

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dallo Sportello Unico Amministrativo alla riforma del 2016 da attualizzare: la nuova rotta di Giovannini per i porti italiani

Nicola Capuzzo · Thursday, March 18th, 2021

Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha presentato le linee programmatiche sull'attività del ministero durante un'audizione alle Commissioni riunite di Ambiente e Trasporti della Camera, svolta il 16 marzo. Nel testo che segue è riportato il passaggio dedicato ai porti.

La **riforma della legge 84 del 1994 realizzata nel 2016** a seguito dell'approvazione del Piano nazionale della Portualità e della logistica, ha inteso razionalizzare, semplificare e sviluppare il sistema portuale italiano attraverso una strategia marittima integrata che, da un lato consentisse, grazie alla diminuzione delle Autorità portuali da 24 a 16, una gestione non più per singolo porto ma di sistema, dall'altro, attraverso l'istituzione della Conferenza nazionale di coordinamento dei Presidenti delle Autorità di Sistema portuale, creare un punto sinergico in termini di strategie di settore a livello centrale. Poiché la **riforma si è limitata a innovare solo alcuni aspetti della portualità italiana**, è necessario completare e implementare l'avviato processo di riforma e **rendere attuale la legge alla luce dei nuovi obiettivi per rendere più competitivo il sistema nazionale della portualità** e nel quadro più generale di sviluppo della rete dei trasporti.

Dal punto di vista infrastrutturale, in linea generale è necessario dare **priorità**: alle connessioni di rete corta, interconnettendo le aree logistiche territoriali con i sistemi portuali e completando le infrastrutture di ultimo miglio (strade, ferrovie, etc.), per valorizzare così anche le zone franche e le Zone economiche speciali (ZES) e Zone logistiche semplificate (ZLS); alle connessioni di rete lunga, interconnettendo a livello funzionale e infrastrutturale i sistemi portuali nazionali con le tre grandi direttive delle reti TEN/T, dell'area euroasiatica BRI e dell'area MED; ai nodi portuali, completando gli interventi portuali e fronte mare, attrezzando i porti per le vocazioni industriali, commerciali e turistiche di pertinenza; alla sostenibilità ambientale ed energetica dei sistemi portuali, con attenzione alla riconversione dei siti dismessi; alla smaterializzazione e digitalizzazione delle procedure logistico-portuali.

Riguardo agli investimenti sulla portualità (per cui sono stati assegnati circa 800 mln del fondo infrastrutture e circa 150 mln su ulteriori capitoli di spesa, a cui si aggiungeranno circa 400 mln della Legge di Bilancio 2021 e le risorse destinate ai porti nel PNRR) le problematiche principali riguardano la specifica vocazione dei porti italiani, che per la maggior parte operano solo per il

mercato interno. A questa criticità si aggiunge la **difficoltà di realizzare le opere per l'estrema complessità? delle procedure per l'affidamento degli appalti**. Alcune difficoltà sono state risolte dal decreto-legge ‘Semplificazioni’ dello scorso anno, ma ne rimangono altre dovute al numero di amministrazioni coinvolte nel procedimento autorizzativo delle opere portuali e dal moltiplicarsi delle procedure valutative e dei termini incerti per i pareri. Occorre pertanto individuare rapidamente misure di semplificazione delle procedure esistenti, consentendo lo sfruttamento dei sedimenti in tutta la loro potenzialità? in un’ottica di blue o circular economy.

La normativa vigente individua nel piano regolatore di sistema portuale lo strumento di pianificazione del sistema dei porti, composto dal Documento di pianificazione strategia di sistema (DPSS) e dai piani regolatori portuali dei singoli porti. È fondamentale la riduzione dei tempi per l’espressione dei pareri e una diversa metodologia di resa degli stessi.

Lo sviluppo della portualità necessita anche di un sistema economico retroportuale adeguato e attivo. L’istituzione delle ZES e il loro funzionamento possono rappresentare uno strumento importante per lo sviluppo del Sud, ma occorre riflettere su ulteriori misure per attrarre investimenti. L’istituzione dello **Sportello Unico Amministrativo** (SUA) presso ciascuna Autorità portuale consentirà la gestione complessiva dei procedimenti, mentre le linee guida che il Ministero sta predisponendo, confrontandosi con le autorità portuali, il Ministero per il Sud e gli enti locali, potranno offrire spunti per ulteriori strumenti di semplificazione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 18th, 2021 at 1:19 pm and is filed under **Politica&Associazioni, Porti**

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.