

# Riforma porti



Le Regioni e Province autonome, in via preliminare, precisano di potersi esprimere in pienezza sulle parti dell'articolato che concernono direttamente il proprio ruolo e le proprie funzioni, limitandosi invece a una valutazione di principio per le parti che attengono prettamente

alle Autorità Portuali, per ragioni che attengono la sfera delle competenze e la dimensione non tecnica delle relazioni tra Regioni ed Autorità portuali.

Le Regioni e Province autonome condividono la necessità di adottare una riforma della legislazione nazionale in materia di portualità (L. 84/94) che:

o tenga conto del diverso contesto economico-sociale intervenuto nei vent'anni trascorsi dall'approvazione dell'attuale normativa, la quale rispondeva ad esigenze di organizzazione del lavoro, mentre oggi sono prioritarie le dinamiche commerciali ed occupazionali in un contesto globale e di contrazione del mercato;

o ponga al centro del dibattito l'attuazione di una reale autonomia finanziaria dei porti;

o sia market-oriented per fornire ai porti, e di conseguenza agli attori della catena logistica, uno strumento normativo pragmatico, capace di rendere i porti italiani realmente competitivi con i porti europei;

o non prescinda dalla fondamentale questione della definizione della figura giuridica delle Autorità Portuali che renda le stesse autenticamente imprenditoriali, con il conseguente svincolo dalle procedure di carattere pubblicistico che incidono sui tempi realizzativi e sull'organizzazione del lavoro;

o sia compiutamente "europea": essa deve essere riesaminata

alla luce dei più recenti orientamenti comunitari in materia portuale in particolare per quanto concerne la possibilità che verrebbe riconosciuta nuovamente alle autorità portuali di poter acquisire quote di partecipazione in società che gestiscono terminali portuali (si segnala altresì lo schema di regolamento europeo sull'accesso ai servizi portuali di cui alla proposta di Regolamento COM (2013) 296;

o dia adeguato rilievo ai porti "core" della rete TEN-T;

o imposti una razionalizzazione del sistema delle Autorità Portuali;

o tenga conto della necessità di una maggiore integrazione tra la normativa di ambito portuale con quella in fase di revisione concernente la disciplina sugli interporti e le piattaforme logistiche.

Auspicano, con riferimento alla forma giuridica dei porti, un intervento legislativo che sappia omogeneizzare le istanze applicative della sentenza Leipzig-Halle con la finanziabilità delle opere essenziali di interconnessione con nodi e corridoi (es. ultimo miglio) mirando ad una dimensione univoca ed economica delle Autorità portuali.

Sulla base di tali considerazioni, esse prendono atto della decisione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, espressa durante la riunione di Assoporti del 29 ottobre 2013, di voler predisporre un disegno di legge con un'impostazione assai differente da quelli finora elaborati a livello parlamentare. Tuttavia, nel rispetto del percorso approvativo dei testi attualmente in esame in Senato (DDL 120 e DDL 370) formulano le seguenti osservazioni, coerentemente con le premesse di cui sopra:

i) valutano positivamente le normative di semplificazione, sburocratizzazione e velocizzazione procedurale, sia per quanto riguarda le operazioni mercantili che per quanto concerne le opere di dragaggio;

ii) valutano positivamente l'estensione dei poteri dei presidenti di autorità portuali;

iii) valutano negativamente la proposta di iter approvativo dei Piani regolatori portuali (PRP), che deve invece essere

snellito, delineato senza facoltatività e disciplinato in modo chiaramente distinto tra porti di II e III classe, lasciando alla facoltà regionale la normazione in materia di Piani regolatori relativi ai porti regionali;

iv) ritengono che la riformulazione dell'art. 46 del "Salva Italia" in materia di Sistemi Logistici, tema di nevralgica centralità per la definizione e lo sviluppo delle relazioni strategiche tra Porti e Regioni, debba essere agganciata all'attuazione effettiva della Direttiva 2010/65/UE in materia di single window e delle procedure diffuse di preclearing; valutano altresì la necessità/opportunità che il Governo sostenga finanziariamente l'avvio dei Sistemi Logistici; considerano fondamentale il coinvolgimento dell'Agenzia del Demanio e dei Monopoli nei processi di attuazione dei servizi di collegamento tra porti e retro porti.

