CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
15/81/CR6bis/C4-RP

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL) EX ART.29, COMMA 1, DL N.133/2014, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA LEGGE N.164/2014

Considerazioni introduttive

Il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica** (**PSNPL**), adottato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – ai sensi dell'art.29, co. 1, DL n.133/2014, convertito con modificazioni dalla legge n.164/2014 – è finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Trattandosi del primo documento che rileva la strategicità del settore logistico-portuale al fine dello sviluppo del sistema economico italiano, rappresenta un deciso punto di svolta per la visione organica della materia.

Il modello con il quale il Ministero intende superare quello che viene definito dal PSNPL "*municipalismo portuale*" imputato delle principali inefficienze del sistema mare, prevede un robusto trasferimento delle competenze al livello statale.

Secondo la proposta del Ministero, alle ventiquattro Autorità Portuali (AP) esistenti si sostituirebbero le Autorità di Sistema portuale (AdSP), in numero variabile da otto a tredici, a seconda delle ipotesi di accorpamento; a esse sarebbero assegnate tutte le funzioni di pianificazione, gestione, controllo delle attività logistiche e portuali, con maggiore autonomia finanziaria e decisionale rispetto alla configurazione attuale.

Nella nuova ipotesi di *governance*, ad esempio, il Piano regolatore portuale (PRP) non riguarda più il singolo scalo marittimo, ma l'ambito territoriale di "area vasta" che distingue il sistema portuale e le infrastrutture logistico - portuali che vi insistono (si parla quindi di Piano Regolatore di Sistema Portuale - PRSP).

Osservazioni sull'impostazione del Piano

In linea generale, si evidenzia che il documento del Governo su cui viene richiesto il parere delle Regioni è un documento di indirizzo e come tale destinato a non produrre alcun effetto se non a seguito di singoli provvedimenti normativi che da esso possono discendere; per questa ragione le Regioni non possono far altro che esprimere una valutazione di massima su tali contenuti "programmatici".

Le Regioni ritengono il Piano, in quanto "tassello" strategico nell'ambito dell'economia marittima-costiera, di sicuro interesse, rilevando che molte di esse già utilizzano strumenti di pianificazione per i porti localizzati sul proprio territorio proposti dal Piano stesso.

Se l'analisi di contesto e di scenario è condivisibile facendosi essa carico peraltro di indicazioni, proposte e soluzioni da tempo individuate e sostenute da tutti gli attori del sistema (infrastrutture, semplificazione burocratica, introduzione della tecnologia, organizzazione della governance dei porti), non si può non far notare la confusione ingenerata dalla stessa norma originaria, l'art. 29 del decreto cd. "Sblocca Italia". La formulazione della citata norma, infatti, induce a un errore di partenza, confondendo il livello programmatorio, cui anche l'utilizzo del termine *'Piano'* fa subito pensare, e il livello ordinamentale, laddove annovera tra gli scopi del Piano la *"razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali"*.

Ci si chiede, quindi, se il tema degli accorpamenti delle AP sia da ricomprendersi in un siffatto Piano, se ci poniamo in un'ottica programmatoria, soprattutto prescindendo dalle funzioni di tali Autorità, oggetto, tra l'altro, di un parallelo disegno di legge (il ddl per la riforma delle Pubbliche Amministrazioni cd. *'Madia'*).

Le Regioni ritengono che la materia andrebbe trattata in altra sede e non all'interno del Piano. Precisamente la sede ordinamentale propria afferisce all'esercizio della Delega conferita al Governo secondo le previsioni dell'art. 8, co. 1, lett. F) del ddl 'Madia', in corso di esame al Senato (Atto n. 1577).

A questo proposito, le Regioni evidenziano come la competitività dei porti oggi dipenda, comparativamente, meno da fattori "*endogeni*" legati al porto stesso (ad es., lunghezza delle banchine, dotazione sovrastrutturale e di *equipment*, etc.) e sempre di più da fattori "*esterni*" quali: la dotazione infrastrutturali aggiuntive, l'adduzione stradale e ferroviaria, l'esistenza o meno di un servizi intermodali, la presenza di piattaforme logistiche a supporto delle attività portuali, etc.

In un'ottica competitiva con la realtà portuale nord europea, il rafforzamento dei fattori di competitività "*endogeni*" al porto rappresentano un elemento decisivo in un quadro di rafforzamento complessivo della portualità italiana. Tale elemento strategico, seppur colto nella sua essenza dal documento del Governo, necessita, per le Regioni, di una maggiore specificazione e incisività di contenuti, in particolare in relazione ai poteri e alle competenze delle AP, nonché al ruolo attivo di coordinamento potenzialmente assolvibile dalle Regioni stesse.

Appare, pertanto, necessaria una riforma complessiva dell'ordinamento portuale, che tenga conto delle funzioni assegnate alle AP e consenta una globale ricognizione e revisione delle aree di competenza portuale, favorendone un'espansione fino a ricomprendere le relazioni tra porti e retro porti/interporti, e tra porti principali e porti secondari. Le Regioni ritengono, infatti, auspicabile la classificazione, da parte

governativa, degli scali portuali, distinguendo in modo inequivoco tra porti "*di interesse nazionale*" e porti "*di interesse regionale",* adottando strumenti diversi per le relative discipline.

Ruolo delle Regioni

Alla luce di quanto sopra espresso e della condivisione, da parte delle Regioni/PA della strategicità del Piano e dei suoi contenuti innovativi, non si può non porre l'accento sul ruolo fondamentale delle stesse in tale processo di rinnovamento, in quanto istituzioni rivolte allo sviluppo del proprio contesto territoriale e portatrici, su scala nazionale, delle istanze dello stesso.

Purtroppo, l'allocazione al livello istituzionale più alto delle funzioni pianificatorie, se da un lato induce a immaginare una maggiore omogeneità e celerità dei procedimenti amministrativi concernenti l'iter di formazione e approvazione dei piani regolatori portuali e dei progetti di infrastrutturazione portuale, dall'altro comporta una marcata riduzione delle competenze regionali e del ruolo degli enti locali.

Come si legge nelle stesse schede di lettura della Camera dei Deputati, *"il piano sembra presupporre l'approvazione definitiva del disegno di legge di riforma costituzionale S. 1429-B di riforma della parte II della Costituzione, che, tra le altre cose, attribuisce alla competenza esclusiva dello Stato la materia "porti e aeroporti civili di interesse nazionale e internazionale".* Attualmente, infatti, la competenza concorrente di Regioni e Governo ai sensi dell'art. 117 presupporrebbe:

i) il coinvolgimento delle Regioni nella fase di redazione del Piano, precedente all'approvazione dello stesso in sede di Consiglio dei Ministri, e, comunque, la previsione almeno di un parere in sede di Conferenza Stato-Regioni/PA;
ii) la previsione dell'Intesa con la Regione, e non del semplice parere, per la nomina del Presidente dell'Autorità, secondo giurisprudenza della Corte Costituzionale.

Considerazioni finali

In conclusione, in relazione gli aspetti di *governance*, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome auspica che si distingua tra livello programmatorio, in una visione di sistema, in cui le scelte infrastrutturali perseguano scopi strategici, e livello ordinamentale, con scelte di *governance* che tengano conto delle funzioni delle AP in una riforma complessiva del'ordinamento portuale, conciliando le disposizioni del Piano con quelle degli altri atti normativi *in itinere*, evitando approssimative ipotesi di accorpamenti.

A tale specifico proposito, le scelte riguardanti gli assetti ordinamentali dovranno essere correlate al piano di rilancio della portualità italiana, non potendosi attribuire automatico e semplicistico rilievo alla classificazione delle Reti TEN in ambito Comunitario.

