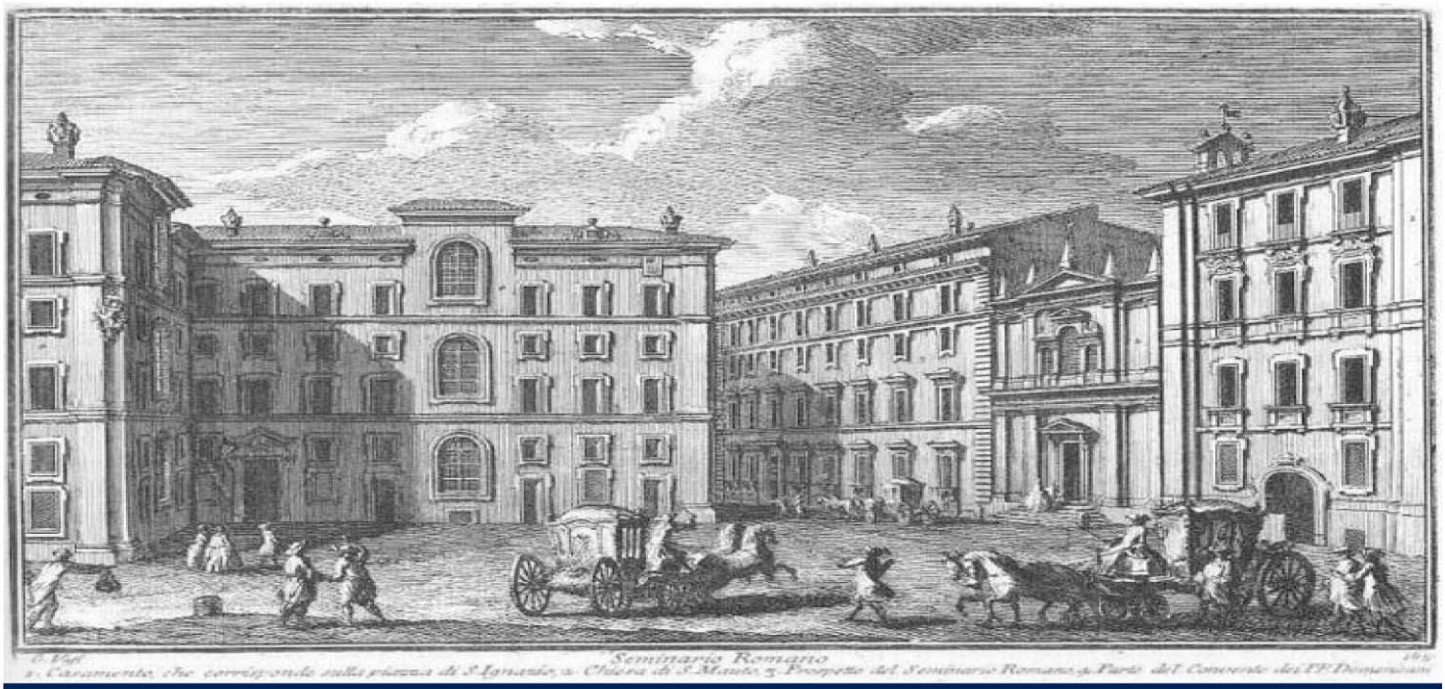
Senato della Repubblica

Camera dei deputati



Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

(Schema di D.P.C.M. n. 188)

(art. 29, co. 1, D.L. 133/2014, conv., con mod., L. 164/2014)

Luglio 2015

XVII LEGISLATURA

Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Documentazione per l'esame di
Atti del Governo

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

Schema di D.P.C.M. n. 188

(Art. 29, co. 1, D.L. 133/2014, conv., con mod., dalla L. 164/2014)

n. 195

21 luglio 2015

SENATO DELLA REPUBBLICA:

SERVIZIO STUDI
TEL. 06 6706-2451
STUDI1@SENATO.IT

DOSSIER N. 233

CAMERA DEI DEPUTATI:

SERVIZIO STUDI – Dipartimento trasporti
Tel. 06 6760-2614 - st_trasporti@camera.it - CD_trasporti

ATTI DEL GOVERNO N. 195

Hanno partecipato alla redazione del dossier i seguenti uffici:
SEGRETERIA GENERALE – Ufficio Rapporti con l'Unione europea
☎ 066760-2145 – ✉ *cdrue@camera.it*

SERVIZIO Biblioteca – Ufficio Legislazione straniera
☎ 066760-2278 -3242– ✉ *ls_segreteria@camera.it*

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

In copertina: Piazza San Macuto in una stampa d'epoca

TR0302.docx

I N D I C E

SCHEDE DI LETTURA

Premessa 3

- L'articolo 29 del decreto-legge n. 133/2014 3
- L'analisi del settore portuale italiano 3

Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento 9

Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi 11

Obiettivo 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri 13

Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico 15

Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali 17

Obiettivo 6 Innovazione 19

Obiettivo 7 Sostenibilità 23

Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie 25

Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale 29

Obiettivo 10 Attualizzazione della *governance* del Sistema Mare 33

TABELLA: DATI DI TRAFFICO DELLE AUTORITÀ PORTUALI

- Tabella: Autorità portuali a confronto 43

Schede di lettura

PREMESSA

L’articolo 29 del decreto-legge n. 133/2014

L’articolo 29 del decreto-legge n. 133/2014 (cd. “DL Sblocca Italia”) prevede l'adozione con DPCM, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto (La L. n. 164/2014, entrata in vigore l’11 novembre 2014) di un piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che contempli anche la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle autorità portuali esistenti, da effettuare comunque ai sensi di quanto già previsto dalla legge n. 84/1994. Il DPCM è adottato previa espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari, che deve essere espresso entro 30 giorni.

Lo schema di DPCM è stato approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri nella riunione del 3 luglio 2015, all’esito di un processo di elaborazione che ha visto il coinvolgimento dei soggetti operanti nel settore, in particolare con gli stati generali della portualità e della logistica che si sono svolti il 9 febbraio 2015.

L’analisi del settore portuale italiano

Le riforme del settore portuale contenute nello schema di DPCM sono ricondotte al perseguimento di dieci specifici obiettivi, ciascuno dei quali sarà oggetto delle schede di lettura contenute nel presente dossier.

Lo schema contiene inoltre, un’ampia analisi della condizione attuale del sistema portuale. Di tale analisi è utile qui richiamare i seguenti aspetti, relativi a **caratteristiche generali** del sistema:

- il *Global Competitiveness Index 2014-2015* del World Economic Forum, colloca le infrastrutture portuali italiane al 55° posto nella graduatoria, a fronte del 9° posto della Spagna, del 23° posto del Portogallo, del 32° della Francia, del 49° della Grecia e del 51° della Croazia
- la situazione portuale italiana presenta una peculiarità derivante dalla presenza di molti porti distribuiti su una costa molto estesa e dalla conformazione geomorfologica, fattori che rendono difficile, a differenza di altri paesi, concentrare in pochissimi porti le funzioni che più di altre beneficiano di economie di scala; inoltre i porti italiani sono

quasi tutti collocati nei pressi del centro delle città storiche che condizionano e da cui sono condizionati;

- tra i sintomi di debolezza del sistema portuale italiano, assumono rilievo la carenza di infrastrutture fisiche, arretrate rispetto agli standard europei; la perdita di competitività del sistema portuale nel sistema del *transhipment*[1]; l'incremento delle quote di mercato dei sistemi portuali del Nord Europa sui traffici tra paesi extra-UE ed Italia;
- tra le potenzialità del sistema portuale italiano, assumono rilievo la possibilità di costituire un nuovo *gateway* di ingresso da Sud per le merci con origine/destinazione i Paesi/regioni dell'Europa continentale, dalla Svizzera, all'Austria e alla Baviera, nonché le opportunità offerte le economie in forte crescita della sponda Sud-occidentale (nonostante l'instabilità determinata dalla "primavera araba") ed orientale del Mediterraneo;
- l'Italia settentrionale è caratterizzata da due sistemi portuali, quello tirrenico (Savona, Genova, La Spezia) e quello adriatico (Trieste, Venezia e Ravenna), che hanno i loro punti di forza nell'offerta di servizi a filiere produttive a forte tasso di internazionalizzazione); nella riconversione di insediamenti ed attività industriali a favore di iniziative innovative in altri settori; nella possibilità di costituire nodi di transito per flussi di merci da e per l'Europa continentale;
- gli scali dell'Italia centrale tirrenica ed adriatica rappresentano importanti esempi di porti commerciali a carattere regionale ed inter-regionale con funzioni di supporto dei sistemi produttivi e dei distretti industriali;
- l'Italia meridionale è caratterizzata dalla presenza del sistema Napoli-Salerno (che insiste su un grande bacino demografico e importanti poli produttivi); il sistema calabro e di Gioia Tauro (che dà segni di ripresa, nonostante la concorrenza di Malta, Pireo e Tangeri, ferma restando l'esigenza di trovare vie di sviluppo alternative alle sole attività di *transhipment*, eccessivamente dipendenti dalla volontà delle compagnie marittime); il sistema siciliano (caratterizzato dalla presenza del traffico Ro-Ro[2] petrolifero energetico di Augusta e per il cabotaggio nazionale e internazionale); il sistema pugliese

[1] Per **transhipment** si intende il sistema logistico in base al quale porti dotati di ampi spazi operativi e di fondali adeguati accolgono le maggiori navi dedicate ai trasporti transoceanici e ne frazionano il carico in blocchi di dimensioni inferiori, destinati ai porti di origine/sbarco finale; si contrappone al **gateway** un sistema logistico in cui il porto dà accesso, per le merci in questo scaricate, a determinati territori e realtà produttive.

