

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di provvedimento è stato predisposto in attuazione dell'articolo 6, comma 2-bis, lett. a), della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale. La suddetta norma prevede che, con regolamento da adottarsi su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2 della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono esser apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A della legge, contenente l'elenco dei porti facenti parte delle Autorità di Sistema portuale italiane, al fine di consentire l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale, la cui gestione è stata trasferita alla regione all'interno dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente. In particolare, la Regione Friuli-Venezia Giulia ha rappresentato l'esigenza che il porto di Monfalcone, porto di rilevanza economica nazionale, sia inserito nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico orientale, in quanto il trasferimento risponde all'esigenza di perseguire una efficiente razionalizzazione e sviluppo del sistema portuale della regione con importanti ricadute sul territorio e sul tessuto sociale ed economico. Nelle more dell'entrata in vigore del decreto legislativo predisposto in attuazione dell'articolo 8, comma 6, della legge 7 agosto 2015, n. 124, che interviene in particolare sulla classificazione dei porti, il porto in questione è attualmente classificato di seconda categoria-prima classe, ai sensi del Testo Unico 2 aprile 1885, n. 3095 e del decreto ministeriale 2473 del 1967. Riguardo alla gestione regionale del porto di Monfalcone, si precisa che la stessa trova legittimazione nella seguente speciale normativa relativa al conferimento delle funzioni amministrative sul demanio marittimo nel territorio della regione Friuli-Venezia Giulia: con l'articolo 10 del decreto legislativo n. 112/98, attuativo della legge 15 marzo 1997 n. 59, si è disciplinato anche per le regioni a statuto speciale, analogamente a quanto avvenuto per le regioni a statuto ordinario (articolo 105 del citato decreto), il conferimento delle funzioni in materia di demanio marittimo secondo le modalità previste dai rispettivi statuti. Per la Regione Friuli-Venezia Giulia è intervenuto il decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111, di attuazione dello statuto speciale, concernente il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti, che comprende anche i beni del demanio marittimo, il quale ha previsto, agli articoli 9 e 11, un procedimento particolare per l'individuazione dei porti e delle aree portuali di preminente interesse nazionale della regione rinviando ad un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. In questo quadro normativo, analogamente a quanto operato nei confronti delle altre regioni, si è raggiunta con la Regione Friuli-Venezia Giulia una intesa, mediante la sottoscrizione, con il Ministero dei trasporti, di un protocollo in data 23 ottobre 2006. Inoltre, con la delibera della Giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia n. 3157 del 14 dicembre 2007, con la nota della Direzione centrale pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto della stessa Regione e con la nota 21 dicembre 2007 del Ministero della difesa, si è preso atto che, per quanto riguarda il porto di Monfalcone, la regione provvede direttamente all'esercizio delle funzioni relative alle concessioni sulle aree demaniali marittime. Successivamente, ai fini e per gli effetti dell'art. 11, comma 2, del citato decreto legislativo n. 111 del 2004, l'articolo 1, comma 2, del D.P.C.M. 9 febbraio 2009 ha stabilito che sono esercitate dalla Regione Friuli-Venezia Giulia le funzioni relative alla



