

NOTA

Oggetto: alcune osservazioni di carattere generale nonché osservazioni relative ad articoli dei DDL n. 120 e 370 di riforma della legislazione portuale che disciplinano tematiche diverse da quelle già oggetto di puntuali proposte di emendamenti da parte di Assiterminal.

A. Osservazioni di carattere generale

- Opportunità di non istituire nuove AP rispetto alle 23 già effettivamente operanti e valutare nel contempo la possibilità di qualche accorpamento.
- Rendere appetibile, ai terminalisti portuali l'effettuazione di nuovi investimenti su infrastrutture e sovrastrutture portuali, anche attraverso nuovi e semplici strumenti di natura finanziaria o di agevolazione (es. fiscale).
- Considerato che il settore del terminalismo e delle imprese di cui agli artt. 16, 17, 18 L. 84/94 opera, similmente allo shipping nazionale (che ha già ottenuto benefici contributivi e fiscali), in un contesto altamente competitivo e deve confrontarsi con sistemi portuali concorrenti pure europei le cui imprese hanno costi del lavoro parecchio inferiori ai nostri, occorre intervenire con provvedimento ad hoc, almeno per un congruo periodo, finalizzato alla riduzione del costo del lavoro (es. 3 punti percentuali di riduzione per la parte a carico del datore di lavoro).
- Per analoghe considerazioni di competitività ed equilibrio rispetto alla portualità estera, è necessario che vengano congruamente ridotte le accise sui carburanti utilizzati dai mezzi operativi operanti esclusivamente negli ambiti portuali dalle sopra citate imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18.
- E' opportuno, soprattutto nell'attuale fase e in prospettiva, che il Governo (avvalendosi ad esempio del CIPE) ponga in essere un processo di programmazione e di pianificazione strategica portuale nazionale, attraverso il quale, nel destinare risorse statali per nuove infrastrutture portuali o per infrastrutture di collegamento con i porti, siano fissati adeguati criteri di scelte, rispondenti alle esigenze e caratteristiche dei mercati nazionali ed esteri (es. efficienza, economicità, congruenza con altri criteri e priorità, impatti su concorrenza e capacità, ecc.).

B. Osservazioni su artt. dei DDL

Art.1 – Non sembra del tutto chiaro il riparto di competenze tra AP e AM; la vigilanza/controllo va all'AP; la sicurezza della navigazione nelle acque portuali è da attribuirsi all'AM.

Art.2 – Sarebbe utile a proposito dei porti di categoria II, porti di rilevanza economica nazionale e internazionale, fare anche un cenno a quelli inseriti nel TEN-T Core Network.

Art.5 – Si ritiene opportuno: un maggiore snellimento, una semplificazione ed una accelerazione dei tempi per le autorizzazioni e le procedure relative ai dragaggi, nonché una maggiore semplificazione per la realizzazione di opere portuali sia da parte del pubblico che del privato.

Art.12 – Evitare che l'applicazione del testo dell'articolo così come formulato possa generare la costituzione di nuovi enti o soggetti strutturati, comportanti nuovi costi ed eventuali conflitti di competenze tra AP, enti locali, regioni, ecc. Sono sufficienti semplici organismi di coordinamento.

Art.15 – Non appare chiara e nemmeno condivisibile l'attribuzione all'AM della competenza in materia di controllo e regolamentazione tecnica ai fini della sicurezza delle attività esercitate negli ambiti portuali: ciò può comportare una dannosa sovrapposizione di funzioni con l'AP (ex art. 24 comma 2bis L. 84/94) e possibili conflitti tra le due Amministrazioni, nonché dicotomie di prerogative autorizzative delle quali l'operatività portuale (in particolare l'handling) non può ragionevolmente essere gravata.

Circa la possibilità di introdurre una tariffa di prontezza operativa per il servizio di rimorchio, forse si potrebbe valutare di allargarne il concetto, prevedendo che questa tariffa, applicata a tutti gli utenti nave, copra una parte dei costi imputabili al presidio universale di sicurezza svolto da detto servizio.

7/10/2013