[2] Per **Ro-Ro** si intende il traffico traffico gestito su supporti rotabili, che vengono caricati e scaricati dalle navi mediante rampe; si contrappone a quello denominato **lo-lo** (load on– load off), caratteristico delle navi portacontainer, che presuppone operazioni di imbarco e sbarco effettuate dall'alto mediante gru.

(caratterizzato dalla presenza del cabotaggio nazionale e internazionale, con il porto di Taranto che si caratterizza invece per la sua duplice natura di porto industriale e di porto di *transhipment*);
- il contesto normativo europeo è caratterizzato dai regolamenti sulla rete transeuropea dei trasporti (rete TEN-T: reg. (UE) n. 1315 e 1316/2013)[3] e dal piano di azione per i trasporti per la regione del Mediterraneo che valorizza il ruolo dell'Italia nella costruzione di una rete di trasporto euro-mediterranea.

Con riferimento **all'andamento economico** del settore è utile invece richiamare i seguenti dati contenuti nel piano:

- tra le imprese dell'economia del mare, la cantieristica occupa il primo posto, con circa 27.000 attività imprenditoriali, il 64,2% delle quali localizzate nei comuni costieri; la cantieristica incide per il 15,2% sul totale delle imprese dell'economia del mare, mentre le imprese di trasporto fluvio-marittimo di persone e merci rappresentano il 6%;
- i porti italiani sono caratterizzati anche da una forte presenza del traffico passeggeri, con una quota vicina al 20% del traffico complessivo europeo, seconda solo alla Grecia, mentre l'Italia occupa, con circa il 35%, il primo posto nel traffico crocieristico europeo;
- a livello globale, il traffico internazionale di merci ha raggiunto nel 2013 i 9.548 milioni di tonnellate nel 2013 con un incremento costante nell'ultimo trentennio (fatta eccezione per i cali registrati nel 1985 e nel 2009), ad un tasso medio di circa il 2,2%; le tendenze internazionali del settore vanno verso una concentrazione del mercato in alcuni grandi attori multinazionali e un aumento della crescita dimensionale delle navi (tendenza quest'ultima legata anche all'evoluzione delle rotte che ha visto la crescita della rotta Asia-Europa e viceversa; tale rotta dal 2009 al 2011 ha superato la rotta transpacifica, per poi rallentare negli anni successivi, crescendo comunque di più di quella transatlantica;
- il trasporto marittimo merci occupa un posto rilevante nell'economia italiana: avvengono via mare il 70% delle importazioni e il 50% delle esportazioni; anche se la crisi economica ha determinato una diminuzione delle importazioni via mare, accompagnato però, dopo il forte calo del 2009, da un aumento delle esportazioni in particolare verso Asia, Mediterraneo, Medio Oriente, America;

[3] Al riguardo si rinvia al tema dell'attività parlamentare *La politica europea dei trasporti e le reti TEN-T.*

- per quanto concerne i singoli segmenti: 1) nel traffico Ro-Ro il calo su alcune relazioni storiche (ad esempio Italia-Grecia e, per alcuni anni, Italia-Spagna) è stato bilanciato dall'incremento delle relazioni con la sponda Nord dell'Africa, la Turchia e il Mar Nero; 2) nel traffico *container*, dopo la forte flessione registrata nel 2009, i porti italiani hanno ripreso a crescere tornando nel 2014 su valori prossimi ai massimi raggiunti nel 2007; tale recupero è dovuto principalmente all'incremento del traffico *gateway* che ha compensato la riduzione del traffico di *transhipment* (con un calo significativo soprattutto nei porti di Cagliari, Gioia Tauro, Taranto); 3) le rinfuse liquide[4] sono un settore, ancorché in calo, ancora molto rilevanti in termini di volumi (allo stato si movimentano, con netta prevalenza dell'import, circa 175 milioni di tonnellate); 4) le rinfuse solide alimentano diverse filiere industriali ma hanno registrato un calo negli ultimi anni, in linea con il calo generale della produzione industriale, arrivando a volumi movimentati di circa 71 milioni di euro nel 2013; 5) le merci varie non containerizzate (*general cargo*) tendono nel tempo a diventare residuali ma rimangono vitali per vari distretti industriali;
- per quanto concerne la navigazione fluviale, l'Italia si colloca in una posizione periferica rispetto alla rete europea, anche se il sistema padano-veneto fa parte della rete centrale della rete TEN-T;
- per quanto concerne la situazione infrastrutturale: 1) le grandi navi container richiedono l'approfondimento dei fondali e l'allungamento delle banchine; al riguardo importanti porti del Nord Europa hanno profondità almeno pari a 16 metri, mentre diversi porti italiani con rilevanti flussi container sono al di sotto di tale soglia (Napoli, Livorno, Venezia, Genova e La Spezia; le profondità dei principali porti italiani, comprese tra i 9,8 metri e i 18 metri, consentono comunque complessivamente di ospitare l'armamento attuale; 2) per i "collegamenti di ultimo miglio" (in particolare il collegamento ferroviario alla rete ferroviaria) appaiono necessari investimenti; al riguardo la società RFI Spa prevede investimenti di medio periodo con interventi sulle linee che abiliterebbero il transito di treni con moduli da 750 metri nella zona Nord e di treni con moduli da 650 metri nella zona Sud, con interventi sulle sagome[5] che porterebbero ad una copertura molto

[4] Per **rinfuse** si intendono i prodotti che viaggiano senza imballaggio. Possono essere **liquide** (prodotti liquidi stivati in navi cisterna appositamente attrezzate: si tratta in primo luogo di petrolio, carburanti e gas naturale; vi rientrano anche alcuni prodotti chimici e alimentari) o **solide** (comprendono tipologie merceologiche diverse: minerali, metallurgici, combustibili solidi, materiali da costruzione, alimentari, chimici, ecc., accomunati dalla natura solida e dalla modalità di trasporto non unitizzata).

[5] Per **sagoma** si intende l'ingombro massimo che ha un locomotore – treno – vagone o carro, ovvero le dimensioni minime di passaggio libero sulla rete ferroviaria.

ampia della rete ferroviaria nazionale con sagome P/C 45 e P/C 80[6]; 3) il sistema degli interporti presenta criticità quali l'insufficienza dei flussi merci, la concentrazione dei flussi sulla logistica di terra, la scarsa integrazione con le realtà portuali nazionali.

[6] Per **P/C 45** si intendono le linee sulle quali è possibile trasportare casse mobili e semirimorchi, caricati su carri Poche, aventi larghezza massima di 2500 mm ed altezza massima di 3750 mm; per **P/C 80** si intendono le linee sulle quali è possibile trasportare casse mobili e semirimorchi, caricati su carri Poche, aventi larghezza massima di 2500 mm ed altezza massima di 4100 mm.

OBIETTIVO 1
SEMPLIFICAZIONE E SNELLIMENTO

L'obiettivo 1 "Semplificazione e snellimento" è articolato in 4 attività (pagina 179).

1.1 il completamento dello sportello unico dei controlli doganali. Lo sportello, disciplinato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 242/2010[7], persegue lo sviluppo dell'interoperabilità dei sistemi informativi delle diverse amministrazioni interessate, coordinando per via telematica i procedimenti coinvolgenti le amministrazioni che intervengono in operazioni doganali, nonché le attività connesse con le predette operazioni, mediante un sistema di cooperazione tra il sistema informativo dell'Agenzia delle dogane e quello delle singole amministrazioni interessate.