concessione sulle aree demaniali marittime nell'ambito del porto di Monfalcone, ad esclusione delle aree del demanio marittimo e del mare territoriale di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e delle esigenze della navigazione marittima, nonché di quelle destinate all'approvvigionamento energetico. Con legge regionale 31 maggio 2012, n. 12, la Regione Friuli-Venezia Giulia ha disciplinato l'organizzazione e il funzionamento del porto di Monfalcone, stabilendo all'articolo 2 della medesima legge che, fatte salve le funzioni mantenute in capo allo Stato, in relazione alle esigenze di unitarietà, la regione esercita le funzioni pianificatorie, programmatiche e amministrative per l'organizzazione e il funzionamento del porto di Monfalcone e di porto Nogaro. Con il presente decreto, a seguito della sopra citata richiesta della Amministrazione regionale, si inserisce il porto di Monfalcone nell'ambito dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, al fine di determinare una forte sinergia tra i due porti e un incremento dei traffici. Obiettivo di medio e lungo periodo del regolamento è la possibilità di costituire un nuovo e forte *gateway* di ingresso da Sud per le merci con origine/destinazione i Paesi/regioni dell'Europa continentale, dalla Svizzera all'Austria e alla Baviera, fino ai Paesi *landlocked* dell'Europa orientale (Sud della Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca in primo luogo) e dei Balcani. Ciò, al fine di contribuire in tal modo a ridurre le emissioni inquinanti delle navi, che seguirebbero una rotta Asia-Europa molto più corta di quella attuale, ma soprattutto al fine di porre le basi per una più equilibrata distribuzione dei flussi di traffico tra il cuore dell'Europa industriale, sempre più spostata a Est, e i principali porti *gateway* del continente. Nell'ambito del "nuovo" *Southern Range*, da Valencia a Capodistria, al fine di aprire ulteriori spazi nel ruolo di principale *gate* europeo da/per il continente asiatico e quello africano, l'inserimento del porto di Monfalcone all'interno di una unica *governance* contribuirà ad aprire il "fronte Sud" per il sistema portuale italiano, sfida che implica in primo luogo una stretta alleanza tra porti, ferrovie ed interporti, lungo i corridoi che dal Mezzogiorno portano nel cuore dell'Europa Centro-Orientale. Si prevede di superare l'eccessivo localismo attuale nell'area del Nord-Est migliorando, appunto, la coesione e la relazione con i porti esteri, conseguendo, peraltro, obiettivi maggiori in termini di competitività per i porti di Trieste e Monfalcone. Per tale motivazione il porto di Monfalcone viene inserito all'interno dell'AdSP in modo da creare un *unicum* con il porto di Trieste, esaltando la diversità degli scali nella unitarietà degli obiettivi. Tra gli obiettivi di breve periodo vi è anche l'eliminazione dell'apparato amministrativo di supporto al porto di Monfalcone. Ciò comporterà, inevitabilmente, anche una riduzione dei costi di funzionamento relativamente a tale porto.

Lo schema del decreto si compone di due articoli.

L'articolo 1 modifica l'allegato A di cui all'articolo 6, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevedendo al punto 15) l'inserimento del porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale.

L'articolo 2 reca la clausola di invarianza finanziaria.



RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE INSERIMENTO DEL PORTO DI MONFALCONE NELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO ORIENTALE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 6, COMMA 2-BIS, LETTERA A), DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione e con il Ministro dell'economia e delle finanze.

C) Tipologia dell'atto:

Lo schema di provvedimento è stato predisposto in attuazione dell'articolo 6, comma 2-bis, lett. a), della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale. La suddetta norma prevede che, con regolamento da adottarsi su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2 della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono esser apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A della legge, contenente l'elenco dei porti facenti parte delle Autorità di Sistema portuale italiane, al fine di consentire l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale, la cui gestione è stata trasferita alla regione all'interno dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente. In particolare, la Regione Friuli-Venezia Giulia ha rappresentato l'esigenza che il porto di Monfalcone, porto di rilevanza economica nazionale, sia inserito nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico orientale, in quanto il trasferimento risponde all'esigenza di perseguire una efficiente razionalizzazione e sviluppo del sistema portuale della regione con importanti ricadute sul territorio e sul tessuto sociale ed economico. Con il presente decreto, a seguito della sopra citata richiesta della Amministrazione regionale, si inserisce il porto di Monfalcone nell'ambito dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, al fine di determinare una forte sinergia tra i due porti e un incremento dei traffici. L'individuazione di un unico soggetto gestore delle aree sia del porto di Trieste che di Monfalcone determinerà una forte sinergia tra i due porti con ricadute anche in termini di incremento dei traffici e delle potenzialità dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale. L'inserimento del porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale non comporterà alcun incremento di costi, in quanto la citata Autorità di Sistema portuale opererà con le risorse strumentali e umane vigenti, attualmente previste all'interno della stessa. Analogamente, le risorse finanziarie non potranno che essere inizialmente quelle vigenti, già presenti nei bilanci di detti Enti, e a regime quelle che deriveranno dagli introiti derivanti dal gettito delle tasse portuali e dalle concessioni rilasciate dalla AdSP citata relativamente al porto di Monfalcone. L'inserimento del porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale è, in definitiva, attuabile nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 2).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rilevano i contenuti degli articoli.

