

**POLITICA PORTUALE**

## Revisione non più procrastinabile per la legge 84/94

Audizione al Senato del Ministro Matteoli, che anticipa un disegno di legge dal rapido iter approvativo e che trova d'accordo tutti i membri dell'8° Commissione

Come anticipato pubblicamente dal Sen. Grillo alla 48 ore del Mare, si è svolta nei giorni scorsi l'audizione all'8° Commissione permanente trasporti, lavori pubblici e telecomunicazioni del Senato sul disegno di legge di riforma dell'ordinamento portuale, in cui il Ministro Matteoli ha preannunciato "la volontà di presentare un disegno di legge governativo che sia comunque frutto di previa condivisione con il Parlamento e possa così avere un rapido iter approvativo".

Da alcune fonti si apprende che una commissione ristretta sta già lavorando alla stesura del testo definitivo, dando subito seguito a quanto sottolineato dal Ministro nel corso della seduta, durata complessivamente un'ora esatta, sull'urgenza di una revisione, non più prorogabile, della Legge 84/94 per la politica di rilancio dei porti italiani; un settore economico, il cui valore occupazionale, secondo dati Censis, è di 105.0000 posti di lavoro, mentre il fatturato è di circa 21 miliardi di euro.

In sintesi, come enunciato da Matteoli anche all'Assemblea pubblica di Confitarma, la riforma si caratterizza in 7 punti: 1) completamento dell'autonomia finanziaria; 2) definizione dell'equilibrio tra gli organi dell'AP per la governance; 3) procedure di semplificazione per l'approvazione dei piani regolatori portuali e loro varianti; 4) sviluppo delle connessioni intermodali; 5) servizi efficienti ed economici (non meglio specificati) 6) assegnazione delle aree demaniali per le operazioni portuali; 7) semplificazioni per i dragaggi.

Come si legge da un documento del Ministro sul disegno di legge governativo, entrando nei dettagli, l'infrastrutturazione portuale prevista nei PRP e nei POT è contratta dal mancato completamento della autonomia finanziaria delle AP, con conseguenze negative anche sullo sviluppo delle AdM (il cui strumento operativo è la RAM Spa di proprietà del capitale del Tesoro, con AD Tommaso Affinita, past Presidente di Assoport e della AP di Bari) che spostano il traffico pesante dalla strada, deve essere



Altero Matteoli

subito rimediata con l'istituzione di un nuovo sistema che consenta alle AP sia di contrarre mutui pluridecennali con la Cassa Depositi e Prestiti che di utilizzare la finanza di progetto, ricorrendo a forme di compartecipazione del capitale privato nella realizzazione delle opere. Sul problema della governance e delle relative managerialità, pur mantenendo per il momento l'attuale classificazione dei porti e l'impianto numerico delle AP, il Presidente nel disegno di Matteoli diventa un manager, ed è qui che si concentra il vero cambiamento dagli esiti tuttavia incerti. Infatti, egli sarà dotato di autonomia decisionale, sarà svincolato dagli appesantimenti burocratici ed amministrerà direttamente il demanio marittimo portuale con il potere di rilasciare direttamente le concessioni di breve durata, per l'esercizio delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, delle parti comuni e per l'affidamento delle attività di fornitura all'utenza dei servizi di interesse

generale. Al Comitato portuale resterà solo l'emanazione degli atti strategici dal punto di vista della programmazione e pianificazione delle attività portuali. Il testo prevede poi una revisione del meccanismo di nomina del Presidente che mantenga il concerto con la Regione ed una più chiara ripartizione di competenze tra AP e AM per i rapporti di coordinamento.

Il punto 3 sulla semplificazione dell'iter approvativo dei Piani regolatori portuali e loro varianti, introduce il silenzio assenso tra AP, Comune e Conferenza dei servizi, mentre istituisce un Fondo presso il Ministero destinato alle AP per il finanziamento degli interventi di connessione ferroviaria e stradale con i porti.

Sui servizi tecnico-nautici, il disegno di legge recepisce l'Accordo interassociativo e condivide l'opportunità, ove non ci siano ragioni di urgenza, che i servizi siano resi obbligatori dal Ministero dell'Infrastrutture e Trasporti e non dalle autorità periferiche; inoltre esso affronta l'indennità di mancato avviamento per il lavoro portuale, dichiarando che essa sia resa strutturale.

Sulle concessioni di aree demaniali e banchine per lo svolgimento delle operazioni portuali, il testo prevede l'introduzione di un sistema che premi i concessionari che assumano a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali, attraverso la riduzione dei canoni e il riconoscimento di una maggiore durata del titolo. Inoltre il provvedimento richiama efficaci misure di monitoraggio sul corretto adempimento degli obblighi previsti in concessione e introduce per le aree portuali non più utilizzabili a fini commerciali la possibilità che siano destinate al diporto nautico e al turismo.

Il testo si conclude con la previsione di ulteriori semplificazioni della disciplina sui dragaggi.

Dal resoconto sommario dell'audizione, le idee del Ministro paiono avere trovato d'accordo tutti i parlamentari membri della 8° Commissione.

Giovanna Visco