1.2 La semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali. Si prevede l'utilizzo dello strumento della conferenza di servizi, oggetto di riforma da parte del disegno di legge di iniziativa governativa (A. S. 1577, approvato, con modificazioni, dalla Camera dei deputati, A. C. n. 3098, ed ora all'esame del Senato) che prevede il conferimento di una delega legislativa; la conferenza di servizi è uno strumento di semplificazione attivabile dalle pubbliche amministrazioni quando siano coinvolti vari interessi pubblici in un procedimento amministrativo o in più procedimenti connessi riguardanti i medesimi risultati e attività amministrativa, suscettibile di produrre un'accelerazione dei tempi procedurali; la disciplina dell'istituto è fissata dalla legge sul procedimento amministrativo (241/1990[8]) in base alla quale, quando risulti opportuno esaminare contestualmente più interessi pubblici ovvero sia necessario acquisire una pluralità di atti di intesa (concerti, nulla osta, pareri, etc.) l'amministrazione procedente può indire una conferenza di servizi, le cui decisioni sostituiscono, a tutti gli effetti, ogni atto di tutte le amministrazioni partecipanti. La legge prevede due tipi di conferenza dei servizi: conferenza istruttoria, altrimenti detta "interna" o "referente" - costituisce la fattispecie più generale: essa, infatti, può essere indetta di regola ogni qual volta sia opportuno un confronto tra più amministrazioni portatrici di interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo; la conferenza decisoria interviene nei procedimenti che prevedono, per il loro perfezionamento, l'assenso, sotto forma di intesa, concerto, nulla osta, o comunque altrimenti denominato, di più amministrazioni;

[7] Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 novembre 2010, n. 242 "Definizione dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione".

[8] Legge 7 agosto 1990, n. 241, recante "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*".

in questi casi l'amministrazione responsabile del procedimento è tenuta prima ad esperire la procedura normale richiedendo formalmente, al momento dell'avvio del procedimento, l'assenso alle altre amministrazioni interessate.

Il piano prospetta anche l'opportunità della trasformazione dell'intervento di alcune amministrazioni, senza indicarle in maniera specifica, da vincolante a consultivo, la valorizzazione dello strumento del silenzio assenso, l'assoggettamento di tutte le controversie alle regole per i contenziosi in materia di appalti pubblici.

1.3 la semplificazione delle procedure per il dragaggio dei fondali. L'articolo 184-*quater* del codice ambientale (decreto legislativo 152/2006[9]) specifica le condizioni che, se rispettate, determinano la cessazione della qualifica di rifiuto (*end of waste*) per i materiali dragati sottoposti ad operazioni di recupero in casse di colmata o in altri impianti autorizzati. L'articolo 109 del codice disciplina l'immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo, attribuendo alla regione il compito di autorizzare tale attività, sulla base di un decreto (non risulta ancora emanato) del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, delle politiche agricole e forestali, delle attività produttive previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano (al riguardo si rinvia a quanto osservato in relazione all'obiettivo 8).

1.4 Il monitoraggio del traffico navale. Il decreto-legge 179/2012[10] (articolo 8 commi 10-17) attua la direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e finalizzata alla semplificazione e all'armonizzazione delle procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi, attraverso l'uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione.

9 Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale".
10 D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, recante "*Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese*".

OBIETTIVO 2
CONCORRENZA, TRASPARENZA E UPGRADING DEI SERVIZI

L'obiettivo 2 "Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi" è articolato in 5 attività (pagina 180).

2.1 Servizi tecnico nautici. I servizi pubblici di rimorchio potranno essere affidati mediante procedure di evidenza pubblica, anche in ambito comprendente più porti; i servizi di pilotaggio ed ormeggio potranno essere affidati, come avviene attualmente, a soggetti espressione degli operatori locali (per la situazione attuale si rinvia alle considerazioni svolte in commento all'obiettivo 10).

2.2 Concessioni demaniali, concorrenza, investimenti. Le concessioni per attività di terminale portuale saranno oggetto di un provvedimento che renda le procedure per il loro rilascio conformi al diritto comunitario ed omogenee, con l'obiettivo di perseguire, mediante meccanismi premiali o sanzionatori: il conseguimento dei livelli di occupazione che il concessionario si impegnava a raggiungere; gli investimenti; i risultati operativi. In luogo dell'incameramento dei beni realizzati dal concessionario, verrà introdotto un indennizzo corrisposto dal subentrante (per la situazione attuale si rinvia alle considerazioni svolte in commento all'obiettivo 10).

2.3 Lavoro portuale. Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) gestiranno i carichi di contingenti di manodopera (per la situazione attuale si rinvia alle considerazioni svolte in commento all'obiettivo 10).

2.4 Controlli fitosanitari. Introduzione dei protocolli tecnici della *European and Mediterranean Plant Protection Organization* (EPPO)[11] al fine di proteggere le produzioni nazionali garantendone gli standard qualitativi.

2.5 Turismo. È citato il segmento crocieristico, per il quale si prevede il potenziamento del collegamento intermodale, specie mediante l'Alta Velocità ferroviaria. *In tema di turismo, la nautica da diporto è oggetto di un disegno di legge, recante una delega al Governo, approvato dal Senato (Atto n. 1167) ed ora all'esame della Camera dei deputati (Atto n. 2722) che si pone l'obiettivo di garantire la concorrenzialità del settore nell'ambito della Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM(2014)86).*

[11] http://www.eppo.int/

OBIETTIVO 3
MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ E COLLEGAMENTI MARITTIMI E TERRESTRI

L'obiettivo 3 "Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri" è articolato in 6 attività (pagina 182).

3.1 Manovre ferroviarie. Per la valorizzazione dei terminal container è previsto il sistema PIL (Piattaforma integrata della logistica) che vede come soggetto programmatore il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e come attuatore le Ferrovie dello Stato S.p.A. E' in corso l'esame al Senato (Atto n. 1185) di un disegno di legge approvato dalla Camera dei deputati (Atto n. 730) che reca i princìpi fondamentali in materia di interporti; piattaforme logistiche territoriali; infrastrutture intermodali; le finalità del disegno di legge sono:

- migliorare e incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto;
- razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;
- contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto;
- superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo, creando le condizioni per un incremento del ricorso alla modalità ferroviaria e promuovendo l'effettivo sviluppo delle potenzialità competitive della stessa relativamente ai traffici di media e lunga distanza e la disponibilità di una rete dorsale che sia in grado di interconnettersi con le reti di trasporto locale e transnazionale e della logistica;
- promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto di merci e di logistica;
- prevedere gli strumenti necessari per l'utilizzo di un unico *standard* di comunicazione delle informazioni riguardanti il trasporto delle merci e le merci stesse, nonchè ogni altra informazione rilevante.

3.2 Corridoi ferroviari merci (RFC *rail freight corridors)*. Si prevede l'estensione dei corridoi sino all'interno dei porti *gateway* internazionali. Nell'ambito dello spazio ferroviario europeo unico, la direttiva 2012/34/UE, procede alla rifusione delle direttive volte all'apertura del mercato alla concorrenza, garantendo un grado di separazione tra gestione delle rete e attività di trasporto, l'accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria e l'utilizzo ottimale della stessa, sia per il trasporto passeggeri che per quello merci. I corridoi ferroviari merci sono disciplinati dal Regolamento 913/2010/CE relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

3.3 *Fast Corridor* ferroviario. Ne è prevista l'introduzione in scali con adeguati volumi di traffico. I Corridoi Controllati Ferroviari prevedono la movimentazione di container dal punto di sbarco fino al magazzino di temporanea custodia presso un Nodo logistico di destinazione, ampliando il campo di applicazione e introducendo nuove semplificazioni rispetto alla precedente procedura per la movimentazione dei container tra aree portuali e magazzini di temporanea custodia.

3.4 Promozione dei collegamenti via mare mediante il raggruppamento di operatori (armatori, autotrasportatori, filiere produttive, AdSP, Università-centri di ricerca).

3.5 Promozione della modalità Ro-Ro e Autostrade del mare con progetti di logistica integrata.

3.6 Collegamenti fluvio marittimi: creazione di corridoi per lo sdoganamento di merci.

OBIETTIVO 4
INTEGRAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO

L'obiettivo 4 "Integrazione del Sistema Logistico" è articolato in 3 attività (pagina 184).

4.1 Regioni in ritardo di sviluppo. Sono previste Aree logistiche Integrate (ALI) nelle quali le AdSP sono soggetti promotori di interventi cofinanziati con i fondi strutturali.