Il contenuto dell'articolo 2 dello schema, che reca la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione del decreto comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni e infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle altre Amministrazioni interessate al presente decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

L'articolo 1 modifica l'allegato A di cui all'articolo 6, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevedendo al punto 15) l'inserimento del porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

L'articolo reca la clausola di invarianza finanziaria. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 2).

Nuove o maggiori entrate.



Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art.2).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

ALLEGATO

**Prospetto riepilogativo
degli effetti dell' intervento normativo sui saldi di finanza pubblica**

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

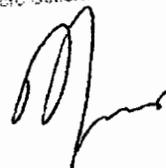
La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 comma 1 della legge 31 dicembre 2011 n. 190 ha avuto esito:

POSITIVO

- 5 DIC. 2017

IL RAGIONIERE

Il Ragioniere Generale dello Stato



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

**Titolo: SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
RECANTE L'INSERIMENTO DEL PORTO DI MONFALCONE
NELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO
ORIENTALE.**

Referente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Ufficio legislativo.

PARTE I. ASPETTI TECNICO – NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Con il presente decreto si intende superare la situazione di criticità operativa nei rapporti tra Stato e Regione Friuli-Venezia Giulia emersa a seguito dell'emanazione del DPCM 9 febbraio 2009 di attuazione del decreto legislativo 1° aprile 2004, n.111, riguardante norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti per la gestione delle aree demaniali del porto di Monfalcone. L'intervento normativo in esame è volto, quindi, a trasformare l'attuale quadro frammentato e disarticolato in un moderno ed efficiente sistema nazionale di organizzazione e governo della portualità e della logistica. Facendo leva non solo sulla presente, ma anche sulla potenziale ricchezza di infrastrutture portuali nazionali, il nuovo sistema portuale potrà ingenerare un valore aggiunto unitario e strategico per tutto il sistema economico nazionale.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

- legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale;
- decreto legislativo 1° aprile 2004, n. 111 recante norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti;

- decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 9 febbraio 2009 recante identificazione delle aree demaniali marittime e del mare territoriale di preminente interesse nazionale della regione Friuli-Venezia Giulia;

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

L'intervento normativo modifica l'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie ed a statuto speciale nonché gli enti locali.

L'intervento normativo risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché con gli enti locali. La ripartizione delle competenze è disciplinata nel nostro ordinamento a livello costituzionale, rispettivamente dagli artt. 117 e 118 della Costituzione, oggetto di una profonda riforma operata dalla legge costituzionale del 18 ottobre 2001, n. 3. Il novellato articolo 117 Cost. provvede a fornire una elencazione delle materie riservate in via esclusiva allo Stato (comma 2), nonché di quelle affidate alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni (comma 3), assegnando in via residuale a queste ultime la potestà normativa rispetto ad ogni ulteriore settore (comma 4). La materia dei porti ed aeroporti civili e delle grandi reti di trasporto e navigazione è stata inserita nell'ambito della competenza legislativa concorrente Stato-Regioni, in relazione alla quale spetta allo Stato la determinazione dei principi fondamentali da osservare nella legislazione applicativa, riservata invece alle Regioni (art. 117, comma 3). Il mantenimento della competenza statale è sui porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, identificati con quelli previsti nell'ambito della circoscrizione delle Autorità di Sistema portuale. A favore di tale impostazione si giunge analizzando anche l'art. 117 Cost. che riserva alla competenza esclusiva dello Stato l' "ordinamento ed organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali". Le Autorità di Sistema Portuali, appunto, sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale. Tale indirizzo risulta perfettamente in linea con le sentenze della Corte costituzionale che si espongono al punto 9).

