

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 896

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PRESTIGIACOMO, SIRACUSANO, GERMANÀ, BARTOLOZZI**

Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernenti l'istituzione delle autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale 2 e dello Stretto di Messina

*Presentata il 10 luglio 2018*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Per la logistica del nostro Paese, e più in generale per la competitività del sistema economico italiano, gli accessi portuali costituiscono un *asset* primario, considerati sia la struttura geografica del nostro Paese sia l'elevato grado di apertura agli scambi che caratterizza il sistema economico nazionale.

La riforma della *governance* dei porti, prevista dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera *f*), della legge 7 agosto 2015, n. 124 (riforma Madia), continua a suscitare evidenti perplessità che Forza Italia ha, nel corso del tempo, evidenziato più volte nelle opportune sedi istituzionali.

La riforma citata, con la riduzione delle 24 autorità portuali (che coordinavano 30 porti) a 15 Autorità di sistema portuale (AdSP), a cui fanno capo non solo gli scali

delle *Authority* ma complessivamente 57 porti italiani, ha di fatto comportato la paralisi delle attività di alcuni siti, il blocco degli investimenti, commissariamenti e anche la perdita di finanziamenti europei importanti.

La drastica riduzione, stabilita dalla legge di riforma, non segue un'evoluzione che soprattutto negli ultimi anni aveva visto allargarsi la maglia dei sistemi portuali strategici per il nostro Paese. Si tratta certamente di uno degli elementi che renderà difficile il posizionamento del sistema portuale nazionale nella mappa della geografia logistica internazionale.

Evidenti problematiche si sono riscontrate in Sicilia poiché, alla luce del riordino previsto dalla riforma citata, sono istituite due AdSP: quella del mare di Sicilia occidentale in cui rientrano i porti di Palermo,

Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani e quella orientale di cui fanno parte i porti di Augusta e Catania. Nel riordino è altresì prevista un'unica AdSP per i Mari Tirreno meridionale e Jonio e dello Stretto, che ricomprende i porti di Gioia Tauro, sede della stessa AdSP, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria nonché i porti di Messina, Milazzo e Tremestieri.

Alla luce di tale riordino appare evidente come la riforma vada nella direzione opposta dell'efficienza e della semplificazione burocratica, tanto declamata dalle forze politiche promotrici, considerato che il Porto di Messina deve far capo, con tutte le difficoltà del caso, all'AdSP con sede a Gioia Tauro collocata in un'altra regione.

Il porto di Messina è tra i più grandi e importanti del Mediterraneo, è attualmente il primo porto italiano passeggeri ed uno dei principali in Europa, è incluso nel corridoio europeo Helsinki-La Valletta e gestisce i collegamenti con le Eolie. Per le merci, Messina è tra le prime quindici posizioni tra i porti italiani e ha un raccordo ferroviario pronto e adeguato al traffico.

Nonostante la rilevanza dell'AdSP la riforma ha notevolmente sminuito l'attività e l'importanza di tale sede portuale e le stesse problematiche si sono rilevate anche per i porti di Augusta e Catania. Si è infatti proceduto all'accorpamento in un'unica sede dei due porti nonostante la natura profondamente diversa degli stessi: Augusta è un porto petrolifero, tra i primi in termini di esportazioni a livello italiano, mentre Catania è un porto commerciale e per passeggeri.

Né al contempo si può leggere positivamente il principio sancito dal comma 3 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dall'articolo 7 del decreto legislativo n. 169 del 2016, con il quale si stabilisce che la sede dell'AdSP è la sede del porto centrale, individuato nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, ricadente nella stessa AdSP. La norma specifica altresì che, in caso di due o più porti centrali ricadenti nella

medesima AdSP, il Ministro indica la sede della stessa.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 25 gennaio 2017, pubblicato dopo sei mesi dall'annuncio, Catania è stata istituita, per un periodo di due anni, come sede dell'AdSP del Mare di Sicilia orientale, rispetto all'originale previsione di Augusta, come stabilito nell'elenco pubblicato dal Ministero il 21 giugno 2016.