4.2 Partenariato di filiera. È prevista la ripartizione di risorse nazionali quale meccanismo premiale, fra sistemi portuali e gestori di piattaforme logistiche e di servizi.

4.3 Attività manifatturiere. Incentivo alla localizzazione nelle aree portuali ed in quelle logistiche integrate del Mezzogiorno, mediante la ri-utilizzazione di aree industriali dismesse e valorizzando il rientro di attività dall'estero (*back shoring*).

OBIETTIVO 5
MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI INFRASTRUTTURALI

L'obiettivo 5 "Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali" è articolato in 4 attività (pagina 186).

5.1 Selezione degli investimenti. Il criterio prioritario è la manutenzione straordinaria e di valorizzazione delle opere esistenti. Per le nuove opere i criteri sono definiti dalla Direzione generale della portualità e della logistica, sulla base di studi di fattibilità tecnico economica previsti dalla normativa volta a garantire la razionalizzazione, la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia delle procedure di spesa relative ai finanziamenti in conto capitale destinati alla realizzazione di opere pubbliche (articolo 30, commi 8 e 9, della legge di contabilità e finanza pubblica 196/2009[12]) ai sensi di quanto previsto dai decreti legislativi 228/2011[13] e 229/2011[14]. Il decreto legislativo 228/2011, in particolare impone alle amministrazioni di predisporre il Documento pluriennale di pianificazione. Questo documento, di cadenza triennale, include e rende coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di competenza dell'amministrazione. Il documento si compone di tre sezioni; la prima sezione contiene l'analisi ex ante dei fabbisogni infrastrutturali, la seconda sezione illustra la metodologia e le risultanze della procedura di valutazione e di selezione delle opere da realizzare e individua le priorità di intervento e la terza sezione definisce i criteri per le valutazioni ex post degli interventi individuati e sintetizza gli esiti delle valutazioni ex post già effettuate.

5.2 Accessibilità dei porti. Studi di fattibilità dei gestori delle reti nazionali di trasporto sono proposti dalle autorità di sistema portuale e inseriti nella programmazione delle infrastrutture.

5.3 Analisi dei costi e tempi di realizzazione degli investimenti. Un osservatorio consente il confronto (*benchmarking*) delle realizzazioni e la diffusione di un approccio progettuale che ottimizzi l'utilizzo delle risorse pubbliche minimizzando lo spreco di materiali e di tempo e generando nel medesimo tempo la massima creazione possibile di valore.

5.4 Consumo di suolo. Utilizzo di aree militari demaniali abbandonate e recupero di servitù militari per aumentare le aree retroportuali.

---

12 Legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica".

13 Decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228 "Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche".

14 Decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 "Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti".

OBIETTIVO 6
INNOVAZIONE

L'obiettivo 6 prevede una serie di misure di **innovazione tecnologica nel sistema della portualità** italiana, in termini di snellimento e semplificazione, per riuscire sostanzialmente a velocizzarne la procedure.

Le attività delineate nel Piano sono molteplici e riguardano sia la digitalizzazione della catena logistica, che la promozione della ricerca ed i programmi di alta formazione a livello nazionale.

Le azioni per la **digitalizzazione della catena logistica** sono accomunate dalla finalità di migliorare l'integrazione e l'interoperabilità tra i molteplici sistemi informatici oggi esistenti.

Si ricorda che attualmente sono operativi i seguenti sistemi:

- il sistema PMIS (Port Management Information System) impiegato dal personale delle Capitanerie di Porto, sia nello svolgimento delle pratiche amministrative collegate all'arrivo e alla partenza delle navi, sia per la supervisione del traffico all'interno delle acque portuali;
- lo Sportello Unico Doganale, dell'Agenzia delle Dogane, ancora poco utilizzato;
- i Port Community System (PCS), che hanno una presenza fortemente disomogenea nei porti e centrata sul trasporto container;
- i sistemi PIC, PIL e RVMS del Gruppo Ferrovie dello Stato per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e la regolazione della circolazione dei treni;
- la Piattaforma Logistica Nazionale di UIRnet spa (vedi *sub*).

Si ricorda che con Decreto ministeriale 12 febbraio 2014, n. 44, è stato adottato, e trasmesso ai competenti uffici della Commissione europea, il Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) in attuazione della Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010.

In relazione all'obiettivo 6 del Piano si prevedono in dettaglio le seguenti azioni:

- Istituzione di un tavolo di coordinamento presso il MIT e definizione di misure per migliorare l'integrazione tra i molteplici sistemi informativi esistenti e per migliorare l'offerta tecnologica dedicata alle imprese nel trasporto e nella logistica;
- Integrazione in un sistema modulare delle informazioni e dei servizi relativi al trasporto su gomma ed all'intermodalità, oggi costituiti dalla rete UIRNEt, con il sistema SISTRI di gestione e controllo dei rifiuti, con il trasporto ferroviario delle merci e via mare, con la gestione dei nodi ed il trasporto aereo;
- sostegno dei sistemi che rispondano alle caratteristiche di interoperabilità dei sistemi di trasporto intelligente (ITS) a livello europeo, come quelle del sistema KAREN (*Keystone Architecture Required for European Networks*

la cui prima versione è del 2000) o del sistema italiano del MIT denominato ARTIST;

Si ricorda che il termine ITS (Intelligent Transport System) indica l'insieme di sistemi innovativi che utilizzano le tecnologie proprie dell'informatica e delle telecomunicazioni applicandole al settore dei trasporti per monitorare il traffico, regolarlo e informare gli utenti in tempo reale, e costituiscono uno strumento strategico per raggiungere l'obiettivo di una mobilità sostenibile.

- Implementare i sistemi di monitoraggio delle merci pericolose e dei rifiuti speciali.

Si prevedono poi misure legislative per consolidare la **diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale,** che si prevede dovrà essere data in **concessione gratuita per due anni** alle Autorità di Sistema portuale. A tali fini il MIT dovrà reperire fonti straordinarie per tale biennio per garantire il Gestore della Piattaforma Logistica Nazionale individuato con gara.

Si ricorda che l'art. 61-bis, comma 4 del D.L. n. 1 del 2012 ha individuato la società **UIRNet S.p.A.** come soggetto attuatore unico per la realizzazione e gestione della Piattaforma logistica nazionale, così come definita nel D.M. infrastrutture 18T del 20 giugno 2005, ed esteso la Piattaforma, oltre agli interporti, anche ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche. La **Piattaforma Logistica Nazionale (PLN),** ha l'obiettivo di mettere in rete i servizi per i settori del trasporto e della logistica, per migliorare l'efficienza dei servizi interportuali e dei nodi logistici e incrementare gli standard di sicurezza. Il 14 febbraio 2013 si è concluso l'ultimo collaudo dei sei macroservizi principali della Piattaforma, realizzata da UIRNET Spa per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre le operazioni di collaudo prestazionale si sono concluse a maggio 2015. La procedura per la scelta del Gestore è stata strutturata con un meccanismo bifasico di doppia gara: una prima gara per la selezione del soggetto Promotore deputato ad assumere l'incarico di sviluppo del Progetto dell'iniziativa da porre a base di una seconda gara informale, ex articolo 30 del decreto legislativo n.163/2006 (Codice dei contratti pubblici), finalizzata alla scelta del Gestore della PLN per un periodo di 20 anni. La società UIRNET ha bandito a dicembre 2013 (G.U.UE/S n. 245 del 18/12/2013) la gara europea per l'individuazione del soggetto promotore per la creazione del nuovo sistema telematico di gestione della rete logistica nazionale, che consentirà di mettere in rete tutti i centri di interscambio modale del Paese: porti, interporti, piastre logistiche private e centri merci ferroviari. La gara prevede una concessione ventennale del valore presunto complessivo di 1.235 milioni di Euro, affidata tramite *project financing*, a fronte di un investimento minimo di 20 milioni di Euro e di un canone annuale non inferiore a 2,5 milioni di euro da corrispondere a UIRNET. Per la gestione della PLN, UIRNet ha infatti scelto lo strumento della concessione di servizi in finanza di progetto ex articolo 278 decreto del Presidente della Repubblica n.207/2010. Al luglio 2015 è intervenuta la nomina del Promotore mentre (*cfr*. risposta del Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti del 2 luglio 2015 all'Interrogazione in Commissione n. 5-05365) "i tempi di conclusione della gara si sono dilatati a causa di numerose richieste di chiarimenti e di slittamento dei termini di presentazione delle offerte provenienti dagli operatori del settore… Il Progetto redatto dal Promotore sarà sottoposto al MIT per la relativa approvazione e costituirà la documentazione di gara per la seconda fase

(selezione del Gestore), che si concluderà presumibilmente entro la fine del 2015 con conseguente avvio della gestione nel 2016.".

