COMUNICATO STAMPA

ASSOLOGISTICA AUDITA PRESSO L'VIII COMMISSIONE DEL SENATO SULLA RIFORMA PORTUALE (DdL S120 e S370)

Assologistica, che ha presentato nel corso della audizione 7 emendamenti ai testi S120 e S370, pur apprezzando l'introduzione dei sistemi logistico-portuali negli impianti, ha sottolineato l'inderogabile urgenza di fare delle scelte che tengano conto delle possibili integrazioni tra porti, interporti (anche privati) e aeroporti e dei loro bacini di traffico e guardino al territorio come integratore tra imprese, settori produttivi e società. Andrea Gentile, Presidente del Raggruppamento dei terminalisti portuali di Assologistica, che rappresenta unitamente ai terminalisti portuali anche tutti gli altri operatori della catena logistica delle supply chains, ha quindi sottolineato la necessità di passare dal concetto di distretto industriale a quello di distretto logistico, come enunciato nel piano della Logistica del 2006. Dopo aver apprezzato l'introduzione nei testi di primi elementi di normativa sulle espansioni e sui prolungamenti di durata delle concessioni dei terminalisti portuali, ha infine espresso il parere positivo di Assologistica sulle semplificazioni introdotte, come la modifica delle procedure di approvazione del piano regolatore portuale in tempi certi e un coerente coinvolgimento delle istituzioni interessate con un'accentuata funzione regolatrice e di coordinamento delle Autorità Portuali.
Tuttavia, l'Associazione ha evidenziato l'inefficacia di queste come di altre norme in materia portuale e logistica se continuerà a mancare un quadro programmatico generale sviluppato in un'ottica di sistema della portualità nazionale. Ogni porto ha una propria funzione su un'area di influenza e su specifici segmenti merceologici o su tipi di vettore e la funzione programmatoria dello Stato – coerente con valutazioni pertinenti sui mercati contendibili come quella svolta in sede comunitaria – dovrebbe indicare alle Autorità Portuali il fine da perseguire e mettere fine alla anarchia delle ambizioni localistiche. È infine necessario allinearsi all'Europa, corrispondendo di più nella filosofia legislativa e nelle definizioni normative al disegno programmatico riguardante traffico transoceanico, transhipment e connessioni con le reti TEN-T, definendo i porti di sistema da far coincidere con il "core network" individuato dalla Unione Europea.
"Abbiamo notato con piacere un forte interesse da parte dei Senatori della Commissione, con un livello di discussione sugli emendamenti da noi presentati che cogliamo, molto positivamente, come una nuova attenzione verso la nostra categoria" ha commentato a margine il Presidente del Raggruppamento portuale terminalistico di Assologistica, Andrea Gentile.

Roma, 16 ottobre 2013

Per contatti con la Stampa:
Giovanna Visco
Cell. 333 209 11 47

EMENDAMENTI PRESENTATI DA ASSOLOGISTICA AI DISEGNI DI LEGGE DI RIFORMA PORTUALE (S 120 e S 370)

1° Emendamento
Introduzione della definizione della categoria dei porti di transhipment, basata sulla soglia di oltre il 75% dei contenitori (TEU) trasbordati da una nave all'altra. Questa identificazione normativa facilita in prospettiva la definizione di interventi mirati in questi porti che competono in un mercato mediterraneo le cui regole (di sicurezza, di lavoro, amministrative) sono molto diverse da quelle nazionali.

2° Emendamento
In materia doganale, si richiede l'introduzione nei sistemi logistico-portuali di un adeguamento ai dettami comunitari che a certe condizioni, consentono la possibilità di depositare la dichiarazione doganale in un ufficio diverso da quello in cui le merci sono presentate. Su tale punto nella precedente legislatura si è espressa anche l'Agenzia delle Dogane.

3° Emendamento
Sul servizio di rimorchio portuale si propone che sia chiarito inequivocabilmente che la tariffa di prontezza operativa del servizio possa essere introdotta non solo per riequilibrare i conti dell'azienda concessionaria del servizio, ma anche ed indipendentemente quando il servizio universale di safety portuale esercitato dalle aziende di rimorchio sia di fatto a carico di una minoranza di utenti perché commista alla tariffa di servizio commerciale.

4° Emendamento
Introduzione del price cap. In recepimento della raccomandazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 14.12.2012 con la quale si invitavano le autorità competenti a fissare meccanismi di determinazione delle tariffe sulla base di un sistema " price cap " che di fatto risulta un sistema che incentiva maggiormente l'efficienza rispetto al meccanismo oggi in uso del " rate of return " e che, sempre secondo l'Antitrust, non appare in contrasto con le esigenze di sicurezza dei servizi e può garantire maggiore capacità competitiva ai porti nazionali.

5° Emendamento
Lavoro temporaneo. L'emendamento è finalizzato a ridefinire se e quando sia possibile concludere il contratto di fornitura di lavoro temporaneo nell'ambito delle trattative per il rinnovo del CCNL.

6° Emendamento
Appalti di operazioni portuali. L'emendamento è volto ad eliminare una ingiustificata limitazione introdotta dal Senato agli appalti di operazioni portuali. L'appalto di una fase o di un segmento di un ciclo industriale è disciplinata nel diritto comune dall'art.1655 c.c. e dall'art.29 del Decreto Legislativo 276/2003 e si distingue dalla somministrazione di manodopera "per l'organizzazione dei mezzi necessari da parte dell'appaltatore, che può anche risultare, in relazione all'esigenze dell'opera o del servizio dedotti in contratto, dall'esercizio del potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati nell'appalto, nonché per l'assunzione del rischio di impresa". In ambito portuale tale opzione imprenditoriale viene limitata nel seguente modo dall'art.18, co.7 del testo vigente della legge 84/94: "su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art.16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo". Il testo approvato dal Senato restringe ulteriormente lo spazio di autonomia imprenditoriale, disponendo che tali attività siano "non preponderanti" e che le stesse debbano inoltre non essere inserite in quella parte di ciclo operativo che coincide le operazioni di sbarco o imbarco.

7° Emendamento
Investimenti infrastrutturali del concessionario. L'emendamento è finalizzato a rendere più coerente il testo della norma che, riferendosi ad investimenti infrastrutturali effettuati dal concessionario, già prevede che la concessione possa essere assentita "per un periodo proporzionale al rapporto tra gli ulteriori investimenti e quelli indicati nel programma". La norma sarebbe inoltre resa più coerente con i recenti provvedimenti (Legge 134/2012) tesi a stimolare investimenti privati nelle infrastrutture portuali.

Associazione Italiana Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Magazzini Frigoriferi, Terminalisti Portuali, Interportuali ed Aeroportuali
MILANO: Via Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel.: 02/669.15.67 - 02/669.03.19 - Fax: 02/66.71.42.45 - e-mail: milano@assologistica.it
ROMA: Via Panama, 62 - 00198 Roma - Tel.: 06/84.128.97- Fax: 06/88.448.24 - e-mail: roma@assologistica.it
Sito internet: http://www.assologistica.it - Sito Euromerci: http://www.euromerci.it
COD. FISC.: 03940680154