazione,

Il porto di Napoli



sono esclusi dalla normativa sui rifiuti se sono riutilizzati nello stesso porto ad esempio per compiere lavori di riempimento.

Sul fronte doganale l'altra importante innovazione. La proposta di Assoportri prevede un servizio reale doganale h24, attraverso lo sblocco della mobilità per il personale doganale attraverso un'operazione a costo zero coperta dai maggiori introiti garantiti dall'incremento negli standard di efficienza e dai maggiori volumi di merce. Sarà reso obbligatorio (attraverso l'immediata emanazione di una direttiva da parte del Ministero della sanità) per la Sanità

marittima e gli altri enti concorrenti allo sdoganamento, di adeguarsi allo sforzo d'informatizzazione e di efficientamento attuato dalle Dogane, prevedendo forme analoghe allo sdoganamento in mare (il cosiddetto pre-clearing) e quindi a un drastico svelimento delle operazioni in porto.

La riforma dovrà affrontare anche il tema del lavoro portuale, riconoscendo che, l'alta flessibilità e la specializzazione coniugate all'esigenza di garantire massimi standard di sicurezza e di mercato fanno parte integrante della natura dell'attività portuale. Per questo occorrerà stabilizzare le attività svolte dal soggetto di cui all'art. 17 ampliandone le competenze in materia di formazione professionale e dando alle nuove autorità più poteri in materia di governo del mercato del lavoro.

Le nuove Autorità, in numero inferiore all'attuale, più autonome dal punto di vista amministrativo e più forti finanziariamente, dovranno essere soggetti di governo di aree vaste, in forte collegamento con le realtà locali, in grado di pianificare e programmare interventi infrastrutturali nelle aree retroportuali connesse al proprio mercato di riferimento. Questo può comportare altresì accordi internazionali e veri e propri investimenti anche esteri per aumentare la propria capacità di attrarre traffico. La pianificazione logistica su aree extraportuali dovrà individuare nuovi limiti territoriali extra demaniali delle circoscrizioni delle nuove Autorità Portuali e logistiche. A esse, nel quadro di una forte autonomia amministrativa, non dovranno essere precluse, potenziando le attuali previsioni di legge, la possibilità d'investimenti anche in servizi ferroviari e in infrastrutture logistiche (interporti, piattaforme logistiche, autoporti etc.). Soltanto scelte innovative, che guardino all'Europa e al ruolo internazionale dell'Italia, potranno far vincere al paese le sfide future e far ripartire il treno dello sviluppo.

Il porto di Trieste