Riguardo, infine, all'aspetto delle competenze, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome chiede almeno che il Governo conceda alle Regioni tempi più congrui per l'analisi degli *'specifici strumenti legislativi successivi alla definitiva adozione del piano'* per l'espressione del parere regionale, in un ottica di leale collaborazione tra livelli di governo.

Allegati – Singoli contributi regionali

Al fine di consentire approfondimenti su alcuni dei temi finora accennati ed evidenziare ulteriori aspetti del Piano, anche con considerazioni di carattere più 'territoriale', di seguito si allegano i contributi delle Regioni: **Abruzzo, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte, Puglia, Sicilia, Toscana e Veneto.**

Roma, 30 luglio 2015

Regione Abruzzo
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Lo schema di DPCM, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015, che prevede l'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, rappresenta il raggiungimento di un traguardo molto importante per il rilancio del paese come piattaforma logistica all'interno del Mediterraneo e polo avanzato del sistema delle Autostrade del mare. E' per questo che la Regione Abruzzo condivide la vision dell'intero piano sintetizzata nei dieci obiettivi riportati a pagina 174.

La Regione, però, ritiene in questa sede, richiamare l'attenzione sulle seguenti osservazioni di cui si chiede il recepimento all'interno dello stesso documento strategico.

1) Facilitare il collegamento funzionale tra le Autorità Portuali esistenti ed i porti di interesse nazionale e regionale funzionanti e privi di una governance autonoma all'interno delle previste autorità di sistema portuale.
Si ritiene opportuno segnalare che il sistema portuale abruzzese riveste un ruolo strategico nei collegamenti con i Balcani all'interno della direttrice trasversale tirreno-adriatica. Si rimarca, pertanto, l'esigenza di un collegamentofunzionale Civitavecchia-Ortona-Pescara-Vasto al fine di agevolare i collegamenti di trasporto combinato terra-mare con i Balcani e la Grecia.

2) Facilitare le procedure di accelerazione amministrativa per l'utilizzo pluriennale delle aree demaniali alla condizione che l'area concedendaproduca reddito e lavoro, pena il recupero dell'area da parte dell'autorità marittima competente.

3) Prevedere nelle aree portuali, che presentano spazi sufficienti, la capacità di approvvigionamento energetico del sistema Paese attraverso la realizzazione di aree di stoccaggio di energia pulita e in ossequio alle norme internazionali e nazionali vigenti sulle scorte d'obbligo.

Regione Emilia Romagna
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

La proposta di Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) predisposta dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano del Rio e approvata dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio scorso rappresenta una riorganizzazione da tempo attesa ed è assolutamente condiviso l'obiettivo generale del Piano di integrare la rete logistica italiana, che coinvolge merci e passeggeri, migliorando la connessione dei porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale, con le piattaforme logistiche e con i distretti industriali, intervenendo sui ritardi e le inefficienze dell'attuale organizzazione.

E' decisamente importante anche la previsione di interventi atti ad ottenere la semplificazione amministrativa delle pratiche e l'efficienza dei controlli e delle procedure di sdoganamento, la promozione dell'intermodalità e dei collegamenti di ultimo miglio, per un miglior funzionamento in materia di servizi nautici e l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture portuali.

Si concorda anche sulla necessità di metter mano alla L. 84/94 in riferimento alla Governance ed all'accorpamento delle autorità portuali dando maggior peso ai Core Ports, individuati anche nell'ambito delle reti di trasporto europee, anche se gli accorpamenti e la logica sottesa restano sfumati.

Si ritiene però necessario segnalare alcune questioni.

In primis si ricorda che la materia "porti e aeroporti civili di interesse nazionale e internazionale", appartiene, in base all'attuale testo dell'articolo 117 della Costituzione, alla competenza legislativa concorrente e ciò avrebbe dovuto implicare una diversa modalità di redazione di tale piano, coinvolgendo le regioni già in fase di redazione dello stesso, e comunque prevedendo un parere formale su questo e non semplicemente un parere facoltativo e rilasciato in maniera frettolosa (ricordo che il testo è stato trasmesso ai nostri uffici venerdì 24/7 con la richiesta di esprimersi lunedì 27/7).

Proprio a seguito di quanto appena detto, la struttura di governo del porto che si trova proposta nel Piano risulta anticostituzionale, poiché viene indicato che "La struttura di governo dell'Autorità di sistema portuale sarà composta da un presidente, nominato direttamente dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i presidenti di Regione interessati e da un comitato di gestione, composto oltre che dal presidente, dai membri nominati uno ciascuno dai presidenti delle regioni interessate e, ove presenti, dalle città metropolitane", ma la nomina del presidente, essendo appunto materia concorrente, rende necessaria, alla luce della giurisprudenza della Corte costituzionale, la previsione **dell'intesa con la regione**, e non del semplice parere.

Inoltre si passa dall'attuale Comitato Portuale, che ai sensi dell'art. art. 9 L. n. 84/1994, è costituito da 21 membri (dal presidente dell'autorità portuale, che lo presiede, dal comandante del porto sede dell'autorità portuale, con funzione di vice presidente, da un dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale competente, in rappresentanza del Ministero delle finanze, da un dirigente del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, in rappresentanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal presidente della giunta regionale o da un suo delegato; dal presidente della provincia o da un suo delegato; dal sindaco del comune in cui è ubicato il porto; dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio o, in sua vece, da un membro della giunta da lui delegato, da sei rappresentanti delle diverse categorie di imprese operanti nel porto, da sei rappresentanti dei lavoratori e da un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nel porto) ad un Comitato di gestione composto, ad esempio nel casi di Ravenna, da soli 2 membri e questo ci pare un po' troppo poco tutelante nei confronti sia del territorio circostante il porto, che anche delle attività che si

svolgono all'interno del porto stesso.

Si ritiene poi che un piano strategico, come vuole essere questo, debba avere un orizzonte temporale di più ampio respiro, mentre pare individuare un orizzonte temporale di appena 5 anni.

Si rileva anche come, a fronte di un'ampia ed articolata analisi effettuata sul sistema portuale italiano, si sia però poco approfondita sia la parte di analisi legata al sistema di interporti e logistica interna che al sistema di navigazione interna.

Vi sono poi alcune osservazioni di dettaglio rispetto a quanto riportato e precisamente:

- a pag. 100, al paragrafo 2.8.3.1. viene descritto il sistema idroviario padano veneto, ma nella indicazione della sua composizione nel primo paragrafo è stata completamente omessa l'idrovia ferrarese, sbocco a sud del sistema e collegamento tra il fiume Po e il porto di Ravenna, che ricordiamo è stato definito anche core port per il sistema della navigazione interna nell'ambito delle reti Ten-T. Successivamente si cita la L. 380/90 e si parla del **Sistema Idroviario del Nord Italia**, ma questa dicitura non si riscontra nella legge stessa, poiché lì viene sempre indicato come **Sistema Idroviario Padano Veneto**, si ritiene opportuno che vengano fatte le necessarie correzioni.
- a pag. 105 nella figura 39, vengono riportati i dati di profondità dei fondali per i singoli porti, però nella lettura pare che per alcuni siano stati riportati i fondali previsti, mentre per altri, come per Ravenna, quelli attuali. Si ritiene importante, come considerazione generale, che vengano riportati dati omogenei sui singoli porti. Nello specifico Ravenna con la realizzazione del progetto in corso, porterà i fondali a – 14,50

Riteniamo infine importante ribadire come Ravenna abbia da sempre avuto un ruolo di eccellenza nella pianificazione regionale e nazionale, infatti, in virtù della sua strategica posizione geografica il porto di Ravenna si caratterizza come leader in Italia per gli scambi commerciali con il mercato del mar Nero e del mediterraneo orientale e svolge una funzione importante per quelli con il Medio ed Estremo Oriente, inoltre ha una grande tradizione di gestione delle attività lavorative interne al porto che la portano ad essere un esempio per le altre realtà portuali.