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'art. 118, primo comma, della Costituzione.

L'intervento regolatorio rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazioni e con esito positivo in tema di delegificazione e semplificazione normativa.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

All'esame del Parlamento non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

La Corte costituzionale ha ripetutamente ribadito come la potestà dello Stato a riconoscere a taluni porti, per la loro dimensione ed importanza, carattere di rilevanza economica internazionale o di rilevanza economica nazionale, è idonea a giustificare la competenza legislativa e amministrativa dello Stato su tali porti e sulle connesse aree portuali. Tale intervento però si deve svolgere con la necessaria partecipazione della Regione interessata, in ossequio al principio di leale collaborazione. Per le motivazioni sopra esposte al punto 6, questo indirizzo risulta pienamente rispettato nello schema del decreto legislativo, con specifico riferimento alla sentenza della Corte costituzionale 7 ottobre 2005, n. 378. Indirizzo già improntato dalle sentenze della Corte costituzionale 6 marzo 2006, n. 89, Corte costituzionale 6 luglio 2007, n. 255 e Corte costituzionale 10 ottobre 2007, n. 344.

PARTE II. Contesto normativo comunitario e internazionale

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

L'intervento normativo non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento normativo risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non vi sono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

PARTE III. Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Non sono introdotte nuove definizioni normative.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

E' stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non è previsto un effetto abrogativo implicito ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno a incidere.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il provvedimento non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Non sono previsti atti attuativi successivi

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Sono stati ritenuti sufficienti ed utilizzati i dati statistici già in possesso dell'Amministrazione

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Dir. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 – G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)

Titolo: SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INSERIMENTO DEL PORTO DI MONFALCONE NELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO ORIENTALE.

Referente: Ufficio Legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

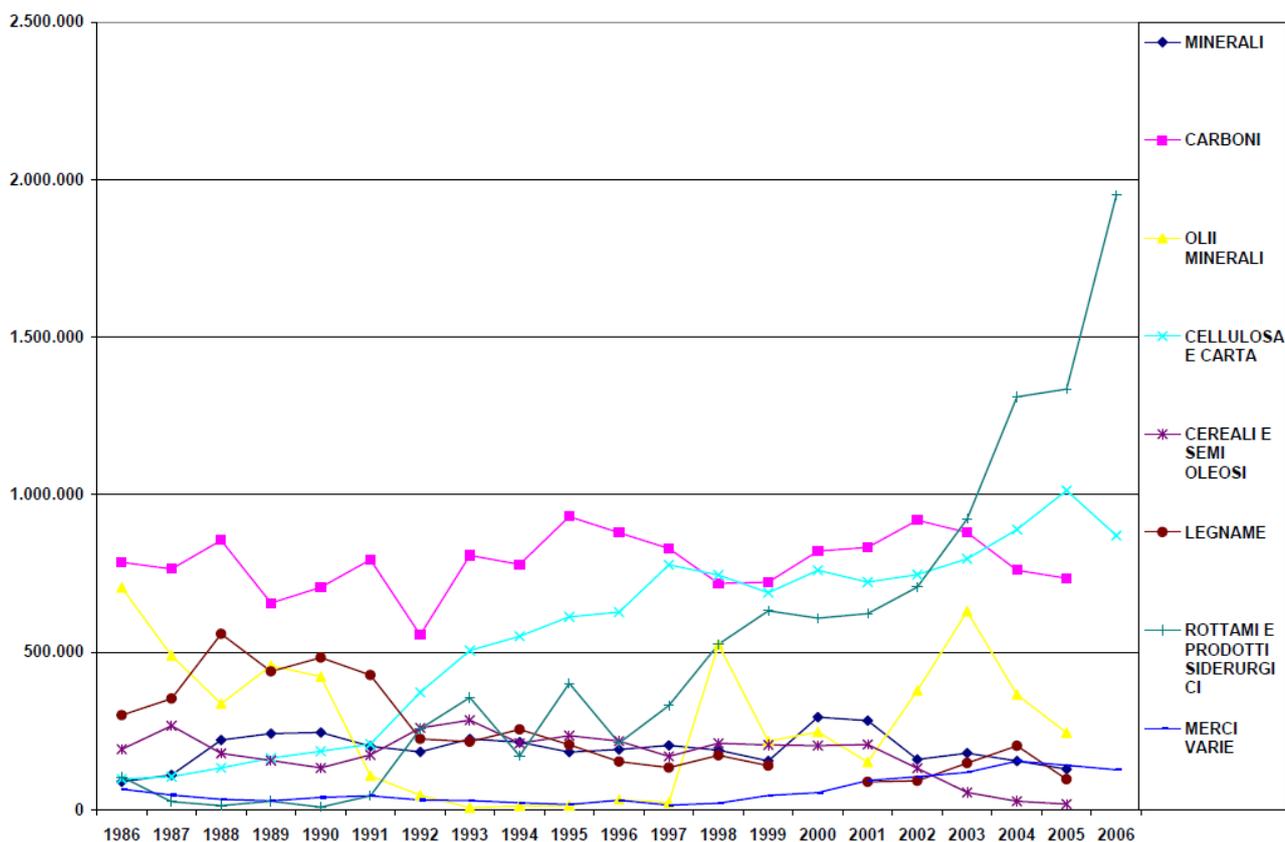
SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