Dal sito *internet* ufficiale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si apprende altresì che « la scelta su Catania è stata compiuta in seguito alla richiesta della Regione Siciliana, cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di due anni » quando, invece, il Presidente della Regione Siciliana in una nota prot. n. 15404 del 12 settembre 2016 inviata al Ministro ha richiesto di individuare nella sede della istituenda AdSP del Mar di Sicilia Orientale quella dell'Autorità portuale di Catania essendo il « *core* del nuovo sistema portuale e logistico della Sicilia Orientale ».

A luglio 2017 il Consiglio di giustizia amministrativa di Palermo, accogliendo il ricorso di Assoporto Augusta, ha disposto la sospensione del decreto citato e ad oggi non è stata ancora definita la sede dell'AdSP generando quindi una grande confusione nella gestione della medesima struttura.

Ad ogni modo, è necessario superare le difficoltà che si sono create e fare in modo che i porti di Augusta e Catania tornino ad ottenere la propria autonomia e che Messina torni a costituire un'autonoma Autorità portuale: infatti Messina/Milazzo/Tremestieri rappresentano già un sistema portuale a sé stante, che non può in alcun modo essere accorpato all'Autorità che ha Gioia Tauro come porto *core*.

Per rendere più competitive le AdSP presenti nel nostro territorio vi è infatti la necessità di operare un coordinamento, nonché uno sviluppo di sinergie di complementarità tra le stesse, al fine di valorizzarne le attività e gli investimenti, al contrario di quanto previsto dalla riforma citata che ha

promosso, senza una logica ben precisa, un'aggregazione delle AdSP affidando un ruolo subalterno a porti strategici del nostro Paese.

È proprio nella mancanza di connessioni e nell'incapacità di prevedere un disegno armonico delle infrastrutture prioritarie che si rilevano gli elementi di strutturale debolezza competitiva che, al contrario, la riforma avrebbe dovuto recuperare.

Continuare in una logica di disegno settoriale in assenza di una visione integrata rischia solo di determinare un ulteriore ritardo e un definitivo spiazzamento competitivo della rete logistica nazionale, in un sistema mondiale che ragiona in logica di sistemi integrati e non di spezzoni di infrastrutture puntuali, prive di connessioni qualitativamente adeguate con il retroterra.

È necessario quindi valorizzare le enormi potenzialità dei porti di Messina, Augusta e Catania e rivedere l'accorpamento effettuato in modo da prevedere che le stesse AdSP siano competitive nell'ambito delle aree portuali europee e mediterranee.

Pertanto, in considerazione della specificità, la presente proposta di legge interviene sulla legge n. 84 del 1994 (di riordino della legislazione in materia portuale), al fine di evitare un grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dei porti interessati, istituendo un'AdSP che inglobi i porti di Messina, Milazzo e Tremestieri, denominata « AdSP dello Stretto di Messina » e una specifica per il porto di Augusta, denominata « AdSP del Mare di Sicilia orientale 2 ».

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 6, comma 1:

1) all'alinea, la parola: « quindici » è sostituita dalla seguente: « diciassette »;

2) alla lettera f), le parole: « e dello Stretto » sono soppresse;

3) dopo la lettera i) sono inserite le seguenti:

« *i-bis*) del Mare di Sicilia orientale 2;

*i-ter*) dello Stretto di Messina »;

b) all'allegato A:

1) al numero 6), le parole: « Messina, Milazzo, Tremestieri, » sono soppresse;

2) dopo il numero 8) è inserito il seguente:

« *8-bis*) AUTORITÀ' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO DI MESSINA – Porti di Messina, Milazzo e Tremestieri »;

3) al numero 9), le parole: « Porti di Augusta e Catania » sono sostituite dalle seguenti: « Porto di Catania »;

4) dopo il numero 9) è inserito il seguente:

« *9-bis*) AUTORITÀ' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE 2 – Porto di Augusta ».