v) chiedono un raccordo automatico tra le progettualità inserite nei PRP e l'Allegato Infrastrutture al DEF;

vi) ritengono che la natura pubblica del demanio marittimo debba e possa prevedere crescenti interventi di natura privatistica, adeguatamente disciplinati, attraverso un sistema concessorio prospettivo e lungimirante;

vii) apprezzano l'apertura alla polifunzionalità dei porti, specie per quanto riguarda i porti regionali anche in correlazione con i bilanci degli enti locali.

Chiedono, inoltre:

a) per quanto concerne i porti regionali, in particolare i porti a gestione diretta, l'inserimento di una norma che consenta la riscossione dei canoni concessori in attuazione di un principio federalista autentico;

b) ancora per quanto concerne i porti regionali, che sia precisato il procedimento finalizzato all'avvalimento di cui all'art. 2 c. 5, primo periodo, salvaguardando il rilievo del ruolo delle regioni. Ciò in ragione degli oggettivi vincoli normativi che non attribuiscono potestà legislativa alle Autorità marittime. Inoltre, gli organi locali sono vincolati ad attribuire orientamenti limitati all'ambito di competenza, invece che di carattere sistemico regionale.

c) per quanto riguarda la zone franche, l'inserimento della disciplina speciale, come per la città di Trieste (fatta salva la specificità di quest'ultima, la cui disciplina è pre-unitaria e per la quale si rinnova la richiesta di disciplina particolare attraverso emanazione di apposito DM, per i porti di Cagliari, Portovesme, Oristano, Porto Torres, Arbatax ex D.Lgs. 75/98;

d) con specifico riferimento alla specificità morfologico ed idraulica del Porto di Venezia, si propone che il DL intervenga con uno specifico articolo con lo scopo di consentire l'armonizzazione dei sistemi di regolamento del regime idraulico (sistema delle dighe mobili M.O.S.E.), con l'accesso, l'uscita o la circolazione delle navi. Lo scopo è di definire una peculiare tipologia di porti individuati dalla legge, per i quali sia necessario definire l'atto che ne regola la disciplina, anche in deroga al Codice della Navigazione ed alle altre disposizioni di legge in materia.

Le Regioni e Province autonome, infine, auspicano:

– per quanto riguarda la proposta di nuova classificazione, più semplice e condivisibile, una reale e celere attuazione del nuovo disposto rispetto all'incompleta attuazione dell'attuale art. 4; a tal fine, è richiesto che il parere consultivo di cui all'art. 2 c. 6 del ddl che riformula l'art. 4 della legge 84/94 sia tradotto in una intesa bilaterale;

– che in ogni fase attuativa sia assicurato il rispetto delle competenze delle Regioni, riaffermato correttamente nell'articolato in ragione della competenza concorrente Stato-Regioni in tale ambito (cfr. art. 1 c. 2 come riformulato in ddl); ne consegue la richiesta di mantenere il parere consultivo delle regioni anche per la classificazione dei porti di II classe;

– che non sia introdotta (cfr. art. 5 c. 15, come riformulato in ddl), per la realizzazione delle opere portuali, la procedura di cui all'art. 81 del DPR 616/77, ma che sia ratificato, per le opere di competenza statale, il sistema del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, visto che la coerenza tra PRP e piani comunali è accertata nell'ambito

dell'Intesa di cui all'art. 5 c. 3 della L. 84/94, cui deve ritenersi assimilata la procedura di Accordo di Pianificazione della LR Toscana 1/2005. E' opportuno che si costruisca legislativamente un sistema che assicuri la coerenza dei piani territoriali con il PRP in una fase precedente l'approvazione di quest'ultimo e non successiva;

– che sia introdotta la definizione di “adeguamento tecnico-funzionale” ai PRP, in linea con gli orientamenti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

#### Conclusioni

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome si riserva, anche in considerazione dei futuri sviluppi dell'iter approvativo dei testi oggi in esame, di presentare un addendum al presente documento contenente richieste emendative puntuali.