Il provvedimento è stato predisposto in attuazione dell'articolo 6, comma 2-bis, lett.a), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale. La suddetta norma ha previsto che, con regolamento da adottarsi su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono esser apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A della legge, al fine di consentire l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata traferita alla regione all'interno dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente. L'allegato A, introdotto dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, non aveva incluso il porto di Monfalcone in alcuna delle AdSP istituite. Al fine di illustrare le capacità del porto di Monfalcone di seguito si rappresenta il trend dello stesso dal 1986 al 2006.

sbarchi + imbarchi	MINERALI	CARBONI	OLII MINERALI	CELLULOSA E CARTA	CEREBALIE SEMI OLEOSI	LEGNAME	ROTTAMI E PRODOTTI SIDERURGICI	MERCI VARIE
1986	89.845	785.814	705.540	98.396	192.495	300.266	104.762	65.680
1987	110.587	764.710	489.295	105.411	267.153	353.411	26.084	47.182
1988	221.924	855.600	336.459	133.791	179.624	558.740	13.374	33.225
1989	242.349	656.000	457.632	164.291	156.827	439.645	27.403	28.725
1990	245.802	706.600	423.156	186.292	133.673	482.896	9.132	39.802
1991	201.556	794.000	108.320	208.984	174.757	427.465	44.332	44.257
1992	183.773	555.000	46.228	373.141	259.985	225.236	257.246	31.315
1993	225.441	807.791	7.103	505.588	284.855	216.570	356.298	29.685
1994	214.784	778.900	12.542	550.712	211.296	254.984	171.079	22.348
1995	183.563	930.800	13.774	612.288	235.515	206.790	401.656	17.428
1996	191.722	879.422	32.973	627.674	218.326	153.550	212.115	31.138
1997	204.906	829.400	23.480	777.651	169.678	133.815	331.542	15.094
1998	189.616	718.413	524.678	745.449	211.799	173.072	525.636	20.969
1999	155.161	722.371	218.371	689.023	206.030	140.152	631.989	45.522
2000	294.168	821.562	247.209	760.509	203.815	136.80	608.583	54.494
2001	283.374	832.814	151.840	722.560	207.695	89.235	622.538	93.015
2002	160.084	919.131	378.509	746.811	132.051	92.721	707.104	105.208
2003	179.735	879.995	630.220	796.375	55.257	148.672	923.106	118.901
2004	155.477	760.324	365.204	889.506	27.285	203.184	1.310.873	154.915
2005	129.465	734.793	245.251	1.013.246	18.150	96.966	1.335.228	141.727
2006				870.798			1.950.642	127.333

Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone



Di seguito, invece, il trend del porto di Trieste:

I traffici

TIPOLOGIA TRAFFICO	2008	2009	2010	2011	2012
Container (t)	3.119.293	2.865.660	3.093.692	4.644.396	5.374.226
Rinfuse solide (t)	1.806.533	1.541.324	1.634.998	1.720.095	1.778.471
Rinfuse liquide (t)	37.268.454	35.025.452	36.208.303	35.229.638	35.967.976
Traffico Ro-Ro (t)	5.487.951	4.783.957	5.648.502	5.817.998	5.362.349
Altro (t)	597.876	176.929	1.048.693	825.850	723.848
TOTALE	48.279.107	44.389.322	47.634.188	48.237.977	49.206.870
container (TEU)	335.943	276.957	281.643	393.186	408.023
passaggio	153.212	71.964	67.035	56.973	98.647
passaggio crociera	87.740	6.433	15.332	28.183	69.652

ARRIVO/PARTENZA	2008	2009	2010	2011	2012
Merci in arrivo via mare (t)	43.376.533	39.977.196	42.287.676	42.071.737	42.726.965
Merci in partenza via mare	4.902.574	4.416.126	5.346.512	6.166.240	6.479.905
TOTALE	48.279.107	44.389.322	47.634.188	48.237.977	49.206.870

Lo scorso anno il porto di Monfalcone ha movimentato un traffico record di oltre 4,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +4,1% rispetto a meno di 4,5 milioni di tonnellate movimentate nel 2015. Il precedente record annuale era stato stabilito nel 2007 con più di 4,5 milioni di tonnellate. Nel 2016 le merci allo sbarco sono ammontate a quasi 4,0 milioni di tonnellate (+5,8%) e quelle all'imbarco 652mila tonnellate (-4,9%). Nel settore delle rinfuse solide il traffico complessivo è stato di circa 3,1 milioni di tonnellate (-0,5%), tra cui oltre 2,3 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (+14,9%) e 887mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (-0,5%). Nel segmento delle merci varie sono state movimentate 1,3 milioni di tonnellate (-7,2%), di cui 276mila tonnellate di rotabili (+24,0%) e 988mila tonnellate di altri carichi (-13,3%). Da questi dati si evince

come il porto di Monfalcone sia un porto dinamico, vivo e capace di attrarre notevoli investimenti privati. Nei primi sei mesi del 2017, invece, il traffico al porto di Trieste è aumentato dello 0,91% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 29.712.336 tonnellate di merce movimentata. Nel complesso, la crescita maggiore del semestre si registra nel settore container che segna un incremento a doppia cifra (+21,68%) e 296.032 TEU (acronimo di Twenty-Foot Equivalent Unit), è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali. Positivi i comparti delle merci varie (+10,76%) e RO-RO, Roll-on/roll-off (caricazione orizzontale), con 149.678 unità transitate (+2,14%), ad eccezione delle rinfuse solide (-28,14%) e delle rinfuse liquide (-1,04%). Analizzando la singola mensilità di giugno, i numeri complessivi si mantengono in linea rispetto al trend consolidato dello stesso mese del 2016, con 5.172.916 tonnellate (-0,38%). Di rilievo la performance dei container: 53.776 TEU, corrispondenti a un +33,07% e crescita a doppia cifra delle merci varie (+17,65%). Stabile il segmento RO-RO (+0,04%), ad esclusione delle rinfuse liquide (-5,30%) e delle rinfuse solide (-20,65%), mentre 694 i treni lavorati complessivamente a giugno (+4,83%).

Il regolamento tiene conto dell'analisi dei dati sopra indicati al fine di favorire la coesione della portualità relativa a Monfalcone e Trieste, all'esigenza di superare "l'individualismo portuale" efficientando e razionalizzando la governance del sistema, nonché all'urgenza di un coordinamento e di una analisi rigorosa delle priorità di investimento relativamente ai porti di Monfalcone e Trieste. Si rappresenta che la stessa strategia viene perseguita dalla Francia a sostegno del porto di Marsiglia, dalla Slovenia a favore dell'unico porto di Capodistria, dalla Croazia per quanto riguarda Rijeka e dalla Spagna, con Barcellona per il traffico Ro-Ro e Valencia ed altri per i contenitori.