Per concludere il porto di Ravenna ha una grande disponibilità di aree retroportuali finalizzate allo sviluppo del porto ed è dotato di collegamenti ferroviari che permettono un ampio utilizzo dell'intermodalità, infatti nel 2014 circa il 15% del traffico complessivo marittimo del porto, al netto delle rinfuse liquide, è stato trasportato su ferrovia, con un incremento di +49% rispetto al 2013, costituendo uno dei migliori risultati a livello nazionale, in cui la media si aggira sul 6-7%.

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Preliminarmente si rileva come tale Documento di Piano costituisca l'Atto fondamentale per la definizione di una strategia di rilancio del Settore Logistico Portuale Nazionale attraverso una serie di azioni ed obiettivi, tutti finalizzati a recuperare la competitività dell'economia del mare in termini di produttività ed efficienza.
Si tratta del primo documento che rileva la strategicità del settore logistico portuale al fine dello sviluppo del Sistema economico italiano, e sotto questo profilo vi è la piena condivisione da parte della Regione Friuli Venezia Giulia, in quanto "tassello" strategico nell'ambito del Sistema delle Regioni marittimo costiere.

In linea generale al fine una maggiore semplificazione si condivide a livello metodologico la struttura del Piano organizzata in obiettivi generali e azioni specifiche volta a privilegiare l'individuazione di strutture di cooordinamento, interventi "snelli", procedure amministrative e sistemi di controllo rapidi e rispondenti alle attuali esigenze del mercato.
In tale contesto si segnala positivamente la previsione di istituire Autorità di Sistemi Portuali, aventi sede nei Porti Core, dove si propone di concentrare tutte le principali funzioni di "promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità Portuali".
A tale proposito , declinando tale previsione nel contesto dell'ordinamento del Friuli Venezia Giulia si segnala che è vigente la normativa regionale L.R. 12 /2012 che disciplina la portualità di interesse regionale (ovvero tra l'altro il Porto di Monfalcone , individuato quale porto comprehensive), e che attualmente è vigente nel porto di Trieste regime particolare di Porto Franco (tra l'altro espressamente fatto salvo dalla L. 84/94).

In merito al ruolo dei porti si condivide il riconoscimento del ruolo dei due *gate* portuali dell'Alto Tirreno ed Alto Adriatico, quali porte d'accesso privilegiate ai mercati del centro ed est Europa. Si tratta di scelte in linea con gli indirizzi delle maggiori compagnie armatoriali internazionali che privilegiano i porti gate rispetto a quelli del transhipment con toccate dirette da servire con navi con sempre maggiori dimensioni.
A tale proposito si rileva come nell'ambito dei Porti nazionali il Porto di Trieste abbia già fondali naturali che consentono l'approdo di portacontenitori di ultima generazione.
Si conferma e condivide la criticità del fatto che vi sono invece problemi comuni a tutti i porti connessi al miglioramento dei collegamenti ferroviari dell'ultimo miglio.
Nello specifico per quanto riguarda tale criticità si rileva che per quanto riguarda il porto di Trieste è stato già elaborato un progetto di ammodernamento complessivo di tale nodo e che tale intervento è stato individuato nell'ambito dei documenti strategici regionali nel settore delle infrastrutture e dei trasporti.

Quanto ai successivi passaggi attuattivi del Piano, per quanto riguarda la govenance del sistema dei porti si segnala che nell'ambito del DDL per la riforma delle Pubbliche Amministrazione è prevista una specifica delega relativa alla *"riorganizzazione , razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali…… con particolare riferimento al numero , all'individuazione di Autorità di sistema nonché alla governance e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali in materia di porti".*
Si evidenzia che oltre a tale delega al Senato sia tuttora in corso l'esame della proposta di legge S.370 ed abbinate di riforma della L 84/94 .

Quindi alla luce di quanto sopra espresso e condiviso in merito alla strategicità del Piano e dei suoi contenuti innovativi e ribadendo che esso è uno strumento necessario per l'attuazione della riforma della portualità e della logistica rivolta allo sviluppo economico/infrastrutturale del territorio nazionale, appare importante evidenziare, in tale processo di rinnovamento, il ruolo fondamentale delle Regioni, in quanto istituzioni rivolte allo sviluppo del proprio contesto territoriale e portatrici a scala nazionale delle istanze dello stesso.

Regione Liguria
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Va innanzitutto premesso che il documento del Governo su cui viene richiesto il parere delle Regioni è un documento di indirizzo e come tale destinato a non produrre alcun effetto se non a seguito di singoli provvedimenti normativi che da esso possono discendere. Per questa ragione oggi si può esprimere una valutazione di massima sui contenuti generali di indirizzo rilevando, laddove ne emerge l'evidenza, le criticità che possono interessare le politiche portuali della Regione Liguria.

È' evidente che questa Regione sollecita ogni doverosa iniziativa atta a produrre effetti positivi per lo sviluppo del proprio sistema portuale e attende - pur a seguito delle modifiche e precisazioni che perverranno al documento prima della definitiva approvazione del Parlamento - atti concreti volti a incidere profondamente sulla riforma dei porti e per l'affermazione di politiche di logistica coerenti con i processi di sviluppo.

Il piano predisposto dal Governo affronta a tutto tondo la questione della portualità e della logistica nazionale, ne evidenzia limiti (qualità ed efficienza delle infrastrutture) e opportunità, indica quali azioni occorra mettere in atto per assicurare competitività e ammodernamento del sistema portuale italiano.

L'analisi di contesto e di scenario è condivisibile facendosi essa carico peraltro di indicazioni, proposte e soluzioni da tempo individuate e sostenute da tutti gli attori del sistema: dalle infrastrutture alla semplificazione burocratica, dall'introduzione della tecnologia fino ad una diversa organizzazione della governance dei porti.

La realizzazione degli interventi di processo (allineandosi alle recenti comunicazioni della Commissione sull'attuazione della Direttiva 65 e sullo sviluppo, considerato nodale, del manifesto elettronico) e di miglioramento infrastrutturale a regime, almeno per quanto la realtà dei porti liguri, supererebbero le previsioni di media nazionale.

Se si considera la posizione nel Mediterraneo dei porti liguri, gli investimenti in corso all'interno dei porti, l'impegno di RFI per rafforzare la dotazione infrastrutturale a servizio del trasporto delle merci da e per i porti liguri, non è azzardato ipotizzare una crescita significativa dei container movimentati che complessivamente possono raddoppiare gli attuali volumi.

Ciò presuppone e richiede che, anche in coerenza con le indicazioni della UE (e quindi in coerenza con i Work Plan di corridoio) le opere infrastrutturali che servono al sistema dei porti liguri avanzino, sostenute nelle strategiche scelte del Governo e adeguatamente finanziate, in costante raccordo con RFI per uno sviluppo coordinato della rete nazionale e delle opere portuali (concertazione del Contratto di Programma).

In particolare tale esigenza è ampiamente manifesta in relazione al Terzo Valico dei Giovi (che sarà a servizio di tutti e tre i porti liguri), alla linea Pontremolese (anche attraverso un adeguamento tecnologico diverso e meno oneroso rispetto al progetto tradizionale), al miglioramento delle prestazioni della linea Spezia - Pisa – Firenze - Bologna e di quanto occorre prevedere per l'ottimale assorbimento su ferro del traffico che verrà a generarsi al Porto di Savona-Vado con l'entrata in funzione della piattaforma Maersk (adeguamento blocco e modulo della linea storica). L'elenco delle opere inserito a pp.139-143 inoltre non prevede gli interventi dello spostamento delle opere di protezione programmate a Savona e Genova che, accompagnate da interventi di processo (piattaforme PIL e UIRNET, estensione del pre-clearing, diffusione di fast corridor in sintonia con le esigenze del comparto degli Spedizionieri, riduzione del numero e dei tempi d'azione degli organi di controllo, dogane nell'entroterra, ecc.), e di servizi del Sistema Logistico Integrato rappresentano gli strumenti per la sfida del gigantismo navale. Inoltre, per quanto esso sia esplicitamente esemplificativo, non prevede altre opere non di inferiore rilievo inserite nella programmazione delle AP ed in alcuni casi già finanziate.

In questo contesto occorre inserire anche le opera stradali, il cui adeguamento, anche in relazione alla vicinanza con le principali piattaforme logistiche del nord ovest non può essere ulteriormente rinviato (ultimo miglio sia lato mare che lato nodo interportuale).

Inoltre occorre che il piano relativamente al punto in cui tratta la promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento ed il potenziamento del segmento crocieristico non trascuri la rilevanza del supporto che al sistema può venire da un aeroporto nelle città di mare.

Infine, pur nella consapevolezza del particolare percorso cui sarà sottoposta la materia, Regione Liguria ritiene di particolare rilevanza il tema dell'attualizzazione della *governance* del sistema mare e la previsione di sistemi portuali multi-scalo coerenti con le indicazioni della UE relativamente a porti Core e Comprehensive. Per ciò che concerne le indicazioni di *governance* proposte per il sistema portuale nazionale, è opportuno evidenziare le potenziali criticità derivanti da un assetto di *governance* multilivello, che comprenderebbe l'Organo Centrale del MIT, le Autorità Portuali di Sistema e le Direzioni Portuali. Una nuova legge sulla portualità dovrebbe chiaramente indicare le rispettive competenze decisionali e amministrative nell'ambito dei processi, al fine di ridurre al minimo le possibili fonti di conflitto istituzionale. Lo "snellimento" dell'organo esecutivo degli enti portuali (il cd. "Comitato di Gestione", in luogo dell'attuale "Comitato Portuale") grazie alla significativa riduzione dei suoi membri (da venti a un massimo di cinque) è da accogliersi con favore in quanto potenzialmente in grado di semplificare e velocizzare i processi decisionali. Nella proposta del Governo, i rappresentanti degli *stakeholders* della filiera logistico-portuale vengono "esternalizzati" rispetto all'organo decisionale dell'Autorità Portuale (Comitato di Gestione), Purtuttavia, nell'assetto complessivo di *governance*, pare doveroso assicurare un importante ruolo consultivo e di indirizzo alla rappresentanze delle imprese e delle associazioni di categorie e dei lavoratori, al fine e meglio coniugare il perseguimento dell'interesse pubblico con le esigenze del mondo dei privati.

In sostanza, le indicazioni contenute nel piano contengono elementi di interesse ma è indispensabile una lettura attenta non solo dei possibili accorpamenti ma anche del modello di governance necessario, dei suoi poteri e dei componenti, attraverso un più ampio e approfondito confronto con gli *stakeholders*. Infatti, Il coinvolgimento degli operatori e degli *stakeholders* è ritenuto finora insufficiente; un piano strategico non attiene solo il lato istituzionale, ma principalmente il mercato: ad esempio, nell'ambito della Cabina di Regia tra le regioni Piemonte, Liguria e Lombardia sono stati auditi i principali operatori della retroportualità e tutti hanno,

ciascuno secondo il proprio ruolo e vocazione imprenditoriale, espresso la necessità di un taglio molto più logistico e market-oriented. In tale prospettiva, appare infatti necessario che le Autorità Portuali godano di poteri ed autonomia decisionale sufficienti per potere essere concretamente soggetti "orchestratori" e facilitatori delle diverse attività logistiche di filiera, al fine di poter ampliare la sfera di influenza commerciale (cd. *hinterland*) del proprio porto. Come noto, la competitività dei porti oggi dipende comparativamente meno da fattori "stand-alone" legati al porto stesso (ad es., lunghezza delle banchine, dotazione sovrastrutturale e di *equipment*, etc.), e sempre di più da fattori "esterni" quali la dotazione infrastrutturale e la connettività stradale e ferroviaria, la capacità di organizzare servizi intermodali, la presenza di piattaforme logistiche a supporto delle attività portuali, etc. In un'ottica competitiva con la realtà portuale nord europea, il rafforzamento dei fattori di competitività esterni al porto appare un elemento decisivo in un quadro di rafforzamento complessivo della portualità italiana. Tale elemento strategico, seppur colto nella sua essenza dal documento del Governo, necessita probabilmente di una maggiore specificazione ed incisività di contenuti in relazione ai poteri e alle competenze delle Autorità Portuali, nonché al ruolo attivo di coordinamento potenzialmente assolvibile dalle Regioni.

I porti liguri, in conclusione, necessitano di azioni impegnative, anche finanziariamente, per superare i limiti fisici dettati dalla geomorfologia dell'area ligure-tirrenica che è il vero APO, Ambito Portuale Ottimale di rango nazionale, un sistema interregionale articolato che al sistema ligure faccia riferimento come gateway italiano verso la Svizzera e le regioni contendibili del Sud della Germania. In tale ottica, è infatti doveroso ricordare come lo sviluppo della Nuova Ferrovia TransAlpina (NFTA) comprenda la realizzazione di nuove gallerie di valico lungo gli assi del Sempione-Lötschberg e del Gottardo (Corridoio 24), opere che nel medio periodo potranno ridisegnare gli assetti competitivi tra i porti del nord e del sud Europa. Il valico del Lötschberg è stato aperto nel 2007 mentre i valichi del Gottardo (2016) e del Monte Ceneri (fine del 2020) saranno aperti all'esercizio commerciale nei prossimi anni. Queste nuove infrastrutture rappresenteranno per il sistema portuale ligure e più in generale per la portualità italiana un'importante minaccia / opportunità per il loro sviluppo. Se la portualità italiana e il sistemo logistico nazionale saranno in grado di raccogliere la sfida, grazie ad un nuovo assetto di *governance* e ad una migliore organizzazione del trasporto terrestre, i porti del mar Ligure-Tirreno potranno finalmente servire la importanti aree di mercato dell'Europa centrale, quali la Svizzera e il Sud della Germania. Al contrario, se il sistemo logistico nazionale si farà trovare impreparato di fronte alle nuove dinamiche di mercato, è possibile preconizzare un ulteriore ampliamento della sfera di influenza dei porti nord europei, i quali potranno sfruttare la riduzione dei tempi di percorrenza dei servizi ferroviari per "cannibalizzare" (nuovamente) le aree di mercato del nord Italia, aree che per definizione devono invece costituire l'l'*hinterland* "captive" dei nostri porti.

Regione Lombardia
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

1) SISTEMA FLUVIO-MARITTIMO

Con riferimento alla proposta di PSNPL si condividono in linea generale i contenuti del documento, in cui per quanto riguarda la navigazione interna, viene enunciata la promozione e lo sviluppo di collegamenti fluvio-marittimi, attraverso misure per la semplificazione delle procedure di navigazione interna e la creazione di corridoi per lo sdoganamento delle merci.