UIRNET spa è stata inoltre autorizzata, con l'art. 13, co. 6-bis, del D.L. n. 145 del 2013, a stipulare convenzioni con Expo 2015 spa, Fiera di Milano spa e Agenzia delle dogane per la realizzazione del corridoio doganale virtuale. L'Agenzia delle Dogane gestisce con UIRNET i *fast corridor* per consentire lo sdoganamento dei container in arrivo nei porti e negli aeroporti direttamente nelle aree retrostanti (il progetto è in fase di sperimentazione, da dicembre 2014, al Porto di Ravenna).

La **promozione della ricerca** prevede che si realizzino **Programmi di ricerca strutturata** - nei campi della ricerca di base, della ricerca industriale, nella ricerca pre-competitiva e nello sviluppo di start-up e di spin-off - tra le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e le Università ed i Centri di ricerca qualificati come "eccellenti" nei vari settori, secondo criteri di valutazione adottati dal MIUR. Si prevede la partecipazione a tali programmi di ricerca anche di università e centri di ricerca stranieri tramite ricercatori di "elevato *ranking* internazionale".

Per quanto riguarda i **programmi di alta formazione a livello nazionale** se ne prevede il finanziamento per il raggiungimento da parte del personale di obiettivi di competenza nelle aree tecniche, economiche e amministrative del Piano ed in particolare nelle applicazioni delle tecnologie dell'informazione. I programmi dovranno essere svolti con Dipartimenti universitari aventi la qualifica di "eccellenza" nel settore di ricerca di riferimento, secondo i criteri di valutazione del MIUR.

OBIETTIVO 7
SOSTENIBILITÀ

L'obiettivo 7 prevede misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti.

Tra le altre cose, si ipotizza un intervento normativo per introdurre l'obbligo da parte delle autorità di sistema portuale di redazione dei **piani energetici e ambientali** volti ad incrementare la dotazione infrastrutturale dei porti dal punto di vista energetico (anche con riferimento a impianti di produzione ai più alti livelli di efficienza e da fonte rinnovabile), e a garantire il rispetto di livelli di emissione sempre più ridotti e compatibili anche del naviglio, dei motori e dei carburanti. Si prevede anche l'introduzione di un fondo nazionale GREENPORTS per cofinanziare iniziative coerenti con i piani energetici ambientali; le risorse del fondo saranno assegnate secondo criteri di priorità e premialità, nonché l'adozione di misure volte ad introdurre misure incentivanti per il rinnovo delle flotte, nell'ottica di inserire natanti con caratteristiche di *green* ed *energy efficient*.

In proposito, per quanto riguarda la raccolta e la gestione dei rifiuti nei porti, che l'articolo 5 del d.lgs. n. 182 del 24 giugno 2003, che ha dato attuazione alla direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico, prevede che ogni Autorità Portuale elabori un **Piano di raccolta dei rifiuti** prodotti dalle navi e dei residui del carico, che la Regione valuta ed approva. L'articolo 4 del citato d.lgs. n. 182 stabilisce, inoltre, che il porto è dotato, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. L'articolo 8 del medesimo DLgs 182 prevede che gli oneri relativi all'impianto portuale di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, ivi compresi quelli di investimento e quelli relativi al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti stessi, sono coperti da tariffa a carico delle navi che approdano nel porto, determinata dall'Autorità competente e calcolata in conformità a determinati criteri.

Per ulteriori informazioni sulla gestione dei rifiuti nei porti italiani si rinvia al relativo rapporto dell'ISPRA.

La normativa sui **dragaggi** nelle aree portuali è contenuta nell'articolo 5-*bis* della legge n. 84 del 1984. Tale articolo prevede, tra le altre cose, che le operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, le attività di dragaggio procedano insieme alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica.

Si segnala, da ultimo, che il D.Lgs. 16 luglio 2014, n. 112, ha attuato la direttiva 2012/33/UE che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al **tenore di**

zolfo dei combustibili per uso marino, che contiene tra l'altro disposizioni riguardanti i porti.

Per informazioni sulla gestione ambientale dei porti si rinvia alla relativa pagina sul sito web dell'ISPRA.

OBIETTIVO 8
CERTEZZA E PROGRAMMABILITÀ DELLE RISORSE FINANZIARIE

L'obiettivo 8 prevede la **certezza e la programmabilità delle risorse finanziarie**. In concreto le azioni prevedono la creazione di un **sistema bilanciato di allocazione delle risorse generate all'interno dei porti**.

Si prefigura la possibilità di destinare le entrate pubbliche da tasse, diritti, canoni nonché una quota dell'IVA, in una misura minima da determinare, ai singoli ambiti portuali in cui tali risorse vengono generate. Si rinvia in particolare ad un provvedimento del MIT, di concerto con il MEF, sentite le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e le regioni interessate, la definizione di tale quota.

Per quanto riguarda il sistema attuale di **finanziamento delle Autorità portuali**, gli ultimi dati disponibili dal **Rendiconto Generale delle Autorità portuali per il 2013** (fonte: MIT 2015) mostrano entrate correnti per circa 512 milioni € complessivi, costituite per il 53% da tasse (272,1 milioni e €) e per il 29,5% da canoni demaniali. Le entrate correnti comprendono i canoni demaniali, le tasse riscosse (tasse portuali e di ancoraggio), i contributi pubblici, i proventi per la vendita di beni e servizi, nonché altri redditi, proventi e entrate.

In materia di **autonomia finanziaria delle Autorità portuali** si ricorda che la Legge di Stabilità 2015 (l. n. 190 del 2014) è recentemente intervenuta, al comma 236, sulla procedura di assegnazione delle risorse per il miglioramento della competitività dei porti italiani stanziate dal cd "DL destinazione Italia" (D.L. n. 145/2013, art. 13, co. 6).

L'articolo 18-bis nella legge n. 84/1994, (c.d. legge sui porti), introdotto dall'articolo 14 del decreto-legge n. 83/2012, ha infatti istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo per interventi infrastrutturali nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti alimentato, nel limite di 70 milioni di euro annui, con la destinazione, su base annua, dell'uno per cento del gettito dell'IVA relativa all'importazione di merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto.

Tali risorse possono essere ora assegnate dal CIPE senza attendere la procedura prevista in generale dall'articolo 18-*bis* per le risorse di tale fondo, vale a dire l'individuazione con decreto del Ministro dell'economia entro il 30 aprile di ciascun anno dell'ammontare dell'IVA riscossa nei porti sulle merci importate. Il comma 4 dell'art. 18-bis prevede che il fondo sia ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Stato-regioni, seguendo questi criteri:

- a ciascun porto deve essere attribuito un importo pari all'ottanta per cento della quota dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite;
- il restante venti per cento del fondo complessivo deve essere ripartito tra i porti con finalità perequative, tenendo anche conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali e quindi, presumibilmente, dei programmi di investimento prospettati in tali documenti.

Nella successiva **Tabella** sono riportate alcune delle principali voci di entrata e uscita per le singole Autorità portuali.