B) Indicazione degli obiettivi (di medio e lungo periodo) perseguiti con l'intervento regolatorio

Il regolamento ha l'obiettivo immediato di dare attuazione a quanto previsto dalla legge n. 84/94, all'articolo 6, comma 2-bis lett. a), come modificata con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169. In questo modo, si intende superare la situazione di criticità operativa nei rapporti tra Stato e Regione Friuli-Venezia Giulia emersa a seguito dell'emanazione del DPCM 9 febbraio 2009 di attuazione del decreto legislativo 1° aprile 2004, n.111 riguardante "Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti" per la gestione delle aree demaniali del porto di Monfalcone. E' chiaro che l'aver individuato in un unico soggetto il gestore delle aree sia del porto di Trieste che di Monfalcone determinerà una forte sinergia tra i due porti e un incremento dei traffici e delle potenzialità dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale. Obiettivo di medio e lungo periodo del regolamento è la possibilità di costituire un nuovo e forte gateway di ingresso da Sud per le merci con origine/destinazione i Paesi/regioni dell'Europa continentale, dalla Svizzera all'Austria ed alla Baviera, fino ai Paesi landlocked dell'Europa orientale (Sud della Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca in primo luogo) e dei Balcani. Non solo contribuendo in tal modo a ridurre le emissioni inquinanti delle navi, che seguirebbero una rotta Asia-Europa molto più corta di quella attuale, ma soprattutto ponendo le basi per una più equilibrata distribuzione dei flussi di traffico tra il cuore dell'Europa industriale, sempre più spostata ad Est, ed i principali porti gateway del continente. Ciò costituirebbe l'occasione per i porti del Nord Europa di assumere con maggior forza quel ruolo di porta verso l'America settentrionale, già svolto in passato per almeno due secoli e che l'approvazione dell'accordo di libero scambio con gli USA (TTIP – Transatlantic Trade and Investment Partnership) e l'allargamento del canale di Panama ormai alle porte, contribuirebbero a rilanciare. Per i porti del "nuovo" Southern Range, da Valencia a Capodistria, si aprirebbero ulteriori spazi nel ruolo di principale gate europeo da/per il continente asiatico e quello africano. Aprire il "fronte Sud" per il sistema portuale italiano è una sfida che implica in primo luogo una stretta alleanza tra porti, ferrovie ed interporti, lungo i corridoi che dal Mezzogiorno portano nel cuore dell'Europa Centro-Orientale. Si prevede di superare l'eccessivo localismo attuale nell'area del Nord-Est migliorando, appunto, la coesione e la relazione con i porti esteri, conseguendo, peraltro, obiettivi maggiori in termini di competitività per i porti di Trieste e

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

Non sono state effettuate procedure formali di consultazione precedenti l'intervento.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE ("OPZIONE ZERO").

L'opzione zero risulta non coerente con le norme introdotte, a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169. In tal modo, si favorisce l'ampliamento della sfera di competenza dell'Autorità di Sistema portuale ad altri porti limitrofi, favorendone lo sviluppo e l'incremento dei traffici del porto di Monfalcone. L'opzione zero lascerebbe in vita due realtà portuali sconnesse e non collegate. La moderna impostazione della logistica, infatti, è focalizzata a raggiungere l'efficienza complessiva nella integrazione e nel controllo dei diversi anelli della catena del trasporto. I porti sono considerati ormai come un sub-sistema della catena logistica e si sono evoluti superando il modello tradizionale, aumentando l'indotto portuale, che, oltre ad offrire servizi alla nave (servizi di trasporto da e verso l'entroterra) ed eventuali attività accessorie (manutenzioni, svuotamento e riempimento contenitori, assemblaggio di impianti, etc.), costituisce un luogo di convergenza di forze commerciali logistiche e industriali. Questa nuova visione dei porti, intesi ormai, per usare una terminologia adottata dall'UNCTAD - United Nation Conference on Trade and Development - porti di terza generazione – ha reso necessaria l'intervento regolatorio a diretto vantaggio dell'Area Nord-Est del Paese.

