

ASSESSORATO TRASPORTI,
RETI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI,
PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E AGENDA DIGITALE

L'ASSESSORE

TIPO ANNO NUMERO
REG. / /
DEL

Ai Consiglieri regionali

Manuela Rontini
Gianni Bessi
Marco Bagnari
Partito Democratico

e p.c. Ai Presidente dell'Assemblea
Legislativa regionale
Simonetta Saliera

Oggetto: **Risposta ad interrogazione. Oggetto n. 975**

Gentili Consiglieri,

Il Consiglio dei Ministri il 3 luglio scorso ha approvato la proposta di piano di sviluppo dei porti e la logistica predisposta dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano del Rio (PSNPL: Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica).

La riforma sembrerebbe impostata nel senso di dare maggior peso ai Core Ports individuati anche nell'ambito delle reti di trasporto europee, anche se gli accorpamenti e la logica sottesa non sono ancora del tutto chiari.

Una riorganizzazione è da tempo attesa e l'obiettivo generale del Piano, condiviso da tutte le forze politiche, è 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.

Nella riforma sono presenti numerose azioni per la semplificazione amministrativa delle pratiche e per l'efficienza dei controlli e delle procedure di sdoganamento, per la promozione dell'intermodalità e dei collegamenti di ultimo miglio, per un miglior funzionamento in materia di servizi nautici e per l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture portuali.

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 che tale piano abbia anche degli aspetti da modificare, infatti abbiamo già formulato il nostro parere in merito con nota ufficiale inviata a fine luglio alla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province.

Nello specifico gli aspetti evidenziati sono stati i seguenti.

In primis si è evidenziato 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 sopra, 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. 9 L. n. 84/1994, è costituito da 21 membri ad un Comitato di gestione composto, ad esempio nel caso 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 è rilevato anche come, a fronte di un'ampia ed articolata analisi effettuata sul sistema portuale italiano, sia stato però poco approfondita sia la parte di analisi legata al sistema di interporti e logistica interna che al sistema di navigazione interna.

La riforma della Governance, la destinazione delle risorse disponibili e il ruolo del Porto di Ravenna dovranno essere comunque verificati e discussi, prima della riorganizzazione definitiva, e vedranno Il Presidente e la Giunta regionale impegnati per chiedere un confronto con il Governo su un tema così importante per l'autonomia e lo sviluppo del porto di Ravenna e per la crescita economica di tutto il territorio regionale.

Da sempre Ravenna ha 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.

Disponibile per ulteriori chiarimenti colgo l'occasione per porgere distinti saluti.



Raffaele Donini