Tabella: Entrate e uscite delle Autorità portuali *
(in milioni €)

Autorità portuale	***Entrate totali 2013***	***di cui Entrate correnti (a)***	***di cui tasse portuali e di ancoraggio***	***Uscite totali 2013***	***di cui Investimenti***
Genova	**185,726**	74,716	42,24	**80,658**	25,621
Savona	**34,015**	19,786	11,78	**23,391**	12,036
La Spezia	**29,407**	20,816	12,52	**29,292**	13,794
Marina di Carrara	**4,145**	3.309	1,71	**6,745**	3,519
Venezia	**72,023**	43,695	16,425	**73,205**	29,822
Trieste	**50,972**	42,252	19,42	**52,457**	21,816
Ravenna	**22,270**	18,081	13,63	**15,687**	8,08
Livorno (porti di Livorno, Isola Capraia)	**41,478**	24,011	14,05	**54,694**	34,291
Piombino (Piombino, Portoferraio, Rio Marina)	**23,589**	11,218	4,03	**35,931**	27,083
Civitavecchia (porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta)	**102,963**	46,931	19,12	**110,184**	30,672
Ancona	**16,504**	13,552	3,56	**11,095**	3,487
Napoli (Napoli, Castellammare di Stabia)	**40,545**	27,012	7,89	**33,613**	10,601
Salerno	**14,164**	6,369	3,30	**6,366**	1,074
Cagliari	**31,917**	30,044	22,59	**15,602**	3,637
Olbia- Golfo Aranci (Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres)	**21,251**	12,317	1,71	**15,900**	3,898
Bari (porti di Bari, Barletta e Monopoli)	**36,555**	10,691	2,89	**32,857**	1,754
Manfredonia	**1,081**	0,94	0,36	**1,069**	0,043
Taranto	**25,187**	24,086	20,69	**11,674**	1,673
Brindisi	**15,822**	14,183	8,23	**14,154**	4,882

Gioia Tauro (Gioia Tauro, Crotone, Villa San Giovanni, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi)	**22,302**	18,900	14,28	**13,263**	2,328
Messina (porti di Messina, Milazzo)	**17,294**	14,745	10,45	**34,092**	27,030
Augusta	**21,702**	21,030	15,91	**28,694**	25,252
Catania	**6,624**	4,437	0,43	**5,122**	1,484
Palermo (Palermo, Termini Imerese)	**24,634**	9,138	0,92	**24,552**	11,093
Totale	**862,170**	512,259	268,135	**730,297**	304,970

* *Dati: fonte Relazione MIT sulla Autorità portuali- dati di Rendiconto generale 2013.*

(a) le entrate correnti comprendono: canoni demaniali, tasse riscosse, contributi pubblici, vendita di beni e servizi, altri redditi, proventi e entrate.

Rispetto a tali dati il piano segnala che, nel medesimo anno sopra preso in considerazione (il 2013) le entrate correnti complessive del settore portuale nazionale sono ammontate a circa 512 milioni di euro, costituite per il 53% da tasse, per il 29,5% da canoni demaniali, per il 7% da entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi, per il 3,9% da altri redditi patrimoniali, per il 3,3% da altre entrate correnti e per il 2,7% da contribuiti pubblici.

Sono leggermente diminuite le entrate per canoni demaniali (- 3%).

Circa il 61% del complesso delle entrate correnti è concentrato in otto porti: il 15% nel porto di Genova, il 9% a Civitavecchia e Venezia, l'8% a Trieste, il 6% a Cagliari, il 5% a Napoli, Taranto e Livorno.

OBIETTIVO 9
COORDINAMENTO NAZIONALE, CONDIVISIONE E CONFRONTO PARTENARIALE

L'obiettivo 9 prevede un **coordinamento nazionale del sistema della portualità e della logistica**, anche in linea con la nuova *governance* delineata nel successivo obiettivo 10.

Si prevedono una serie di attività di riorganizzazione che coinvolgono sia il MIT, che ciascuna Autorità di Sistema Portuale (AdSP), nonché la nascita di un sistema di monitoraggio e pianificazione del sistema della portualità e della logistica e del trasporto marittimo, che prevede anche l'istituzionalizzazione di un apposito Forum del partenariato logistico e portuale e la revisione ed armonizzazione delle norme sulla programmazione dei porti e delle perimetrazioni delle AdSP, insieme alla definizione di norme quadro per i Piani regolatori e dei POT dei porti.

La prima azione prevista è la **riorganizzazione della Portualità e della Logistica in una Direzione Generale del MIT** . Si prevede l'attribuzione a tale nuova Direzione generale di funzioni rafforzate: di monitoraggio dei traffici marittimi, delle catene multimodali, degli stati di approvazione e realizzazione dei progetti infrastrutturali di pianificazione e di quelli che fruiscono di contributi nazionali o sovranazionali, di approvazione dei Piani Regolatori di Sistema.

Si segnala che la denominazione attuale della Direzione generale, in base al nuovo regolamento di organizzazione del MIT approvato con DPCM n. 72/2014 è quella di Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acque interne.

Si ricorda infatti che con **D.P.C.M 11 febbraio 2014, n. 72** è stata ridefinita l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti e con D.M. 4 agosto 2014, n. 346 sono stati rimodulati gli Uffici dirigenziali di secondo livello. Il **nuovo Regolamento di organizzazione del MIT** mantiene la consueta struttura dipartimentale, che consta di due grandi Dipartimenti nei quali sono incardinate le Direzioni Generali, il cui numero è stato ridotto. Al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, fa capo la **Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie d'acque interne,** le cui competenze sono attualmente le seguenti: a) disciplina nazionale, comunitaria ed internazionale della navigazione marittima; b) promozione della navigazione a corto raggio; c) regime amministrativo della nave; d) servizi sovvenzionati di collegamento marittimo con le isole e rapporti istituzionali con la Gestione governativa navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como; e) controllo e vigilanza sulle attività autorizzate ed affidate agli organismi di classificazione; f) interventi a sostegno della flotta, delle costruzioni navali, della ricerca e dell'innovazione; g) vigilanza sugli enti di settore; h) nautica da diporto; i) personale marittimo e Sistema informativo della gente di mare, per quanto di

competenza; j) rapporti con gli organismi internazionali, coordinamento con gli organi comunitari e nazionali, per quanto di competenza; k) monitoraggio sulle inchieste sui sinistri marittimi e sugli infortuni del personale marittimo; l) indirizzo, vigilanza e controllo sulle Autorità portuali, anche con riferimento all'attuazione dei programmi infrastrutturali; m) regolazione e vigilanza delle attività e servizi portuali e del lavoro nei porti; n) disciplina generale dei porti; o) piani regolatori portuali, per quanto di competenza; p) amministrazione del demanio marittimo e gestione del Sistema informativo del demanio marittimo; q) sistema idroviario padano-veneto; r) promozione delle autostrade del mare per quanto di competenza; s) programmazione di settore e assegnazione di risorse finanziarie per la realizzazione di infrastrutture portuali.

La Direzione Generale si articola nelle seguenti **divisioni**:

Divisione 1 - Programmazione, finanziamento e sviluppo della portualità;

Divisione 2 -Vigilanza amministrativo-contabile sulle Autorità portuali, servizi ed attività ancillari nei porti e funzioni statali residuali in materia di demanio marittimo;

Divisione 3 -Personale della navigazione marittima ed interna;

Divisione 4 - Disciplina comunitaria ed internazionale della navigazione marittima e per vie d'acqua interne ed interventi nel settore navalmeccanico;

Divisione 5 -Disciplina del cabotaggio marittimo e per vie d'acqua interne;

Divisione 6 - Sistemi Integrati nel trasporto marittimo e nei porti;

Divisione 7 - Regime tecnico - amministrativo della nave e nautica da diporto.

La seconda azione prevista nel Piano è l'implementazione di un **sistema di monitoraggio e di pianificazione nazionale della portualità e della logistica**, che necessita la creazione di specifiche competenze a livello ministeriale, stabili nel tempo, in grado di verificare e validare le previsioni di domanda alla base degli investimenti e di monitorare l'evoluzione del mercato di settore. Sarà quindi necessaria la costituzione di una base di dati, utilizzando sia i dati in possesso degli attori del sistema che dei dati disponibili o acquistabili da fonti pubbliche e da studi o società di settore.

Si prevede, come terza azione, la creazione di un **Forum del partenariato logistico e portuale,** presieduto dalla Direzione Generale della Portualità e della Logistica, con la funzione di avviare e mantenere una collaborazione diretta con gli *stakeholder* del sistema. I componenti del forum, sia di livello istituzionale che di tipo partenariale, saranno identificati in base alla rappresentatività, mutuando l'approccio del Codice europeo di condotta sul partenariato per i Fondi Strutturali e gli altri fondi europei.

L'azione 9.5 prevede la **promozione del marketing strategico del sistema portuale e logistico italiano** utilizzando azioni di **collaborazione** con vari soggetti: con l'ICE e le Camere di Commercio per incentivare le collaborazioni anche internazionali tra le PMI nel settore manifatturiero; con le Associazioni di settore per la promozione di attività produttive, servizi e turismo, nell'ambito delle Autorità di Sistema Portuale; attraverso l'incentivazione di accordi e collaborazioni tra operatori dell'autotrasporto italiani e di Paesi terzi del

Mediterraneo, per la creazione di reti di imprese; attraverso programmi promozionali tra Autorità portuali e operatori privati.

Si prevedono infine la **revisione** e l'armonizzazione **delle norme** sulla **programmazione dei porti** e delle **perimetrazioni delle Autorità di Sistema Portuale**, comprendendo in queste ultime, con deliberazione della Direzione Generale del MIT, tutte le aree di proprietà pubblica direttamente funzionali alle attività portuali e di logistica connesse al porto e (sembrerebbe così doversi intendere anche se la formulazione letterale non risulta chiara), con attribuzione di tali aree al Piano Regolatore di sviluppo portuale. Si richiedono per tali procedure tempi certi e sufficientemente brevi.