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Non sono state considerate o valutate opzioni alternative.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

Lo svantaggio dell'intervento regolatorio proposto è legato al "ridimensionamento" del Porto di Monfalcone. Porto anche rilevante in termini di movimentazioni dei traffici e rilevante in sede locale si vedrà privare della diretta direzione del Porto e diverrà una "mera" direzione di scalo ricompresa all'interno di un più ampio sistema portuale. Questo elemento, però, che è uno svantaggio in termini localistici, costituirà invece un vantaggio a livello nazionale in quanto si considererà la portualità del Nord-est italiano come un "unicum". In tal modo si sarà competitivi con le altre nazioni europee che già hanno organizzato i porti in sistema in modo da costituire una rete nazionale capace di unificare, specializzare e differenziare gli scali. Il vantaggio, invece, è direttamente connesso all'aumento di produttività del porto di Trieste e di Monfalcone. Questo accorpamento produrrà una maggiore efficienza ed efficacia dell'attività stessa e una connessa riduzione di costi, a tutto vantaggio, appunto, del mercato stesso e dei suoi utenti.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

L'assetto normativo impatta sulle micro, piccole e medie imprese. Al momento, non risulta quantificabile l'effettiva incidenza dell'intervento regolatorio.

C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi a carico di cittadini ed imprese.

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti, in quanto il decreto non prescrive obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente necessari per l'applicazione delle

norme vigenti. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento normativo, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connessi alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, e, in ogni caso, gli stessi nella materia non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Non bisogna tralasciare che l'attuale situazione geopolitica è connotata da un'area di profonda instabilità, con la recrudescenza di fenomeni terroristici, nel bacino del mediterraneo in un'area che va dall'attuale Siria alla Libia. Tale condizione potrebbe incidere in maniera negativa sul volume dei traffici mercantili nel mar Mediterraneo. In questo modo tutti i porti del bacino del Mediterraneo verrebbero esclusi da una quota rilevante del traffico, attualmente ivi destinato, a vantaggio di realtà portuali ubicate in confini geografici più distanti dalle attuali aree di crisi.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento normativo non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della portualità. L'intervento comporterà una sicura crescita della competitività dei porti di Trieste e Monfalcone in coerenza con le finalità della riforma portuale, ponendo in essere le necessarie azioni sinergiche che costituiranno un fattore di sviluppo del sistema medesimo con importanti ricadute sul territorio e sul tessuto socio-economico regionale.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.

L'attuazione dell'intervento normativo è affidata all'iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla competente Direzione Generale e alle articolazioni periferiche del Corpo della capitanerie di porto, ma soprattutto all'Autorità di Sistema Portuale. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale dovrà svolgere la parte principale nell'attuazione dell'intervento normativo; quest'ultima potrà immediatamente compiere tutti gli atti amministrativi previsti e verificare gli effetti dell'intervento in termini di incrementi di scali con i benefici e conseguenti effetti connessi.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'Autorità di Sistema Portuale e degli altri portali tematici istituzionali delle novità introdotte.

C) Strumenti e modalità per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti curerà il controllo dell'intervento normativo attraverso la costante interazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale che comunicherà tutti i dati inerenti lo sviluppo sinergico tra il porto di Trieste e quello di Monfalcone. In questo modo si potrà monitorare costantemente il raggiungimento degli obiettivi.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

In base ai dati che perverranno alla competente Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalla Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale potranno essere valutati correttivi o miglioramenti alla soluzione normativa proposta.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio da considerare ai fini della VIR

Come stabilito dal DPCM 19 novembre 2009, n. 212, recante la disciplina attuativa della verifica dell'impatto della regolamentazione, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, della legge 28 novembre 2005, n. 246, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettuerà la verifica dopo un biennio dalla entrata in vigore dell'intervento normativo attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti, del livello di osservanza delle prescrizioni dell'intervento.

SEZIONE 8 – Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea