



**Comune di Ravenna
Il Consiglio comunale**

P.G. 96906/2015

Ravenna 11.07.2015

ORDINE DEL GIORNO

PIANO STRATEGICO PORTUALITA', COSI' NON CI SIAMO

Visto che:

il documento pubblicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sul proprio sito web, riguardante il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, le modifiche al regime di governo dei porti sede di Autorità Portuale come Ancona e Ravenna, le modifiche alle regole del lavoro portuale (art. 16 e 17 della legge 84/94) e dei Servizi Tecnico Nautici (art. 14 della predetta legge 84);

Ritenuto che:

il Documento appare non coerente con le politiche comunitarie adottate e in corso di emanazione sulla governance portuale, sui tempi di realizzazione dei programmi di realizzazione dei Corridoi della Rete TEN-T, né sulla creazione delle strutture indicate prioritariamente per la rete dei porti core (14 porti italiani) definita dall'U.E.;

Valutato che:

il Documento, sui temi del lavoro portuale, dei Servizi Tecnico Nautici, sugli usi del demanio pubblico propone modelli extracomunitari e cancella le tutele di sicurezza, di professionalità, di regole che rappresentano in Europa una delle principali azioni delle Autorità Pubbliche.

Visto che:

la proposta di realizzare accorpamenti delle attuali Autorità Portuali cozza con tutti gli strumenti programmatori già approvati in sede comunitaria e non tiene conto dei Corridoi Plurimodali Europei, delle RETI TEN-T e della Rete dei Porti core approvata dal Parlamento e dal Consiglio Europeo;

Visto che:

nel Documento vengono quantificate 13 Autorità Portuali di sistema e non viene chiarito in base a quali criteri si sia giunti a tale scelta tanto che la proposta non tiene conto della programmazione comunitaria (porti core), non tiene conto, se non in qualche caso della scelta regionale (Trieste, Venezia, Puglia, Campania, Lazio (ancorché non porto core) e Sardegna), nel caso ligure si accorpa Genova con Savona ma resta La Spezia che si accorpa con un porto della Toscana, in Toscana resta Livorno che si accorpa a Piombino, la Sicilia mantiene due Autorità occidentale e orientale la quale si accorpa nell'Autorità dello Stretto con Gioia Tauro. Le uniche due regioni marittime italiane a non tenere conto della scelta regionale sono l'Emilia Romagna e le Marche in quanto si prevede l'accorpamento di Ancona con Ravenna.

Considerato che:

nel Documento vengono previste le procedure di nomina dei Presidenti delle Autorità Portuali di sistema in capo al Ministro "sentita" la Regione, escludendo ogni partecipazione degli enti locali in netto contrasto con le procedure codificate nella legge 84/94 ed espropriando le Autonomie locali e la Regione di ogni potestà nella materia portuale, in palese violazione dell'art. 117 della Costituzione, che la ricomprende tra quelle soggette a legislazione concorrente e non alla competenza esclusiva dello Stato;

E che:

nel Documento si sostiene che i Comuni sede di Autorità Portuale, ove non siano città metropolitane, vengono esclusi dalla partecipazione all'organismo di governo del porto mentre in base alla legge 84/94, partecipano con pieni diretti nel Comitato Portuale con la presenza del Sindaco, o suo delegato, producendo oltre alla lesione del predetto art. 117 della Costituzione, una palese violazione del principio di leale collaborazione tra lo Stato e le autonomie locali, un'insanabile contrasto tra le Autorità Portuali e i Comuni ove si consideri che il Piano Regolatore Portuale viene adottato dal nuovo Comitato Portuale senza la presenza dei Comuni sede di porti;

Considerato inoltre che:

il Piano di sviluppo della portualità e della logistica approvato dal Consiglio dei ministri il 3 luglio 2015, è influenzato in modo abnorme dal trasporto del traffico dei contenitori che in Italia rappresenta meno del 26% delle merci movimentate nei porti (meno del 28% nei porti UE), trascurando le altre tipologie di traffico decisive per le imprese, per il turismo, per l'approvvigionamento energetico e per il movimento di passeggeri e merci nel trasporto RO-RO e RO – PAX;

Si ritiene che:

- il Documento del “Piano strategico della portualità e della logistica” debba essere profondamente modificato e orientato alla programmazione comunitaria: Corridoi plurimodali, Reti TEN-T e rete dei porti core, anche in termini di attuazione temporale degli interventi;
- sia necessario che il Piano tenga conto dell’insieme dei traffici delle merci e delle persone e non solo del segmento, pur significativo ma minoritario, del traffico contenitori;
- sui temi del lavoro portuale e dei servizi tecnico nautici l’approccio deve essere radicalmente modificato mettendo come priorità la tutela del lavoro, della sicurezza del lavoro e della salvaguardia della vita umana in mare, valorizzando le esperienze già in atto in Italia e mutuando, in tema di sicurezza sul lavoro e formazione professionale, le pratiche in atto nei porti europei;
- il Piano, se approvato, comporterebbe una deregulation del mercato del lavoro portuale, pericolosa per le imprese che operano nei porti e dannosa per la sicurezza delle merci, con il serio rischio di favorire il fenomeno dell’infiltrazione da parte della criminalità organizzata; deleteria per i lavoratori, che verrebbero espulsi dal lavoro senza più sicurezze per il futuro; compromettente per la salvaguardia della vita umana in mare
- la riforma della governance sia viziata da insanabili vizi di anticostituzionalità, effettuata senza alcun criterio oggettivo e comunque controproducente rispetto allo sviluppo della portualità e della logistica, scollegata dai piani e dalla programmazione comunitaria, oltretutto finalizzata a porre i porti sotto il controllo del potere centrale e a escludere le Regioni e gli enti locali dal governo dei porti; a ridurre la partecipazione e il coinvolgimento dei lavoratori, dei territori, e degli operatori marittimi dalle scelte che li coinvolgono direttamente e territorialmente;
- l’ipotesi di accorpamento delle Autorità Portuali di Ancona e Ravenna sia sbagliata, in quanto unirebbe due realtà differenti, con caratteristiche e tipo di attività diverse, che non possono avere le stesse strategie ed ottenere sinergie di alcun tipo, appartenenti tra l’altro a due differenti regioni. Infatti Ravenna (porto core UE) è già oggi uno dei principali sistemi portuali italiani con un volume e tipologie di traffici polifunzionale nelle varie tipologie di merci e serve un’area industriale importantissima per il Paese. Un’area vasta comprendente la regione Emilia Romagna, la Lombardia, il Piemonte, il Veneto e il Trentino Alto Adige, con contatti significativi nel traffico internazionale e nell’approvvigionamento energetico, con l’avvio di interessanti traffici crocieristici; il sistema portuale di Ancona – Falconara (porto core UE), è porto polifunzionale nelle diverse tipologie di traffico rivolte al settore industriale e commerciale delle regioni Marche, Umbria, Abruzzo, parte della Toscana, ospita (con gli altri porti marchigiani) la principale flotta peschereccia dell’Italia Continentale, è sede leader della cantieristica del lusso e sede di cantiere Fincantieri per la costruzione di navi mercantili e cruise ed è il principale scalo italiano nel traffico di passeggeri internazionali e nel settore RO-RO e RO-PAX fungendo da snodo dei traffici TIR e TRAILER tra la Grecia e i paesi del Mediterraneo Orientale con i Paesi del centro e nord Europa, con linee regolari giornaliere (1.200 navi all’anno) i cui carichi penetrano fino alla Germania, Olanda e Gran Bretagna con un volume decisamente superiore a quello trasportato sui container che nei porti italiani hanno origine e destinazione pressoché “domestica”. Un sistema portuale importante anche sul settore energetico in quanto i prodotti petroliferi servono il territorio di quattro regioni italiane. Anche nel settore crocieristico sono evidenti i segni di crescita.

Tutto ciò premesso, il Consiglio Comunale di Ravenna

- Auspica che riprenda immediatamente una discussione per la riforma della portualità, seria e partecipata, rispettosa delle Leggi e della Costituzione e della legge 84/94;
- Chiede alle Commissioni parlamentari preposte all’esame del Piano di Sviluppo della Portualità e della Logistica di proporre le necessarie modifiche al piano come indicato nelle premesse;

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

- a rappresentare al Ministro, al Governo e al Parlamento la posizione dell’organo consiliare;
- ad attivarsi insieme alla Regione Emilia-Romagna presso il Ministero e le Commissioni parlamentari;
- a ricercare le necessarie intese con il comune di Ancona e con le Regioni Emilia –Romagna e Marche, per ribadire la necessità che le Autorità Portuali di sistema di Ancona e di Ravenna rimangano autonome e indipendenti scongiurando ogni accorpamento;
- di attivarsi assieme al Comune di Ancona per una urgente riunione della Conferenza delle città portuali dell’ANCI affinché venga discusso il prospettato piano strategico predisposto dal MIT;

DÀ MANDATO ALTRESÌ AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

di trasmettere il presente atto al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai Presidenti e ai capi gruppo delle competenti Commissioni della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica.

Pietro Vandini
Francesca Santarella

Capogruppo Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle Ravenna
Consigliere Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle Ravenna