Analogamente, l'azione 9.6 prevede la definizione di **norme quadro** nonché di apposite **linee guida per la predisposizione dei Piani regolatori e dei Piani Operativi Triennali** (POT), in linea con le metodologie internazionali (di tipo *Logical Framework Approach*) e utilizzando anche metodi quantitativi per verificare il raggiungimento degli obiettivi generali del Piano Nazionale e di quelli specifici del singolo Sistema Portuale.

OBIETTIVO 10
ATTUALIZZAZIONE DELLA *GOVERNANCE* DEL SISTEMA MARE

Il nuovo modello di *governance* dei porti italiani delineato nell'obiettivo 10 prende le mosse dalla constatazione dell'esigenza di superare la dimensione mono-scalo degli organi di governo dei porti, a favore di strutture di governo unitarie per **sistemi portuali multi-scalo**.

La costituzione di sistemi portuali multi-scalo consente infatti, per il piano di ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti.

Il piano prospetta la creazione, in luogo delle attuali autorità portuali, di **autorità di sistema portuale** in numero non superiore a quello dei porti inseriti nel *Core Network* (o rete centrale) delle reti transeuropee di trasporto TEN-T

L'attuale regolazione del settore portuale, disciplinata dalla legge n. 84/1994 che ha sostituito il precedente modello fondato su porti interamente pubblici, gestiti dalle compagnie portuali, si caratterizza per la separazione tra le funzioni di programmazione e controllo del territorio e delle infrastrutture portuali, affidate alle autorità portuali, e le funzioni di gestione del traffico e dei terminali, affidate ai privati, salva la proprietà pubblica dei suoli e delle infrastrutture. La legge ha individuato i porti sede di autorità portuale, prevedendo che per essere sede di autorità portuale un porto debba aver registrato nell'ultimo triennio un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o a 200.000 Twenty Feet Equivalent Unit (TEU, unità di misura utilizzata per i container; un teu equivale a un contenitore della lunghezza di 20 piedi).

In proposito, si ricorda che il nuovo Regolamento (UE) n. 1315/2013 in materia di reti TEN-T individua, per l'Italia, i seguenti nodi portuali della rete centrale (*Core Network*): Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia.

I nodi portuali della rete globale (*Comprehensive Network*) sono invece: Brindisi, Carloforte, Chioggia, Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Gela, Golfo Aranci, La Maddalena, Marina di Carrara, Messina, Milazzo, Monfalcone, Olbia, Palau, Piombino, Porto Levante, Porto Torres, Portoferraio, Portovesme, Reggio Calabria, Salerno, Savona Vado, Siracusa e Trapani.

Attualmente, ai sensi della legge o di provvedimenti successivi, sono sede di Autorità portuali i porti di Ancona, Augusta, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia,

Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Manfredonia[15], Marina di Carrara, Messina, Napoli, Olbia-Golfo Aranci, Palermo, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste e Venezia.

In capo alle autorità di sistema portuali dovrebbero essere concentrate tutte le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità portuali, nonché quelle previste in capo all'Ente di gestione del porto dalla proposta di regolamento UE in materia di servizi portuali (COM (2013)296).

Si ricorda che la **proposta di regolamento** è stata presentata il 23 maggio 2013; sulla proposta il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale nella riunione dell'8 ottobre 2014 mentre la prima lettura del Parlamento europeo è attesa per la sessione del 15 dicembre 2015. I principali punti della proposta sono i seguenti:

- La libera prestazione di servizi sarà applicabile ai servizi portuali.
- I servizi di movimentazione merci e i terminal passeggeri sono esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento.
- L'ente di gestione di un'impresa può limitare il numero dei prestatori di servizi in ragione dei limiti di spazio nel porto o qualora esista un obbligo di servizio pubblico.
- L'introduzione di obblighi di servizio pubblico per alcune tipologie di servizi portuali e ancora possibile.
- I diritti dei dipendenti devono essere tutelati e gli Stati membri devono avere la possibilità di rafforzare ulteriormente tali diritti.
- Viene introdotta una maggiore trasparenza per contribuire a identificare l'utilizzo improprio di denaro pubblico ovvero gli aiuti di Stato illegali.
- Ogni porto istituisce un comitato consultivo degli utenti del porto.
- Si introduce l'obbligo, in capo all'ente di gestione del porto, di consultare le parti interessate.
- Gli Stati membri devono garantire l'esistenza di un organismo indipendente di vigilanza.

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. Presidente e comitato di gestione saranno affiancati da un tavolo di partenariato della risorsa mare composto da rappresentanti delle associazioni di categoria, dei sindacati e delle associazioni economiche, nonché dalle associazioni non governative e di promozione dell'inclusione sociale. Il Tavolo avrà la funzione di garantire la partecipazione e il dialogo degli *stakeholders*.

[15] L'Autorità portuale di Manfredonia è stata sciolta per perdita dei requisiti di legge necessari con il DPR 5 ottobre 2007, lo scioglimento è stato però impugnato in sede giurisdizionale.

In ciascun porto dell'Autorità di sistema già sede di autorità portuale sarà costituita una direzione portuale, diretta da un direttore nominato dal presidente sentito il comitato di gestione portuale e con un mandato di durata pari a quello del presidente dell'Autorità di sistema. Sul modello del "tavolo di partenariato" sarà costituito presso ciascuna Direzione un comitato di cluster marittimo con funzioni consultive di partenariato economico-sociale e composto dai rappresentanti delle categorie di settore interessate, delle associazioni datoriali e delle forze sociali.

In proposito si ricorda che attualmente la **legge n. 84/1994,** all'articolo 8, prevede che il **presidente** dell'Autorità portuale sia nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la regione interessata, nell'ambito di una terna di esperti proposti rispettivamente dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio territorialmente interessate. La terna deve pervenire al Ministero tre mesi prima della scadenza del mandato del presidente e il Ministro può chiedere, con atto motivato, una nuova terna. Qualora entro i termini previsti la terna non pervenga il Ministro, d'intesa con il presidente della regione interessata, nomina comunque presidente una personalità esperta della materia (in assenza d'intesa con il presidente della regione, il Ministro sceglie il presidente all'interno di una terna indicata dal presidente della regione, se il presidente della regione non formula la terna, la questione è rimessa al Consiglio dei ministri che procede con deliberazione motivata). Il mandato del presidente ha durata di quattro anni.

Altri organi dell'autorità, oltre al presidente, sono il comitato portuale, il segretario generale e il collegio dei revisori dei conti. Il Comitato portuale (art. 9 L. n. 84/1994) è composto dal presidente dell'autorità portuale, che lo presiede, nonché 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 di diverse categorie di lavoratori portuali, da sei rappresentanti dei lavoratori e da un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nel porto. Il Comitato rimane in carica per un quadriennio. Il segretario generale (art. 10, L. n. 84/1994) è nominato dal comitato portuale, su proposta del presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge. Il segretario generale rimane in carica per un quadriennio.

Al riguardo si segnalano i seguenti aspetti meritevoli di approfondimento:

- *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;

- *Il piano non fa alcun riferimento all'espressione del parere delle competenti commissioni parlamentari sulle proposte di nomina a presidente dell'autorità portuale; si rileva tuttavia che l'obbligo di acquisire il parere parlamentare sulla proposta di nomina non discende dalla legge n. 84/1994 bensì dalla legge n. 16/1978 che prevede in via generale l'espressione del parere parlamentare sulle nomine governative in enti pubblici.*

Il piano delinea anche **funzioni e poteri** della nuova Autorità di sistema portuale di sistema. In particolare si prevede che:

- gli investimenti infrastrutturali che richiedano l'utilizzo di risorse pubbliche, nonché il piano regolatore portuale siano decisi dall'Autorità previa approvazione della Direzione generale della portualità e della logistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da rafforzare sul piano organizzativo (in proposito si veda la scheda relativa all'obiettivo 9);

Si ricorda che attualmente il piano regolatore portuale (art. 5 della legge n. 84/1994) è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è chiamato a disciplinare l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

- l'Autorità operi come centro amministrativo unico, svolgendo eventualmente anche funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi in ambito portuale;
- la realizzazione di uno sportello unico per i controlli, competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci, quali, ad esempio i controlli fitosanitari, da identificarsi nell'Agenzia delle dogane;
- le direzioni portuali operanti all'interno dell'Autorità di sistema portuale nei porti già sede di autorità portuali avranno compiti istruttori ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'Autorità di sistema portuale; compiti di proposta nelle materie di rilievo locale ma in relazione alle quali la competenza permane dell'Autorità e compiti amministrativi propri, nonché di vigilanza e controllo, con riferimento a materie di rilievo secondario e puramente locale, fermo restando il potere sostitutivo dell'Autorità di sistema;

- viene stabilito il principio di autonomia finanziaria delle Autorità di sistema portuale in analogia a quanto attualmente previsto per le autorità portuali: le risorse saranno gestite a livello di Autorità di sistema portuale con il vincolo però di destinare a ogni singolo porto dell'autorità il 50 per cento delle disponibilità generate da ciascuno di essi (in proposito si veda anche la scheda relativa all'obiettivo 8).

