

BONELLI EREDE PAPPALARDO

STUDIO LEGALE

Prospettive evolutive del diritto portuale nell'ottica dell'integrazione dei sistemi logistici

7 maggio 2014

Prof. Avv. Andrea La Mattina



Il ruolo e l'assetto dei porti nella legge 84/1994

- **Ruolo:** da luogo *di lavorazione* delle merci a luogo *di transito* delle merci → necessità di maggiore (a) efficienza nella gestione delle operazioni portuali e (b) di coordinamento con il «retroporto» e con il «sistema logistico»
- **Assetto:** un «mercato regolamentato» sotto la *governance* di un ente pubblico non economico (l'Autorità Portuale) e/ o di un'amministrazione ministeriale periferica (l'Autorità Marittima) → chiara separazione tra amministrazione del porto (entità pubbliche) e gestione delle operazioni portuali (soggetti privati)

Problemi e limiti dell'attuale assetto dei porti

- **Art. 117, comma 3, Cost.:** competenza concorrente Stato-Regioni in materia di «*porti*» e «*grandi reti di trasporto e di navigazione*», **ma** (a) riserva legislazione statale per i «*principi fondamentali*», (b) C. Cost. n. 303/2003 e n. 14/2004 (rilevanza della «*sussidiarietà*» e delle «*istanze unitarie*») e (c) ripartizione delle competenze «*in senso verticale*» (Carbone-Munari)
- **Legge 84/1994** non prevede strumenti «concreti» di programmazione dei porti rispetto al loro rilievo come snodi logistici e infrastrutturali delle grandi reti di trasporto



DIFFICILE «VISIONE D'INSIEME» DEL SISTEMA LOGISTICO

Il porto come "snodo logistico" alla luce del diritto UE

Libro bianco 2011 (*«Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti»*):

- *«necessaria una migliore integrazione delle reti modali: gli aeroporti, i porti e le stazioni ferroviarie, degli autobus e della metropolitana dovranno essere sempre più collegati fra loro e trasformati in piattaforme di connessione multimodale»*

- entro il 2050 tutti i principali porti marittimi dovrebbero essere sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne

Il porto come "snodo logistico" alla luce del diritto UE

Comunicazione della Commissione - COM 2013/295 («Porti: un motore per la crescita»):

- «Di fronte alla sfida della piena integrazione della rete dei trasporti, il sistema portuale dell'Unione deve affrontare una differenza strutturale di prestazioni. Sono necessari investimenti per adeguare le infrastrutture e gli impianti portuali in funzione dei nuovi requisiti logistici e di trasporto e per assorbire la crescita del traffico merci prevista per il prossimo decennio»
- **Necessario** «collegare i porti alla rete transeuropea» attraverso «Una pianificazione infrastrutturale più integrata, coerenti strategie di investimento e un finanziamento efficiente da parte dell'UE [che] saranno possibili nel periodo 2014-2020 nell'ambito dei nuovi orientamenti TEN-T, del meccanismo per collegare l'Europa e del nuovo approccio degli strumenti finanziari a finalità strutturale»

Il porto come "snodo logistico" alla luce del diritto UE

- **Regolamento n. 1315/2013** («sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti», TEN-T): «Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura marittima (...) è data priorità a: (...) favorire lo sviluppo delle connessioni con l'entroterra (...); l'interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne»
- **Proposta di Regolamento (2013)** sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti: «rivedere le restrizioni alla fornitura di servizi portuali e di migliorare la trasparenza sul finanziamento dei porti» nell'ottica di «contribuire a un funzionamento più efficiente, interconnesso e sostenibile della TEN-T, definendo un quadro che permetta di migliorare l'efficienza di tutti i porti e li aiuti ad affrontare i cambiamenti dei requisiti nei settori della logistica e dei trasporti».

Il dibattito interno sulla riforma portuale

- sia la "Proposta di riforma della legge 84/94" del **PD**, sia le dichiarazioni del Ministro Lupi (**NCD**), concordano sull'implementazione della rete TEN-T attraverso un "Piano nazionale dei trasporti e della logistica", il quale preveda la creazione di «distretti logistici» comprensivi di più porti, al fine di *«soddisfare l'improcrastinabile necessità di costituire nel nostro Paese una rete integrata dell'offerta di trasporti, indispensabile per ridurre i costi dell'inefficienza logistica»*
- **ma** sussistono forti resistenze da parte di diversi "**cluster portuali**" locali → possibile «coordinamento» anche tra Autorità Portuali separate

Conclusioni

Nuova visione della portualità: il porto non può più «avere la testa» solo nella modalità marittima, ma rappresenta uno «snodo logistico» necessario per lo sviluppo dei traffici multimodali e della rete TEN-T



La governance portuale deve essere funzionale a una prospettiva che abbraccia non solo il sistema logistico italiano, ma – più propriamente – l'intero sistema logistico UE. Pertanto:

- necessarie forme di «accorpamento» tra/«coordinamento» di autorità portuali
- necessaria selezione dei terminalisti funzionale a sviluppo di una «rete logistica integrata»