

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Nel Pnrr finale niente rinnovo naviglio né autoproduzione; ci sono digitalizzazione, semplificazioni e regolamento concessioni

Nicola Capuzzo · Monday, April 26th, 2021

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza uscito dall'ultimo Consiglio dei Ministri che si è riunito sabato 24 aprile 2021 a partire dalle 22:00 e in viaggio verso Bruxelles presenta per l'industria del trasporto marittimo e dei porti alcune novità importanti rispetto all'ultima bozza di venerdì scorso .

Due sono le previsioni che immediatamente saltano agli occhi perché rimosse dopo l'esame del Consiglio dei Ministri e dunque assenti nella versione definitiva del Piano: una sono i fondi destinati al rinnovo delle flotte navali (soprattutto traghetti, bettoline Gnl e altri mezzi costieri) e l'altra è il riferimento all'autoproduzione che era stato inserito in un paragrafo dedicato a misure antitrust.

**Il capitolo intitolato “Energia rinnovabile, idrogeno, rete e transizione energetica e mobilità sostenibile” destina ancora 3,4 miliardi a ‘Rinnovo flotte bus, treni verdi’ ma è scomparso ogni riferimento ai mezzi navali.** Eppure fino a sabato il testo riportava: “Per rendere il trasporto locale più sostenibile è previsto il rinnovo di 5.540 autobus a basse/zero emissioni, l'acquisto di 53 treni elettrici e di navi verdi, 4 traghetti e 3 aliscafi alimentati a Gnl”. Inoltre il Pnrr specificava che “per le navi destinate ai servizi di continuità territoriale di cabotaggio e di pattugliamento dei mari è previsto un cofinanziamento del 50% per l'acquisto di 19 nuove navi a corto raggio, o 5 unità a medio lungo raggio e il retrofitting di 9 unità a corto raggio e di 47 navi a medio lungo raggio. A queste misure si accompagnano interventi per lo sviluppo di infrastrutture per il bunkeraggio di Gnl che prevedono la realizzazione di 3 piccoli impianti di liquefazione nel Centro-Sud, lavori nel rigassificatore di Panigaglia per consentire il rifornimento di bettoline per il bunkeraggio e l'acquisto di 2 bettoline Gnl”. Di tutto questo non c'è più traccia e alcune risorse potrebbero essere state trasferite al fondo complementare al Pnrr.

**Cancellato, dopo le vibranti proteste di Ancip e dei sindacati confederali, anche il richiamo al diritto di autoproduzione per le compagnie di navigazione nei porti italiani che il documento riportava nell'ultima bozza pre-Consiglio dei Ministri al capitolo 2 intitolato ‘Le riforme abilitanti: semplificazione e concorrenza’.** Fra le misure trasversali e le misure settoriali per la concorrenza ne riportava alcune specifiche per i porti. Cancellato sia il riferimento al “superamento per i porti di medie e grandi dimensioni del divieto di cumulo di concessioni per la medesima attività in area portuale” (previsto dall'articolo 18 comma 7 della legge 84-1994) sia il “superamento del vincolo

di autoproduzione” che a questo punto rimane previsto da una norma approvata, in sede di conversione in legge, nel ‘decreto rilancio’ ma ad oggi ancora non applicabile perché mancano i relativi decreti attuativi.

**Confermata inoltre anche l’esclusione dal Piano finale dei circa 3 miliardi di euro destinati a interventi di sviluppo infrastrutturale negli scali** (cold ironing, nuova diga di Genova, porto di Trieste, ecc.). Dovrebbero essere finanziati attraverso un altro fondo complementare ma nel Pnrr non sono entrati.

Passando infine all’esame di quello che invece figura all’interno della versione definitiva del piano, per ciò che riguarda i porti ci sono, nel capitolo intitolato ‘Intermodalità e logistica integrata’, due ambiti d’intervento: uno che riguarda lo sviluppo del sistema portuale e un altro riferito a intermodalità e logistica integrata.

Nel primo si legge: “Riforma 1.1. **Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica**: Al fine di ottenere una visione strategica unitaria del sistema portuale italiano, sarà predisposto l’aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) sia a livello di Piano Regolatore Portuale (PRP). Riforma 1.2. **Attuazione del regolamento che definisce l’aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali**: L’obiettivo del regolamento è quello di definire le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l’individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari. Riforma 1.3. **Semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti di Cold Ironing**: La riforma consiste nella definizione e approvazione di procedure semplificate per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio”.

Il paragrafo dedicato invece a Intermodalità e logistica integrata parla di: “Riforma 2.1. **Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l’effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli**. L’obiettivo consiste nella creazione di un apposito portale a servizio dello Sportello Unico dei Controlli, che permetterà l’interoperabilità con le banche dati nazionali e il coordinamento delle attività di controllo da parte delle dogane. Riforma 2.2. **Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci**. La riforma è volta a rendere interoperabili i Port Community System, ovvero gli strumenti di digitalizzazione dei movimenti di passeggeri e merci delle singole Autorità di Sistema Portuale, in modo che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale. Riforma 2.3. **Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti**, con particolare riferimento all’adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all’individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci”.

Il Pnrr più nel dettaglio spiega che “la digitalizzazione dei documenti di trasporto è un elemento chiave della strategia Ue per la mobilità delle merci in tutte le modalità di trasporto, come dimostrano i recenti Regolamenti europei 2020/1056 e 2020/1055, finalizzati, rispettivamente, a facilitare lo scambio di informazioni elettroniche e a prevedere l’utilizzo della “Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route” elettronica (eCMR) come parte dei controlli sulle operazioni di cabotaggio stradale. I principali benefici attesi dall’introduzione dell’eCMR in Italia sono: 1. maggiore sicurezza, velocità ed economicità dei flussi informativi; 2.

semplificazione dei flussi informativi tra gli attori della catena logistica; 3.riduzione dei costi di emissione, molto inferiori a quelli del CMR cartaceo; 4. minore possibilità di errori e discrepanze tra le versioni in possesso del mittente, del trasportatore e del destinatario della merce; 5. maggiore trasparenza e facilità di controllo, con particolare riguardo all'intermodalità e alla duplicazione dei controlli, in virtù del monitoraggio costante delle operazioni e della possibilità di accedere alle informazioni in tempo reale; 6. incentivazione della competitività delle imprese di autotrasporto italiane nell'acquisizione di contratti di trasporto internazionale da parte di imprese degli Stati che già applicano il suddetto Protocollo”.

**Nicola Capuzzo**

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, April 26th, 2021 at 9:52 am and is filed under [Economia, Navi, Politica&Associazioni, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.