Altri aspetti importanti dell'attività delle attuali autorità portuali (affrontate nel piano all'obiettivo 2, alla cui illustrazione si rimanda) sono quelli connessi al rilascio delle concessioni di aree portuali alle imprese marittime e allo svolgimento dei servizi tecnico-nautici**.**

Per quanto concerne le **concessioni**, l'articolo 18, comma 1, lettera *a*) della legge n. 84/1994 rimette ad un decreto del Ministro dei trasporti la definizione dei canoni, della durata, della vigilanza e del rinnovo delle concessioni; il decreto tuttavia non è mai stato adottato.

In proposito, si ricorda che le concessioni delle aree portuali devono ritenersi escluse dalla nuova disciplina in materia di concessioni definita dalla direttiva 2014/23/UE. Infatti il considerando 15 della direttiva taluni accordi aventi per oggetto il diritto di un operatore economico di gestire determinati beni o risorse del demanio pubblico, in regime di diritto privato o pubblico, quali terreni o qualsiasi proprietà pubblica, in particolare nel settore dei porti marittimi o interni o degli aeroporti, mediante i quali lo Stato oppure l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore fissa unicamente le condizioni generali d'uso senza acquisire lavori o servizi specifici, non dovrebbero configurarsi come concessioni ai sensi della direttiva.

In materia interviene anche l'ultima segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ai fini della legge annuale per la concorrenza e il mercato (AS 1137 - 4 luglio 2014) che richiede che: 1) la durata delle concessioni sia proporzionata alla natura dei servizi oggetto della concessione e agli investimenti da realizzare; 2) sia previsto un termine entro il quale le concessioni affidate direttamente senza il ricorso ad una procedura di gara ad evidenza pubblica debbano cessare; 3) sia impedita la proroga delle concessioni in essere.

Per quanto concerne i **servizi tecnico-nautici,** l'articolo 14 della legge n. 84/1994 stabilisce che i servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. I criteri e i meccanismi di formazione delle relative tariffe sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle Autorità portuali, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale. Ai servizi sovrintendono congiuntamente l'autorità portuale e l'autorità marittima.

In proposito, l'ultima segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ai fini della legge annuale per la concorrenza e il mercato (AS 1137 - 4 luglio 2014) richiede la modifica della disciplina dei servizi tecnico-nautici in modo da assicurare, ove non diversamente giustificato da esigenze di sicurezza, la "concorrenza nel mercato" evitando l'affidamento di servizi in esclusiva ed ove necessario la "concorrenza per il mercato", affidando cioè mediante gara lo svolgimento dei servizi in esclusiva. Viene richiesta inoltre l'applicazione del meccanismo del *price cap* per la determinazione delle tariffe e la concessione dei servizi di rimorchio ad una pluralità di operatori mediante gara.

L'Autorità portuale sovrintende allo svolgimento delle **operazioni portuali** (anche in questo caso il piano affronta l'argomento in relazione all'obiettivo 2). In base all'articolo 16 della legge n. 84/1994 l'esercizio delle operazioni portuali, cioè quelle di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, è svolto da imprese private soggette ad autorizzazione dell'autorità portuale. L'art. 6, co. 6, della legge impedisce alle Autorità portuali la partecipazione a società che svolgano operazioni portuali, mentre consente la partecipazione a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

In materia l'articolo 17 disciplina poi la fornitura del lavoro portuale temporaneo. In particolare il comma 2 stabilisce che le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, debbano autorizzare l'erogazione delle prestazioni di lavoro temporaneo da parte di una impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali. L'articolo 21 disciplina la trasformazione delle compagnie e dei gruppi portuali preesistenti all'istituzione delle autorità portuali in una società o una cooperativa secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per la fornitura di servizi, nonché, fino al 31 dicembre 1996, di mere prestazioni di lavoro in deroga all'articolo 1 della L. 23 ottobre 1960, n. 1369 (quale, ad esempio, il divieto di appaltare o subappaltare le prestazioni lavorative, oppure di servirsi di lavoratori a cottimo).

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".

Inoltre, in Senato è in corso l'esame in sede referente della proposte di legge S. 370 e abbinate di riforma della legge n. 84/1994.

Si segnala infine che[16]:

- in **Francia** i porti sono formalmente autonomi ma sottoposti a un forte controllo statale; gli investimenti sono decisi a livello statale; vi sono ristretti margini di autonomia per gli investimenti locali; la riforma del 2008 ha distinto tra grandi porti marittimi e porti autonomi, da un lato, che sono enti pubblici dello Stato e svolgono il ruolo di autorità portuali, e gli altri porti marittimi, in cui la funzione di autorità portuale è svolta dalla collettività territoriale competente;
- in **Germania** i porti appartengono a un Land o ad una municipalità (ad esempio le città Stato di Amburgo e di Brema); i Land, gli enti locali, le società che gestiscono i porti e gli operatori effettuano gli investimenti sotto la propria responsabilità in base a considerazioni di mercato;
- nel **Regno Unito** molti dei principali porti sono privatizzati; gli investimenti vengono decisi dai privati nell'ottica di mercato;
- in **Spagna** i porti di interesse nazionale appartengono allo Stato e sono gestiti da Autorità portuali; le Autorità portuali godono di autonomia finanziaria tale da finanziare in proprio le spese e gli investimenti in infrastrutture.

[16] Al riguardo risultano ancora attuali le informazioni contenute in Banca d'Italia, *Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo* (2009).

Tabella: dati di traffico delle Autorità portuali

Tabella: Autorità portuali a confronto

Autorità portuale	***Collocazione del porto nelle Reti TEN-T***	***T.E.U. movimentati * (container)***	***Totale merci solide e liquide movimentate *** *(in tonnellate)*	***Passeggeri imbarcati e sbarcati ****
Genova	*Core*	1.988.013	48.524.000	2.899.193
Savona	*Comprehensive*	74.080	13.221.000	1.282.255
La Spezia	*Core*	1.300.432	15.546.000	213.856
Marina di Carrara	*Comprehensive*	356	1.799.000	1.237
Venezia	*Core*	446.591	24.412.000	2.072.642
Trieste	*Core*	458.597	56.586.000	147.414
Ravenna	*Core*	226.879	22.486.000	101.819
Livorno	*Core*	559.180	27.953.000	2.557.826
Piombino	*Comprehensive*	0	5.246.000	3.062.652
Civitavecchia	*Comprehensive*	54.019	15.790.000	4.035.446
Ancona	*Core*	152.394	6.974.000	1.174.054
Napoli	*Core*	477.020	20.391.000	6.931.856
Salerno	*Comprehensive*	263.405	10.968.000	601.175
Cagliari	*Core*	702.143	35.633.000	343.418
Olbia- Golfo Aranci	*Comprehensive*	0	7.300.000	3.660.136
Bari	*Core*	31.426	5.600.000	1.700.756
Manfredonia (a)	*Comprehensive*	-	-	-
Taranto	*Core*	197.317	28.485.000	446
Brindisi	*Comprehensive*	566	10.408.000	470.091
Gioia Tauro	*Core*	3.094.254	33.753.000	0
Messina	*Comprehensive*	0	23.238.000	8.175.725
Augusta	*Core*	0	26.946.000	20.232
Catania	*NO*	30.255	5.848.000	390.457
Palermo	*Core*	20.647	6.507.000	2.000.450

* *Fonte: Relazione MIT sulla Autorità portuali 2013 presentata nel-gennaio 2015.*

(a) I dati non sono riportati nella Relazione; il Porto di Manfredonia nel 2013 era, a seguito del DPR di scioglimento del 2007, in regime commissariale e non è dotato di pianta organica né di Piano regolatore portuale.