

Riforma dei porti. Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali e ulteriori azioni per il rilancio della portualità e della logistica in Italia.

Contenuti

1. Introduzione
2. Promozione di centri decisionali strategici: le Autorità di Sistema Portuale
3. Riorganizzazione amministrativa
4. Semplificazione burocratica
5. Ulteriori azioni intraprese dal Governo per il rilancio della portualità e della logistica

1. Introduzione

Il 21 gennaio 2016 il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto di “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali”, in revisione della legge porti, risalente al 1994 (la 84/94).

Il provvedimento si inserisce nelle politiche e nelle azioni per il rilancio della portualità e della logistica intrapreso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (“MIT”). Insieme ad altre azioni in corso, il decreto punta sulla competitività dei nostri porti e sostiene il ruolo dell’Italia - attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten-t - come *hub* nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea.

I punti fondamentali del decreto sono l’abolizione delle Autorità Portuali e la riorganizzazione dei porti in centri decisionali strategici gestiti da Autorità di Sistema Portuale, la semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, il coordinamento centrale del Ministero. A cui si aggiungono ulteriori azioni per il rilancio della portualità e della logistica in Italia.

2. Promozione di centri decisionali strategici: le Autorità di Sistema Portuale

I porti italiani verranno riorganizzati in quindici *Autorità di Sistema Portuale* (“AdSP”), centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori ed in particolare nei porti definiti core dall’Unione Europea. Le sedi di AdSP saranno: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

Alle nuove AdSP faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Le Regioni potranno chiedere l’inserimento nelle AdSP di ulteriori porti di rilevanza regionale.

Le sedi di AdSP avranno un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento dei porti della propria area. Svolgeranno funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. Rilevante sarà il rapporto con il MIT, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

3. Riorganizzazione amministrativa

L'AdSP verrà governata in maniera più snella e sarà composta da: il Presidente, il Comitato di gestione (composto da un numero ridotto di persone), il Segretario Generale ed il Collegio dei Revisori dei Conti.

Rispetto agli attuali Comitati Portuali, si passa da circa 336 componenti a livello nazionale a 70 circa.

Faranno parte del Comitato di gestione:

1. il Presidente, nominato dal Ministro d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle Regioni interessate: deve avere comprovata esperienza e qualificazione professionale e ha ampi poteri decisionali;
2. un componente designato dalla Regione, due in caso di due Regioni;
3. un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, se presenti nel sistema portuale;
4. un componente designato dal sindaco di ciascuna città ex Autorità Portuale, se presenti nel sistema portuale;
5. un rappresentante dell'Autorità marittima con voto solo sulle questioni di competenza.

Verrà inoltre istituito presso il MIT, al fine di garantire la coerenza con la strategia nazionale, il Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP.

In ciascuna AdSP è inoltre prevista l'istituzione di un Tavolo di Partenariato della risorsa mare cui prenderanno parte gli *stakeholder* e le associazioni di categoria che di fatto saranno escluse da ogni processo di pianificazione e decisionale; il Tavolo svolgerà funzioni consultive di partenariato economico-sociale.

Le AdSP potranno avvalersi, all'interno del sistema portuale, di Uffici territoriali di Scalo, nelle sedi delle attuali Autorità Portuali, con compiti istruttori e di proposta su materie locali e con altri compiti amministrativi, di vigilanza e decisionali propri.

4. Semplificazione burocratica

Il decreto prevede inoltre la realizzazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Amministrativo Unico, un *front office* per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi non riguardanti le attività commerciali e industriali.

I due sportelli sostituiranno gli attuali 23 soggetti addetti ai procedimenti amministrativi ed abbasseranno drasticamente i relativi tempi nonché quelli di sdoganamento.

Sono previsti, inoltre, risparmi e semplificazioni per arrivi e partenze delle navi.

5. Ulteriori azioni intraprese dal Governo per il rilancio della portualità e della logistica

Molti sono gli ulteriori interventi messi in campo dal MIT su logistica e portualità al fine di rafforzare i porti, nell'ambito delle sfide globali in atto, quali, ad esempio: il raddoppio del Canale di Suez, il gigantismo navale, la necessità di attrazione di investimenti e di grandi *partnership* industriali nello *shipping*, aumento della concorrenza in Nord Europa, Nord Africa, Pireo, area Baltica, Far East.

In questo contesto, le altre azioni in corso possono così riassumersi:

Il presente documento viene consegnato esclusivamente per fini divulgativi.

Esso non costituisce riferimento alcuno per contratti e/o impegni di qualsiasi natura.

Per ogni ulteriore chiarimento o approfondimento Vi preghiamo di contattare:

Roma

Giuseppe Loffreda
Tel. +39 06 478751
gloffreda@gop.it

Roma

Milano

Bologna

Padova

Torino

Abu Dhabi

Bruxelles

Hong Kong

Londra

New York

www.gop.it

- Semplificazioni su escavi e dragaggi dei fondali, mediante l'inserimento di norme di semplificazione nel Collegato ambientale.
- Miglioramento dei collegamenti ferroviari di "ultimo miglio": all'interno del contratto RFI sono stati attivati diversi collegamenti ferroviari portuali.
- Revisione dei progetti superati e sblocco degli investimenti: scelta e revisione con il MIT dei progetti strategici ed accelerazione dei cantieri con fondi nazionali ed europei.
- "Ferrobonus" e "marebonus": nella Legge di Stabilità 2016 è stata autorizzata la spesa per il MIT per concedere 200 milioni di incentivi per il trasporto merci via ferrovia e via mare.
- Nella Legge di Stabilità 2016 è inoltre prevista la riduzione o esenzione dal pagamento della tassa di ancoraggio e delle accise nei porti di *transshipment*.

INFORMATIVA EX ART. 13 D. LGS. 196/2003 - Codice in materia di protezione dei dati personali

I dati personali oggetto di trattamento da parte dallo studio legale Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners (lo "Studio") sono quelli liberamente forniti nel corso di rapporti professionali o di incontri, eventi, workshop e simili, e vengono trattati anche per finalità informative e divulgative. La presente newsletter è inviata esclusivamente a soggetti che hanno manifestato il loro interesse a ricevere informazioni sulle attività dello Studio. Se Le fosse stata inviata per errore, ovvero avesse mutato opinione, può opporsi all'invio di ulteriori comunicazioni inviando una e-mail all'indirizzo: relazioniesterne@gop.it. Titolare del trattamento è lo studio Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners, con sede amministrativa in Roma, Via delle Quattro Fontane 20.