

## Politica marittima nazionale, è l'ora della rivoluzione

Gli elementi di una potenziale rivoluzione della politica marittima nazionale - Riflessioni nell'ambito della presentazione del libro di Luigi Merlo "Rivoluzionare la politica marittima italiana. Per un vero Ministero del Mare" - Incontro promosso dal Propeller Club Port of Leghorn.

📅 25 Gennaio 2024 📍 Ports, Shipping 🗨️ Redazione



**di Luca Brandimarte avv. marittimista, resp. Ports, Logistics & Competition, Assarmatori**

**LIVORNO** – Pubblichiamo le riflessioni dell'**avvocato marittimista, Luca Brandimarte, responsabile Ports, Logistics & Competition di Assarmatori** riguardanti le grandi sfide che attendono i porti e lo shipping nazionali, la cui portata è in grado di innescare una rivoluzione dell'intero assetto.

Tali riflessioni si inseriscono nel contesto della **presentazione del libro di Luigi Merlo**, direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia del Gruppo MSC e presidente di

Federlogistica, testo dal titolo: "**Rivoluzionare la politica marittima italiana. Per un vero Ministero del Mare**". Incontro promosso dal **Propeller Club Port of Leghorn**, organizzato dalla **presidente del Club, Maria Gloria Giani** presso Yacht Club Livorno, al quale sono intervenuti oltre all'autore: **Federico Barbera, presidente Assimprese Livorno** e presidente Onorario Fise Uniport, il **presidente** e il **segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale MTS**, rispettivamente **Luciano Guerrieri** e **Matteo Paroli**, il **sindaco di Livorno, Luca Salvetti**, l'**assessora al Porto** del Comune di Livorno, **Barbara Bonciani** e l'avv. **Brandimarte** per le conclusioni.

**Scrive Brandimarte:**

*«Il trasporto di merci via mare e la portualità italiana, ma più in generale l'intero cluster marittimo-portuale, sono attesi nei prossimi mesi da alcune novità in grado di rivoluzionare l'intero assetto così come lo abbiamo conosciuto fino ad oggi.*

*In primo luogo, il tema del (mancato) coordinamento infrastrutturale che negli ultimi anni ha, di fatto, riguardato l'ambito portuale. A distanza di otto anni dalla riforma portuale del 2016 che ha dato vita alle Autorità di Sistema Portuale, infatti, si può dire che a venire meno è stato un effettivo coordinamento delle scelte strategiche a livello centrale; tant'è che la **Conferenza dei Presidenti delle AdSP**, strumento che avrebbe potuto (e soprattutto dovuto) assumere tale ruolo, **non si è riunita con la frequenza auspicata (anzi...)** e le varie realtà territoriali non hanno ricevuto quell'indirizzo chiaro a livello centrale che, invece, era opportuno oltreché atteso. Circostanza questa che, talvolta, ha portato le realtà locali a dei "salti in avanti" in assenza di una preventiva "project review" di quelle infrastrutture tali da potersi realmente considerare come di "sistema".*

*L'auspicio dunque è che – pro-futuro – **indipendentemente dal modello gestorio** (o, come si dice oggi tra gli addetti ai lavori, della natura giuridica) **di chi amministra il porto**, tale **coordinamento nazionale sia attuato in concreto**, soprattutto a **livello di investimenti – impensabile**, infatti, proseguire con una **distribuzione "a pioggia"**, senza tenere conto del **rilievo strategico dei singoli scali** – e di regole (così come altrettanto impensabile è la dotazione di un sistema regolatorio unitario solo sulla carta ma differente, nella sostanza, nella sua applicazione tra porti, talvolta, vicini).*

*In secondo luogo, altra questione di rilievo è quella relativa alla **digitalizzazione**, processo sul quale **l'intero sistema è in ritardo** ed è quindi chiamato a recuperare. Attraverso la Componente M3C2 "**Intermodalità e logistica integrata**" del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, saranno **finanziati interventi** per consentire ai fornitori dei servizi ed agli utenti di poter **dialogare su una unica Piattaforma Logistica Nazionale ("PNL")**, per un ammontare complessivo di **175 milioni di euro**, che riguarderanno il **co-finanziamento pubblico (fino al 40%)**:*

*(i) per gli **investimenti in progettazione ed acquisto** da parte delle imprese private di trasporto e logistica di piattaforme digitali di scambio informazioni, gestione, monitoraggio e "tracking" della merce con i caricatori ed i clienti finali e con la PLN;*

**(ii) di sistemi digitali** di ottimizzazione dei carichi attraverso l'utilizzo di tecnologie di intelligenza artificiale e sistemi di c.d. "dynamic route planning";

**(iii) di piattaforme digitali e strumentazione** per la de-materializzazione documentale secondo gli standard definiti da PLN e di spese di e-learning ed attività di formazione correlate agli investimenti in tecnologie digitali.

**L'occasione è insomma "ghiotta"** per fare quel passo avanti atteso da tempo, "sfruttando" anche le novità in merito contenute nel **"DDL Semplificazioni"** il cui iter parlamentare, seppur riferito ad un aggiornamento di alcune norme del Codice della navigazione, è in corso attualmente in prima lettura al Senato.

"Last but not least", quello che è il vero "game changer" del nostro sistema, ovvero la **transizione energetica**; trattasi questo di **un cambio di paradigma senza precedenti**, forse **ancor di più di** quanto introdotto con la **famosa sentenza della Corte di Giustizia del'91, la c.d. "Porto di Genova"** che di fatto diede il là all'iter propedeutico alla nascita della legge portuale nella sua prima forma.

Inutile ribadire in questa sede **gli effetti (potenzialmente devastanti) dell'ingresso dello shipping nell'EU-ETS**, avvenuto, anche se **non ancora a pieno regime**, lo scorso 1° gennaio. Quello che è certo è che tale sistema **genererà fondi, stimati per quel che riguarda l'Italia in alcuni miliardi di euro all'anno**, e qui abbiamo la possibilità di trasformare questo strumento da criticità a risorsa.

**Una parte di questo gettito**, che corrisponde circa al **30%**, rimane a Bruxelles; ma **il resto dei fondi entrerà nel bilancio del nostro Stato**, e dovrà essere **speso secondo dei criteri** che sono determinati dalla legge. Nello specifico, dall'articolo 10 della **Direttiva europea del maggio 2023 e dal D.Lgs. n. 47/2020** che, ad oggi, è **la Bibbia dell'ETS in Italia** e che adesso dovrà **essere modificato anche per il trasporto marittimo**.

Considerato quindi che, come detto, **avremo diversi miliardi di euro di gettito che le imprese italiane e quelle che operano nel Paese dovranno versare all'Europa attraverso l'accesso al meccanismo delle aste** (o quote), ci aspettiamo che **con questi fondi vengano realizzati investimenti** – oltretutto **dall'armamento e dalle principali industrie, ivi incluse quelle della filiera, anche dagli operatori portuali** quali i **depositi costieri** e gli **operatori di servizi di bunkeraggio** – che vadano proprio **nell'ottica della transizione energetica non solo delle navi ma anche degli scali portuali** nel rispetto di quanto previsto, da ultimo, dal Regolamento (UE) n. 1084/2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (c.d. "Regolamento AFIR")».

Link: <https://www.corrieremarittimo.it/shipping/politica-marittima-nazionale-e-lora-della-rivoluzione/>