Si evidenzia la necessità di una visione strategica integrata per il sistema fluvio-marittimo che includa i porti adriatici, il sistema dei canali navigabili e i porti delle navigazione interna, attraverso una governance integrata a vasta scala, sia pur con il mantenimento delle prerogative regionali in tema di gestione del demanio e di investimenti.

Si chiede di integrare il paragrafo 2.8.3.1 a pag. 102 del Piano Strategico con l'aggiunta dopo l'ultimo capoverso del seguente periodo:

"*Al fine di promuovere lo sviluppo dei porti fluviali e del trasporto per vie navigabili interne è necessario attivare forme di gestione unitaria del sistema logistico fluvio-marittimo anche attraverso strumenti di concertazione e collaborazione o la costituzione di un soggetto gestore unico tra porti marittimi e porti interni nel rispetto delle competenze regionali e della valenza dei porti della rete europea core."*

2) RETROPORTUALITA'

Il PSNPL individua tra gli obiettivi strategici, il miglioramento dell'accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri (obiettivo 3) nonché il miglioramento delle prestazioni infrastrutturali (obiettivo 5).

Si evidenzia che le Regioni Lombardia, Liguria e Piemonte hanno costituito una Cabina di Regia con la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa a febbraio 2015 di coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del Nord Ovest, che costituisce strumento di governance sovraregionale finalizzato alla definizione condivisa delle articolazioni della piattaforma logistica del Nord-Ovest con specifico riferimento alle funzioni retroprotuali dei porti liguri, alle funzioni di interscambio modale ferro-gomma e all'allocazione di insediamenti per la logistica.

La macroarea del Nord-Ovest comprendente le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria svolge, infatti, sul territorio un ruolo di cerniera tra il sistema della portualità ligure e le aree poste lungo l'interconnessione dell'asse che collega est-ovest, corridoio Mediterraneo, e l'asse che collega nord e sud, corridoio Reno-Alpi (ex Genova-Rotterdam) potenziato dalla prossima apertura del traforo del Gottardo.

Le Regioni hanno voluto condividere un approccio strategico per il settore logistico, al fine di affrontare i problemi critici dell'ossatura infrastrutturale e lo sviluppo di piani e programmi con effetti sinergici per l'intero territorio circostante.

Si condivide l'impostazione del Piano e si evidenzia la necessità che nelle successive fasi attuative annunciate dal Piano - quali la riorganizzazione del sistema delle portualità, l'avvio di un processo di monitoraggio, di pianificazione e di promozione della portualità e della logistica, l'istituzionalizzazione di un forum del partenariato logistico e portuale e le revisioni normative - sia debitamente affrontato in una scala territoriale di area vasta il tema della retroportualità dei porti liguri, delle funzioni di interscambio modale e degli insediamenti per la logistica.

Regione Marche
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Si ritiene che, la scelta di dotare la portualità Italiana di uno strumento di pianificazione, sia da guardare in modo favorevole; la stessa Regione Marche, oramai dal 2010 (DACR n. 149 del 02/02/2010), si è dotata di un analogo strumento di pianificazione per i porti localizzati nel proprio territorio.

Tale nuovo strumento di Pianificazione di livello Nazionale ha, tra i molti obbiettivi fissati, quello della semplificazione amministrativa aspetto, questo, nel quale ha creduto e crede anche la Regione Marche (uno degli obiettivi perseguiti dalle NTA del Piano Regionale dei Porti delle Marche) e che negli ultimi anni ha permesso a livello regionale di approvare numerosi strumenti di pianificazioni per i porti di competenza.

Quello che emerge dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e Logistica (PSNPL) è l'organizzazione di un comparto amministrativo su tre livelli (un livello centrale nazionale legato al MIT, un secondo livello di sistema e un terzo livello in ogni singolo porto) completamente diverso dal sistema di *governance* delineato dalla legge 84/94 attualmente unica legge nazionale italiana di disciplina del settore.

E' oramai da anni che si sta pensando ad una riforma della Legge 84/94 (le PDL circolate in questi anni e mai arrivate in parlamento per la definitiva approvazione sono oramai numerose) che ha visto nella sua applicazione un limite proprio nella sua difficoltà di approvare in **tempi certi** i Piani Regolatori Portuali (sono ancora molti i porti Italiani che non sono datati di un PRP adeguato alla Legge 84/94 tra i quali anche il porto di Ancona).

Come è stato possibile riscontrare nel contenuto del PSNPL e confermato nella scheda di lettura che lo accompagna *"Il piano specifica che il nuovo sistema di governo della portualità italiana sarà realizzato con specifici strumenti legislativi successivi alla definitiva adozione del piano stesso. In proposito, si segnala che l'articolo 9, comma 1 lettera e) del disegno di legge delega per la riforma delle pubbliche amministrazioni (A.S. 1577, approvato, con modificazioni, dalla Camera dei deputati, A. C. n. 3098, ed ora all'esame del Senato), tra gli oggetti di delega "la Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali […] con particolare riferimento al numero all'individuazione di autorità di sistema nonché alla governance e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti"*.

Si ritiene del tutto condivisibile quanto riportato nello schema di lettura, e che nella presente relazione si tiene a sottolineare, a proposito della necessità di approfondimento dei seguenti aspetti (si riportano quelli contenuti nello schema di lettura):

"il piano sembra presupporre l'approvazione definitiva del disegno di legge di riforma costituzionale S. 1429-B di riforma della parte II della Costituzione, che , tra le altre cose, attribuisce alla competenza esclusiva dello Stato la materia "porti e aeroporti civili di interesse nazionale e internazionale", materia che il testo attuale dell'articolo 117 della Costituzione assegna invece alla competenza legislativa concorrente; la configurazione della materia come di competenza concorrente rende infatti necessaria, alla luce della giurisprudenza della Corte Costituzionale, la previsione dell'intesa con la regione, e non del semplice parere, per la nomina del presidente dell'autorità;"

Se da un lato forme di aggregazione funzionali tra le Autorità portuali oggi esistenti appaiono, forse opportune proprio nell'ottica di una semplificazione di tutti i processi legati al "governo" dell'intera catena logistica legata alla portualità, si ritiene che **tali aggregazioni dovrebbero essere legate al disegno della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), in particolare creando nei nodi portuali della rete centrale(core network) delle rinnovate entità portuali-logistiche,**

coordinate da una amministrazione centrale adeguatamente rinforzata, così da poter svolgere un effettivo ruolo di coordinamento e di verifica con le politiche nazionali ed europee.

Tali nuove entità amministrative dovrebbero essere dotate di effettivo potere di coordinamento in ambito portuale e retroportuale di tutti i soggetti pubblici presenti, operando quale "sportello amministrativo unico" per tutti i procedimenti connessi alle attività svolte nel porto, con poteri anche sostitutivi di adottare ogni atto necessario a consentire lo svolgimento, in modo efficiente, del ciclo logistico dei trasporti (porto-aeroporto e interporto).

Nelle premesse alla scheda di lettura del PSNPL sottoposto all'esame, è anche sottolineato l'aspetto che la quasi totalità dei porti Italiani sono collocati nei pressi del centro delle città storiche che condizionano e dai cui sono condizionati. Sulla base di questa constatazione si ritiene condivisibile la richiesta del Sindaco di Livorno in seno alla Commissione ANCI Città portuali in cui viene proposto di *"istituire un fondo compensativo per le città portuali, non solo quelle metropolitane, in analogia con i Comuni aeroportuali, così da poter disporre di risorse da destinare alla riqualificazione dei territori, oltre che alla manutenzione e adeguamento delle infrastrutture sulle quali grava l'impatto di merci e passeggeri."*

Non è ben chiaro, inoltre, dal PSNPL il ruolo dei porti ancora in capo allo Stato in cui, attualmente, non è istituita l'Autorità Portuale e sono, pertanto "governati" dall'Autorità Marittima.

