

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a
SISTEMI DI LOGISTICA
 Anno IX - n. 1
Marzo 2016
 Rivista trimestrale on line
 Registrazione del Tribunale
 di Napoli
 n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
 Rocco Giordano

Direttore responsabile
 Umberto Cutolo

Comitato scientifico
 Alberto Amatucci
 Luigi Battistelli
 Andrea Boitani
 Giacomo Borruso
 Agostino Bruzzone
 Giulio Erberto Cantarella
 Fabio Carlucci
 Loreto Colombo
 Fabrizio Dallari
 Giulio Maternini
 Giuseppe Moesch
 Pasquale Persico
 Lanfranco Senn
 Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
 Lisa Russo

Redazione
 via Risorgimento, 46
 80028 (Grumo Nevano)
 Napoli
 Tel. +39 081 8332871
 Fax +39 081 3951646
 segreteria.giordanoeditore@
 gmail.com

Editore
 Giordano Editore
 via Santa Brigida, 6
 80132 Napoli
 Tel. +39.081.8332871
 Fax +39.081.3951646
 www.roccogiordanoeditore.eu

Il parere del Consiglio di Stato sullo schema di decreto per le Autorità portuali

A **BBIAMO LETTO CON ATTENZIONE** i punti principali del parere del Consiglio di Stato sullo schema di decreto in materia di Autorità portuali, provando a fare una analisi puntuale dei principali temi trattati che sono stati così schematizzati:

Gli obiettivi della riforma: riorganizzare e semplificare un sistema portuale frammentato e complesso

Il punto centrale non è il numero delle Autorità portuali su cui si è incentrato il dibattito. A nostro avviso è l'Autorità di sistema il punto da focalizzare, ovvero le modalità con cui l'Autorità portuale si "estende" sul territorio; resta da chiarire proprio il "senso" che si è voluto dare alla Autorità di sistema per le politiche di settore.

Resta infatti fondamentale disciplinare il rapporto tra le diverse strutture che costituiscono l'area di influenza del Porto e il ruolo dei diversi Enti presenti sul territorio che interagiscono con il Porto.

Il localismo non può essere riferito al Porto di Salerno o di Napoli, al porto di Genova o a quello di Savona.

Il localismo infatti si supera solo nel momento in cui si costituiscono Autorità di sistema e il sistema è quello di Savona con Genova e La Spezia, quello di Napoli e Salerno, intesi come "sistema" in grado di realizzare la massima integrazione con le aree logistiche del Paese! Le aree logistiche che necessariamente devono essere pensate ad una scala territoriale di riferimento che deve superare anche le singole regioni.

Riprendere il tema delle macro aree logistiche è da ritenersi una opzione politica fondamentale.

La integrazione infatti non si realizza solo rispetto al territorio che gravita sul sistema portuale. In questo caso specifico c'è una gravitazione naturale ed una commerciale, come ad esempio quella naturale del Piemonte sul porto di Savona; la Lombardia sul porto di Genova; mentre sul porto di La Spezia, pur appartenendo al sistema ligure gravita prevalentemente l'Emilia Romagna e parte dei traffici della Lombardia; questa ultima è una gravitazione commerciale come le merci che sbarcano a La Spezia per essere trasferite a Padova. Questo aspetto richiama la integrazione del territorio, con il sistema infrastrutturale e con le piattaforme logistiche, ecc.

Il valore strategico della riforma: riportare l'Italia al centro dei traffici marittimi tra Oriente ed Europa

Su questo punto non si può che essere d'accordo, non può essere solo un commento relativo alla "visione" così come si legge nella relazione, ma deve essere definito attraverso norme chiare e di facile applicazione, superando in primo luogo le posizioni corporative che per anni hanno ingessato il Paese, ma anche politiche pubbliche orientate a semplificare. Una semplificazione è il Ministero del mare.

La Commissione infatti ha colto con grande senso pratico questi aspetti richiamando a commento il punto **"Una riforma necessaria ma non sufficiente: importanza della sua "fase attuativa" è attuazione di altri interventi connessi (ad es., gli interporti e gli ambiti logistici di area vasta)"** e su questo punto che per noi resta fondamentale, così si pronuncia:

"riorganizzazione" della *governance* e 'semplificazione', ancorché necessari, non sono da soli sufficienti a ridare slancio economico al settore.

Segnala, in particolare, l'opportunità del compimento di altre riforme attualmente *in itinere* e strettamente collegate (vedi, ad es., la riforma degli interporti) e anche "non normative" di formazione, di comunicazione istituzionale, di informatizzazione, di monitoraggio delle prassi, insomma di 'manutenzione' costante del funzionamento della riforma. Il parere segnala infine l'esigenza di accompagnare la riforma in esame, in tempi brevi, con iniziative ulteriori su temi (in parte, già delineati dalla Conferenza unificata) quali:

- l'istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, che coinvolgano soggetti pubblici e privati e, in particolare, i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie, stradali, aeroportuali;
- la possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti;
- l'intervento sulle regole di dragaggio.

Tra i punti di forza della riforma viene richiamata oltre alla prevista riduzione delle Autorità, una più efficace pianificazione del porto, così come gli sportelli unici.

A questo punto ci sia consentito richiamare quanto già sottolineato nei numerosi lavori che la Giordano Editore ha pubblicato sul tema - quello del confronto con il porto di Rotterdam - che richiamiamo per riprendere il concetto semplificazione estrema della gestione dei servizi portuali: a Rotterdam tutti gli operatori possono sapere tutto in qualsiasi momento.

Fermo restando una efficiente gestione della parte pubblica del porto, quello che fa la differenza è che tutti gli operatori pubblici e privati condividono lo stesso sistema informatico-telematico.

Allora bisogna consentire agli operatori privati, in particolare ai terminalisti che rappresentano il link tra il mare e la terra di effettuare investimenti in un contesto di riferimento chiaro e trasparente.

Gli altri 5 punti sostanziali sono riferiti soprattutto ad aspetti riguardanti una parte più formale sulle modalità di scelta dei futuri vertici o i rischi da evitare con le duplicazioni di centri decisionali.

Queste premesse sul parere espresso dal Consiglio di Stato solo per richiamare l'attenzione sulla necessità di dare continuità alle politiche di intervento riguardanti il sistema dei trasporti e della logistica nel nostro Paese.

Ed in questa logica, confortati anche dall'apprezzamento del Ministro Del Rio, sul piano della logistica elaborato dal Comitato Scientifico della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, grazie alla fattiva collaborazione degli esperti e dei componenti della Consulta, si richiama per memoria il dossier del Servizio studi del Senato sull'A.S. n. 1185 "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali" del dicembre 2013 n. 87 che fu presentato per un riordino contestuale dei porti e degli interporti.

I contenuti della legge sul link:

<http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00739508.pdf>

ROCCO GIORDANO
rocgior@libero.it



Giordano Editore

**Master di I livello in
Trasporti, mobilità e logistica
al primo giro di boa**

La Unitelma Sapienza e la Giordano Editore a settembre rilasceranno i primi attestati Post - Laurea per il Master di I livello in trasporti e logistica.

Il livello di preparazione per la prima volta è stato definito in modo orizzontale, dando così agli specialisti una lettura completa del settore con le sue criticità, i punti di forza, gli aspetti tecnologici e quelli normativi.
