



**Comune di Ravenna
Il Consiglio comunale**

P.G. 103511/2015

Ravenna 30.07.2015

ORDINE DEL GIORNO

Richiesta di revisione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

ILCONSIGLIO COMUNALE DI RAVENNA

Premesso che

L'art. 29, c. 1 della legge n. 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", disciplina l'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

In vista dell'adozione di tale strumento di programmazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 8 marzo e 6 maggio 2015, ha predisposto i documenti preparatori riguardanti: l'adozione dello stesso, le modifiche al regime di governo dei porti sede di Autorità Portuale come 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).

Lo schema di DPCM contenente il "Piano strategico nazionale delle portualità e della logistica" è stato approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri in data 3 luglio 2015, e trasmesso il 6 luglio alle Camere per il prescritto parere delle Commissioni Competenti.

Valutato che

Il Documento predisposto dal competente Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) alla fine del mese di maggio 2015, rischia di essere poco incisivo nello sviluppo della portualità e della logistica italiana, oltre che poco in linea con la programmazione comunitaria.

Si possono osservare carenze nelle analisi della movimentazione delle merci e delle persone nei porti italiani e sui rimedi sia in termini di organizzazione del lavoro degli addetti ai servizi portuali.

Si considera in modo abnorme il traffico dei container nonostante il porto di Ravenna con gli altri porti dell'Adriatico, stando agli studi ISFORT (Osservatorio Nazionale sul trasporto merci e la logistica), assorbe il 5,1% della concentrazione di container, mentre si elude l'attenzione verso altre tipologie di traffico quali la Ro-Ro che mostra un tasso di incidenza nettamente più marcato pari al 10,3%.

Si calcola infatti che al 2050 il 27% del traffico portuale complessivo italiano (incluso il transhipment) sarà in modalità container, quindi il 73% delle tonnellate saranno movimentate con modalità diverse, come le rinfuse secche, ed il Ro-Ro.

Il PSNPL è lo strumento con cui si possono finalmente porre le condizioni per aiutare il sistema Italia a rafforzare i legami con le reti di trasporto dell'Unione Europea e per favorire il recupero dei traffici commerciali tra Europa e Oriente.

All'interno del PSNPL trova spazio, ovviamente, il nostro porto di Ravenna che riveste un ruolo strategico all'interno di un quadro sovranazionale (di qui la definizione di "core port"). È infatti stato inserito all'interno del core network delle reti TEN-T europee sia per lo sviluppo del corridoio Baltico-Adriatico, che del corridoio Mediterraneo.

Il "Piano strategico nazionale delle portualità e della logistica" approvato il 3 luglio 2015 in via preliminare dal Consiglio dei Ministri prevede la nascita di nuove Autorità Portuali di sistema, in numero non superiore ai 14 porti core della rete europea dei porti definendo tra l'altro la fusione delle Autorità Portuali di Ravenna ed Ancona, entrambe "core port" all'interno delle reti TEN-T europee.

Considerato che

Il Documento preparatorio adottato dal MIT, rispetto al “Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica”, appare poco 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., né dei Rail Road Terminal (RRT) (15 interporti italiani), sui quali dovrebbero essere indirizzate progettazioni e investimenti sul cosiddetto “ultimo miglio” e cioè il superamento delle strozzature nei collegamenti ferroviari e stradali con i porti e gli interporti sui quali concentrare la programmazione per rendere omogenee le capacità di trasporto merci su ferrovia (messa in esercizio di treni merci da 750 metri di lunghezza, adeguamento sagome gallerie e ponti, ecc.).

Sfugge dall’analisi persino il fatto che alla fine del 2016 entrerà in esercizio la nuova galleria ferroviaria del S. Gottardo. Un’infrastruttura che avvicina i porti italiani (segnatamente quelli del Nord Tirreno, ma non solo), alla Svizzera e al centro Europa, con una maggiore capacità di trasporto, minori tempi di transito e minori costi. Un’occasione tanto importante quanto “trascurata”.

I documenti preliminari recavano tra l’altro la proposta di realizzare otto Autorità di Sistema Portuale, trasformando le attuali Autorità Portuali in Direzioni Portuali, dipendenti dal Ministero centrale che rischiano di appesantire la burocrazia ed i costi riducendo fortemente la partecipazione delle Istituzioni locali.

L’attuale schema di DPCM prevede invece la creazione di 14 Autorità di Sistema Portuale e Logistico, che incomprensibilmente non vengono indicate nel Documento trasmesso alle Camere, quando la mappa è ormai pubblica al punto di essere oggetto di valutazione in Convegni, come l’Assemblea Nazionale di Assoporti svoltasi il 23 luglio alla presenza del Ministro dei Trasporti. La mappa, pubblicata sul sito, prevede le nuove Autorità: Trieste, Venezia, Ravenna-Ancona, sistema pugliese, Gioia Tauro, sistema siciliano orientale, sistema siciliano occidentale, sistema campano, Civitavecchia, Livorno-Piombino, La Spezia-Massa Carrara, Genova-Savona. Si tratta di una mappa che non appare ancorata alla programmazione europea, sfugge a logiche obiettive e addirittura prevede accorpamenti, come il caso emblematico di Ravenna-Ancona, facenti parte di due diversi Corridoi plurimodali europei. Né sono condivisibili le esclusioni dei Comuni dai nuovi organi di governo dei porti, mentre entrerebbero le città metropolitane.

Tutto ciò premesso e considerato

Impegna la Giunta

A rappresentare in tutte le sedi più opportune la necessità di rivedere le argomentazioni assunte dal Governo, in vista dell’adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, espresse in premessa.

A chiedere in tutte le sedi più opportune, ivi compresa la conferenza Stato regioni, un immediato confronto con il Governo sul tema così delicato e importante per lo sviluppo economico del territorio regionale e del paese.

Ad attivarsi presso il Parlamento, affinché nelle competenti commissioni siano valutate le argomentazioni assunte in premessa.

Ad attivarsi per una urgente riunione della Conferenza delle città portuali dell’ANCI affinché venga discusso il prospettato piano strategico ed il ruolo dei Comuni.

Matteo Cavicchioli Capogruppo PD

Denis Di Martino Consigliere comunale PD