Si chiede inoltre che il governo conceda alle Regioni tempi più congrui per l'analisi degli *specifici strumenti legislativi successivi alla definitiva adozione del piano* per l'espressione del parere regionale nell'ottica della più ampia collaborazione tra livelli di governo.

La Regione Marche ritiene che venga posta particolare attenzione sul tema dell'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale evitando l'accorpamento tra le attuali Autorità Portuali di Ancona e Ravenna. Tale argomento è stato portato all'attenzione del Ministro Del Rio dal Presidente della Regione Marche in un incontro che si è tenuto a Roma lo scorso 14 luglio proprio su questo tema. Il Ministro ha ascoltato con interesse le ragioni che ha esposto il Presidente della Regione Marche in merito alla necessità del mantenimento dell'autonomia del porto di Ancona portando la voce del Comune, dell'intero Consiglio Regionale e dei parlamentari marchigiani.

Il presidente ha esposto le ragioni oggettive di tale richiesta al Ministro del Rio argomentandole con i contenuti riportati nel documento che segue.

Regione Piemonte
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Il Piano organizzato per 10 Obiettivi prevede anche il recupero delle infrastrutture esistenti, con investimenti in escavi, manutenzioni straordinarie e costruzione di nuove opere di protezione, banchine, fondali, terminal passeggeri e merci, raccordi ferroviari e stradali interni, impianti di bunkeraggio.

In particolare si potenzia l'intermodalità con corsie preferenziali per le merci su treno e lo sviluppo delle autostrade del mare collegando le attività trasportistiche generate dai nostri porti con il resto delle modalità di trasporto. A tal fine si propone una strategia nazionale per accrescere la competitività dei porti nazionali e di conseguenza della logistica nazionale.

Il Piano si preoccupa anche della semplificazione amministrativa, unitamente allo sviluppo dell'intermodalità e dei collegamenti dell'ultimo miglio, all'efficienza dei controlli, all'attrazione di risorse finanziare per modernizzare le infrastrutture di servizio oltre a riconoscere l'importanza nazionale e strategica del sistema idroviario Padano Veneto del quale anche il Piemonte fa parte.

Pertanto pur essendo complessivamente condivisibile in quanto sviluppa una strategia organica in base ad esigenze di razionalizzazione di tutto il sistema logistico ai fini della competitività a livello internazionale si evidenzia la necessità di individuare una retroportualità sul territorio per equilibrare i trasporti terrestri in un sistema di interportualità operante con i centri intermodali esistenti.

A supporto di quanto sopra, il Piemonte in virtù della sua posizione strategica e per sfruttare al meglio le sue potenzialità con le regioni confinanti, nel febbraio 2015 ha sottoscritto un Protocollo interregionale per la Logistica del Nord Ovest con Lombardia e Liguria al fine di affrontare a livello sovraregionale le criticità del sistema logistico regionale e del Nord Ovest oltre a valutare in modo sinergico proposte ed argomenti della retroportualità collegata alle attività dei sistemi dei porti di Genova e di Savona e più in generale alla portualità ligure.

Inoltre la Regione Piemonte con l'impostazione di un sistema integrato dei soggetti che costituiscono il tessuto insediativo della rete logistica piemontese rappresentata è elemento catalizzatore e di governance per un territorio a vocazione retroportuale.

Alla luce della prossima apertura del Gottardo e del Ceneri e del successivo Terzo Valico dei Giovi, il sistema interportuale della logistica in Piemonte rappresentato da SITO, CIM, RTE e Interporto di Rivalta Scrivia intendono dar vita ad un sistema integrato che possa offrire al mercato globale una risposta complessiva.

La Regione Piemonte promuoverà con opportune azioni amministrative questo sistema integrato e sarà l'elemento catalizzatore di questo nuovo scenario trasportistico.

Regione Puglia
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Premesso che la Regione Puglia nell'ambito di una condivisa integrazione dei porti pugliesi si è fatta promotrice assieme alle Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto, sin dal 2012, della costituzione di una associazione volontaria denominata "APP _ APulian Ports" al fine di rappresentare il soggetto attivo di convergenza delle azioni dei Porti pugliesi e mettere a fattore comune i punti di forza di ciascuna realtà portuale affrontando e risolvendo in modo sinergico i punti di debolezza del sistema stesso.

Atteso che il nuovo programma del Governo Regionale Emiliano conferma l'intendimento di programmare una politica portuale di coordinamento delle autorità di Bari, Brindisi e Taranto in modo che ogni porto possa esprimere al meglio le sue potenzialità rispetto al proprio territorio, nonché essere collegato ad una rete di viabilità più funzionale, nel più generale contesto di sviluppo della blue economy, ovvero dei settori legati al mare, alla pesca, integrandole con le politiche di riqualificazione urbana e del turismo per conservare la polifunzionalità dei bacini e dei moli.

L'Amministrazione regionale auspica che il nuovo Piano strategico della portualità e della logistica in fase di esame da parte della Commissione trasporti della Camera dei deputati, possa fare proprie le seguenti osservazioni:

1) In materia di classificazione dei Porti il Piano non affronta il tema della determinazione delle caratteristiche dei porti rientranti nella categoria II (art 4 Legge 84/94) che uno specifico decreto del Ministero dei Trasporti avrebbe dovuto e non ha mai disciplinato;
2) Tra le funzioni della Direzione Generale della Portualità e della Logistica, di incentivazione dello sviluppo dei traffici marittimi, vanno incluse anche le iniziative a sostegno della crescita del trasporto combinato, necessaria al non più derogabile "riequilibrio modale". L'intermodalità, senza efficaci interventi di incentivino a sostegno del trasporto merci, soprattutto alle imprese che si impegnino per almeno un triennio ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, continuerà ad essere una partita persa in partenza e ad aggravare il profondo divario esistente tra la gomma ed il ferro;
3) La promozione e lo sviluppo del marketing strategico del sistema portuale vanno articolati su due livelli distinti per ottenere il giusto bilanciamento tra l'esigenza di promuovere un marchio territoriale comune e quella di mettere a sistema e valorizzare le specificità e le punte di eccellenza di ciascuno scalo. Nel contesto di un sistema integrato di servizi portuali le strategie comuni di marketing dovranno essere finalizzate ad accreditare a livello internazionale il "sistema dei porti" soprattutto come il "gateway" verso le destinazioni e i collegamenti principali, indipendentemente dal porto di transito.
4) Tra le misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, vanno sviluppati "<u>standard di servizio omogenei</u>" comuni a livello Nazionale.
   Standard su: cosa controllo, come controllo, entro quanto tempo controllo, vanno definiti e articolati, oltre che ai servizi forniti dagli enti di Stati, anche a quelli legati ai controlli fito-sanitari e veterinari;
5) Tra le misure per il potenziamento infrastrutturale è necessario prestare specifica attenzione al tema del "<u>completare quanto già avviato</u>" evitando che singole realtà portuali (nel caso della Puglia come Molfetta e Manfredonia), rimangano altrimenti simboli degli errori del passato;
6) Più che un ulteriore Osservatorio per le analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti, andrebbero creati veri e propri Nuclei di Valutazione degli Investimenti

pubblici portuali e logistici la cui oggettiva valutazione tecnica eviti il proliferare di investimenti inutili, ma piuttosto, concentri le risorse in funzione dei traffici effettivi, del valore aggiunto creato, di imprese e di occupazione sviluppate, dei processi di innovazione tecnologica;

