

## **Primo contributo di Assoporti sulle nuove Autorità Portuali Logistiche di interesse strategico**

Assoporti ribadisce la necessità di dare un rinnovato assetto al sistema logistico portuale italiano in linea con le esigenze strategiche del sistema paese.

Condivide l'esigenza di dare al sistema portuale logistico italiano un'organizzazione capace di regolare e programmare le attività connesse alle radici marittime dei corridoi essenziali europei (core ports e core corridors) e dei "tentacoli logistici" che li connettono con i loro mercati italiani rilevanti ed a quelli dell'Europa continentale che, come noto, stanno sempre più spostandosi ad est e sud.

Ravvisa peraltro la necessità che il disegno tendenziale assuma anzitutto a riferimento i principi dettati dall'unione europea di efficacia e trasparenza; autonomia dei soggetti di governo dei porti e sistemi di auto determinazione finanziaria.

Assoporti:

- 1) è consapevole del ruolo cruciale che i porti debbono e dovranno sempre più assumere per il riavvio della crescita dell'economia italiana sempre più affidata alla sua capacità di competere sui mercati mondiali.
- 2) è consapevole della forte dinamica impressa al confronto competitivo sui mercati -tutti divenuti maggiormente contendibili - dei trasporti via mare e via terra lungo tutta la catena logistica globale che va dalle produzioni oltremare ai mercati continentali e viceversa.
- 3) è conscia dell'importanza che si giunga a forme di collaborazione e possibile aggregazione funzionale, anche di tipo transfrontaliero europeo, tra le Autorità portuali oggi esistenti sulla base di un disegno dalle stesse voluto di sostegno alla competitività italiana sui mercati europei e mondiali e non come risultato di un puro processo di "revisione della spesa", atteso che le Autorità Portuali non gravano sul bilancio pubblico.

L'aumento di competitività del sistema portuale e logistico italiano può essere raggiunto affidando, per ogni corridoio logistico rilevante, alle Autorità Portuali il compito di integrare l'anello marittimo e l'anello terrestre della catena logistica e di coordinare i poteri pubblici interessati con le attività dei privati, in modo da rafforzare il ruolo della portualità italiana rispetto, da un lato, ai grandi carrier marittimi e, dall'altro, ai grandi operatori logistici.

Obiettivo che si può raggiungere se l'offerta coordinata di servizi tecnico-nautici, portuali e retro-portuali supera un certo livello di scala dal quale è ragionevole immaginare possano discendere le economie necessarie a rendere i servizi più competitivi.

È ragionevole immaginare di sfruttare la recente definizione europea delle reti (archi e nodi) trans-europee, centrale e globale, per identificare gli enti e le infrastrutture il cui coordinamento è necessario e sufficiente per dar vita alle entità portuali-logistiche competitive su scala nazionale ed europea.

L'ipotesi è di partire dall'elenco necessario e sufficiente dei porti marittimi, porti di navigazione interna, piattaforme intermodali strada-ferrovia, gli archi stradali, ferroviari, e di navigazione interna che li connettono ai quattro corridoi essenziali Ten-T che interessano l'Italia in quanto archi e nodi delle reti Ten-T centrale e globale; sono tutte infrastrutture che, assieme a quelle immateriali, consentono di produrre i servizi la cui offerta va organizzata in una logica che estende quella dell'art.46 del DL 201/2011.

13 gennaio 2014