7) Tra le misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica, manca la previsione di un Coordinamento nazionale che promuova, supporti, coordini, le singole Autorità di Sistema Portuale (AdSP) in relazione ai progetti candidati sui bandi comunitari, sui bandi di cooperazione internazionale e legati alla strategia macro regionale adriatico-ionica, in modo da evitare sperperi e ridondanze ma, piuttosto, fertilizzi e renda "sistema" esperienze e progetti già sperimentati e consolidati muovendosi in uno scenario di Sistema Nazione;
8) Tra i temi della sostenibilità ambientale manca completamente qualsiasi riferimento alla tutela del paesaggio, alla relazione porto-città, alla necessità che il porto abbia una centralità urbana integrata e connessa al tessuto urbano ed alla sua vita stessa. Per queste ragioni, riguardo ai Piani Regolatori dei Sistemi Portuali, risulta indispensabile acquisire, preliminarmente alla sua adozione, un atto di intesa con il Comune o i Comuni interessati e le Regioni piuttosto che un semplice parere;
9) L'istituzione di una nuovo soggetto di governance quale si prospettano essere le "Aree Logistiche Integrate" non appare coerente con la necessità di creare un soggetto unico che affronti congiuntamente le problematiche della logistica con quelle della portualità. Piuttosto tale compito potrebbe essere assolto dallo stesso "Comitato di Cluster Marittimo" che, diventando "Comitato di Cluster Marittimo –Logistico", sotto la regia delle AdSP insieme alla Regione ed ai Consorzi ASI possano assolvere alle funzioni di integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche;
10) Se la gestione dei rapporti tra le AdSP e le associazioni di categoria, i sindacati e le associazioni economiche, potrà, attraverso l'applicazione del Codice Europeo di Condotta sul Partenariato, garantire la corretta condivisione dei programmi e delle scelte nelle fasi di: preparazione, attuazione, sorveglianza e valutazione; sembra invece debole il meccanismo di relazione con le parti sociali, sugli aspetti inerenti la tutela del lavoro e le iniziative di sviluppo dell'occupazione; per questa ragione è opportuno un loro ruolo attivo e non solo consultivo all'interno del modello di governance proposto;
11) Manca nel Piano qualsiasi riferimento ai temi della qualità dei servizi, dei processi, delle imprese e delle risorse umane. Riteniamo che per questi aspetti servano AdSP efficienti e forti, dotate di autonomia finanziaria ed amministrativa, dotate di poteri di coordinamento e di risorse umane qualificate. Questi obiettivi, nella fase attuale possono essere perseguiti, con una governance che garantisca forza, autonomia, innovazione e nel contempo il miglior uso delle risorse, nel quadro della pianificazione nazionale e comunitaria;
12) Risulta da ultimo evidente la necessità che la pianificazione nazionale sia coerente con le direttive e le linee di sviluppo definite dall'Unione Europea.

Regione Siciliana
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

In riferimento alla trattazione dell'argomento posto all'Ordine del giorno della seduta del 30 luglio p.v. di cui all'oggetto, a giudizio di questo Assessorato, la Regione Siciliana non può che uniformarsi alla posizione di condivisione assunta da altre Regioni degli obiettivi e delle strategie delineate nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Purtuttavia non ci si può esimere dall'evidenziare come il nuovo modello di *governance* prospettato, che prevede la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti mediante l'istituzione di nuove Autorità di Sistemi Portuali (AdSP), in numero non superiore a quelli previsti dalla rete centrale (*core network*) della Rete Trans-europea dei Trasporti (TEN-T) oggetto del Reg. (UE) n. 1351/2013 dell'11 dicembre 2013, risulti particolarmente penalizzante per la Sicilia.

Secondo le previsioni del Piano, infatti, nella nostra Regione verrebbero istituite n. 2 AdSP, con sede rispettivamente in Palermo e Augusta, in luogo delle n. 4 Autorità portuali esistenti.

In base a tale previsione rimarrebbero pertanto escluse le Autorità portuali di Messina e Catania, le quali, in quanto centri metropolitani e nodi primari della rete infrastrutturale regionale, movimentano annualmente significativi volumi di traffico di passeggeri e di merci, con un trend crescente negli ultimi anni.

In aggiunta a ciò va segnalato per questi due centri metropolitani la prospettiva di nuovi investimenti, già in fase di avvio, nel settore portuale e nel settore logistico e di trasporto merci quali il Polo intermodale di Catania e la piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale.

In questo contesto appare doveroso comunque evidenziare che la Sicilia, per la sua particolare connotazione e collocazione geografica, presenta diversi realtà portuali nel proprio territorio, alcune delle quali particolarmente significative, che andrebbero tutte ricondotte in una logica di sistema per un'efficace strategia di reperimento di risorse e di coordinamento degli interventi, in un obiettivo di potenziamento delle rete infrastrutturale a servizio dell'intero territorio.

Queste realtà, com'è facilmente intuibile, godrebbero di modeste ricadute positive dal nuovo modello di *governance* che il Piano strategico intende introdurre.

Prendendo atto quindi dell'orientamento assunto dal Governo in sede di stesura del Piano, si informa che è comunque intendimento del Governo regionale procedere ad un intervento normativo per l'istituzione di un'Autorità portuale unica della Regione Siciliana, in cui confluiscano tutte le autorità e gli enti operanti nei porti regionali non interessati dal sistema previsto dal nuovo Piano strategico nazionale, che abbia il compito garantire un'efficiente, efficace e coordinata gestione dei processi di pianificazione, realizzazione e gestione degli interventi per le infrastrutture portuali in ambito regionale.

Regione Toscana
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), adottato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico.

Il modello con il quale il Ministero intende superare quello che viene definito dal PSNPL "municipalismo portuale" imputato delle principali inefficienze del sistema mare, si fonda su di un robusto trasferimento delle competenze al livello statale.
Presso il Ministero competente verranno ampliate le funzioni della attuale struttura di direzione, che diverrà la Direzione Generale della Portualità e della Logistica, con lo scopo prioritario di centralizzare tutte le scelte del cluster marittimo e logistico, anche al fine di garantire una maggiore trasparenza verso le istituzioni italiane ed europee ed un più efficace monitoraggio delle azioni.
Per la piena valorizzazione del "sistema mare", su cui il cluster logistico-portuale incide a differente scala (dal territorio circostante allo scenario globale), il PSNPL individua 10 obiettivi strategici e specifiche azioni normative e/o amministrative:

1. Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale
2. Semplificazione e snellimento
3. Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi
4. Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali
5. Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri
6. Innovazione
7. Sostenibilità
8. Integrazione del sistema logistico
9. Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie

Alle 24 autorità portuali esistenti si sostituiranno le Autorità di Sistema portuale (AdSP), in numero variabile da 8 a 13, a seconda delle ipotesi di accorpamento; nelle AdSP saranno concentrate tutte le funzioni di pianificazione, gestione, controllo delle attività logistiche e portuali, con maggiore autonomia finanziaria e decisionale rispetto alla configurazione attuale.

Nella nuova ipotesi di *governance* ad esempio il Piano regolatore portuale non riguarda più il singolo scalo marittimo, ma l'ambito territoriale di "area vasta" che distingue il sistema portuale e le infrastrutture logistico - portuali che vi insistono (Piano Regolatore di Sistema Portuale).

L'allocazione al livello istituzionale più alto delle funzioni pianificatorie, se da un lato induce a immaginare una maggiore omogeneità e celerità dei procedimenti amministrativi concernenti l'iter di formazione e approvazione dei piani regolatori portuali e dei progetti di infrastrutturazione portuale, dall'altro comporta una marcata riduzione delle competenze regionali e del ruolo degli enti locali.

Vi è poi la necessità di rispondere ai rapporti tra porto e città e porto e territorio basti pensare al rapporto compensativo e strategico tra porto di Livorno ed Interporto di Guasticce (Comune di Collesalvetti in provincia di Livorno), laddove vengono declinati tra gli obiettivi quelli relativi al: "*miglioramento delle prestazioni infrastrutturali e al miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri*".

Dall'altro lato se per razionalizzazione delle attuali autorità portuali proliferate nel ventennio di applicazione della L. n. 84/1994, si individua la scelta di collocare Marina di Carrara con La Spezia nell'Autorità di Sistema Portuale del Nord Tirreno desta, ad una prima analisi, qualche perplessità.
Lo scalo marittimo in questione è parte della "piattaforma logistica costiera" della Regione Toscana, declinata dalla programmazione regionale e dal vigente Masterplan dei porti toscani e costituita dai porti commerciali di Livorno, Piombino e Marina di Carrara, dall'interporto di Guasticce, dal polo aeroportuale toscano e dai Corridoi TEN-T.

Regione Veneto
Osservazioni sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Premessa
In attuazione dell'art. 29 della Legge 164 dell'11 novembre 2014 di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 (cd. Decreto "Sblocca Italia"), il Governo è stato autorizzato a promuovere un "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso 3 luglio.

I punti salienti del piano riguardano la semplificazione amministrativa, l'efficienza dei controlli e delle procedure di sdoganamento, la promozione dell'intermodalità e dei collegamenti di ultimo miglio, l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture portuali.

Appare significativa, rispetto ai precedenti tentativi di riforma, l'approccio alla materia che tiene conto assieme al problema della riconfigurazione dell'assetto dei porti anche delle relazioni logistiche con gli interporti, in una logica di piattaforma già acquisita dal legislatore comunitario.

Secondo il modello ipotizzato, dovranno essere istituite Autorità di Sistemi Portuali (AdSP) in numero non superiore a quello dei porti "core" identificati dalla rete dei corridoi europei TEN-T. A livello di singolo porto sede di Autorità Portuale, si prevede l'esistenza di un ufficio territoriale dell'AdSP, con compiti istruttori ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza nonché di vigilanza e di controllo e con poteri sostitutivi.

Il Piano di riforma prevede che il Presidente dell'AdSP sia nominato direttamente dal Ministro, sentito/i il/i Presidente/i della/e Regione/i interessata/e, mentre il relativo Comitato di Gestione sarà composto da ulteriori membri nominati uno ciascuno dalle Regioni interessate e, ove presenti, dalle città Metropolitane.

Rispetto ai 10 obiettivi della riforma descritti nel piano, si rilevano seguenti punti generali rinviando ad una successiva nota gli aspetti relativi alla Regione.

Obiettivo 1 – "Semplificazione e snellimento"
1.1 - Il lungo e problematico *iter* che ha sta permettendo l'entrata in esercizio in tutto il territorio nazionale dello "Sportello unico dei controlli doganali", ha posto in evidenza alcuni problemi che limitano le sue potenzialità cui il piano non fa cenno (cfr. pp. 179 e ss):

- il funzionamento dello "Sportello unico dei controlli doganali" H24, condizione senza il quale la sola istituzione del canale informatico non consente un reale beneficio in termini di snellimento burocratico per le imprese;
- il potenziamento e la riforma del funzionamento del sistema dei controlli diretti da parte dei reparti di Sanità Marittima, che a causa del limitato contingente di organico creano nell'ambito dei controlli rilevanti ritardi all'intero iter doganale.

Si chiede che la Commissione intervenga prevedendo o impegnando il Governo ad inserire nei decreti attuativi specifiche azioni organizzative e di ridisegno dell'organico al fine di sopperire a queste evidenti carenze del sistema.

1.4 – La Riforma propone il potenziamento del sistema di monitoraggio del traffico navale anche per la promozione dei sistemi di *pre-clearing*. Appare fondamentale intervenire già in fase

legislativa rendendo esplicita l'integrazione tra questo obiettivo, che viene perseguito *in primis* dal Comando Generale delle Capitaneri di Porto, con quanto previsto dall'"Obiettivo n. 6 – Innovazione" riguardo alla dotazione dei sistemi informativi portuali (PMIS) e i sistemi informativi degli interporti che sono attuati in base al D. L. 1/2012, art. 61 bis c. 4 dalla società Unirnet spa.

Obiettivo 3 – "Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri"
3.1 – La progressiva fuoriuscita dell'operatore ferroviario Trenitalia-Cargo dalla gestione delle manovre nei nodi logistici ha portato in questi anni al progressivo subentro di operatori privati o di nuovi società costituite *ad hoc* direttamente dai porti. Va considerato a questo proposito che la componente di costo costituita proprio dalla manovra è una delle voci più significative dell'intero processo logistico (fino al 30% in alcuni casi). Alcune Regioni sono intervenute sul processo attivando sostegni finanziari per favorire l'attrazione nei porti dei traffici ferroviari posti in relazione al volume e alla distanza. Questo assetto sta provocando fenomeni di diversione di traffico merci e quindi una evidente forma di distorsione del mercato.

Si chiede che tale tema venga affrontato dal Piano prevedendo uno specifico articolo che preveda il coordinamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di tutte le misure di incentivazione al trasporto delle merci, qualunque sia la modalità, delegando le Regioni alla sua attuazione.

Obiettivo 4 - "Integrazione del sistema logistico"
4.1 – Vengono previste l'istituzione delle Aree Logistiche Integrate nelle Regioni in ritardo di sviluppo, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e di soggetto promotore di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di cofinanziamento sui fondi strutturali. Il meccanismo di *governance* delle ALI sarà declinato attraverso Accordi di Programma Quadro rafforzato o Accordi di Rete.
Tale formulazione non consente ad alcuni importanti siti oggetto di riconversione industriale e caratterizzati da elementi di forte penalizzazione legata a pregressi fenomeni di inquinamento (vedi il Sito di Interesse Nazionale di Marghera) di fruire dello strumento dell'A.L.I. per un rilancio delle aziende ivi insediate.

Si propone pertanto di emendare il documento a p. 184 sostituendo alla dizione di **Aree Logistiche Integrate nelle Regioni in ritardo di sviluppo** quella di **Aree Logistiche Integrate nelle Regioni in ritardo di sviluppo nonché dei siti di riconversione industriale caratterizzati da fattori di *emergenza* socio-*economico*-ambientale.**

Obiettivo 8 – "Certezza e Programmabilità delle risorse finanziarie"
La previsione di un sistema "bilanciato di allocazione delle risorse generate" dei porti prevede il trasferimento di quota parte delle entrate pubbliche da tasse, diritti, canoni e IVA "generate" dalle attività economiche con un vincolo di destinazione al singolo porto. Naturalmente l'ambito di applicazione viene definito nella rispettiva circoscrizione portuale. Si chiede che l'occasione del Piano di Riforma consenta una complessiva ricognizione e revisione delle aree di competenza portuale, favorendone una espansione fino a ricomprendere le relazioni tra porti e retro porti/interporti, e tra porti principali e porti secondari.