



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo*

ARTICOLO 9 DELLA LEGGE 30 NOVEMBRE 1998, N.413-RIFINANZIAMENTO  
DI CUI ALLA LEGGE 1.8.2002 N.166

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Con l'articolo 9 della legge 30 novembre 1998, n.413, è stato avviato un processo strategico di riqualificazione dell'offerta di infrastrutture portuali nel nostro Paese, che costituissero, sul fronte degli investimenti per opere, il completamento di ciò che ha rappresentato la riforma di cui legge n.84 del 1994 sul fronte dell'Amministrazione, dell'impresa e del lavoro nei porti.

Lo stanziamento originario della legge, pari ad un impegno di risorse pubbliche di 1.500 miliardi di lire, ha consentito di distribuire in concreto ai porti sede di Autorità portuale un netto di 1.023 miliardi di lire, per finanziare un programma di opere approvato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione con decreto del 27 ottobre 1999, dopo i passaggi procedurali prescritti dall'articolo 9 della legge n.413 del 1998, per acquisire i pareri delle Regioni interessate e delle competenti Commissioni parlamentari.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo*

-2-

Il programma di cui al D.M. 27 ottobre 1999 venne adottato applicando criteri di riparto delle risorse fondati, per ciascun porto, sul volume assoluto dei traffici, sulla densità dei traffici rispetto agli spazi disponibili nonchè sull'analisi dei Piani operativi triennali e dei Piani regolatori portuali, fondamentali strumenti di pianificazione delle strategie e dell'assetto infrastrutturale dei porti. Detti criteri hanno consentito di selezionare, tra le numerose opere per le quali le Autorità portuali avevano chiesto il finanziamento (per un ammontare complessivo di oltre 3.000 miliardi di lire), quelle prioritarie inserite poi nel decreto ministeriale.

La legge 23.12.1999 n.488 ( finanziaria 2000) e la legge 23.12.2000 n.388 ( finanziaria 2001) hanno rifinanziato il programma di investimenti di cui all'art.9 della legge n.413 del 1998, prevedendo un investimento pubblico in limiti di impegno quindicennali per complessivi 2.415 miliardi di lire finalizzandolo anche alla realizzazione delle cosiddette "Autostrade del Mare". La destinazione di tali ulteriori fondi è stata individuata con apposito piano di riparto di cui al D.M. 2.5.2001, pubblicato sulla G.U. 199 del 28.8.2001, sentite preventivamente le Regioni al riguardo.

Con tale decreto si è innovato rispetto al primo programma approvato con D.M. 27.10.1999, che individuava opere prioritarie, in quanto sono state finanziate pro-quota le programmazioni delle Autorità Portuali, elaborate ai sensi del D.M. 21.6.2000 nel frattempo emanato.



-3-

## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### *Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo*

Una rilevanza specifica è stata poi data alla tematica delle c.d. "Autostrade del mare", cioè alle infrastrutture funzionali allo sviluppo del trasporto combinato strade-mare (il concetto comprende sia il cabotaggio vero e proprio che lo short sea shipping) - L'obiettivo era ed è di canalizzare sulle vie del mare, in una logica combinata al trasporto su strada, una consistente quota del traffico merci orientando alcuni investimenti verso la realizzazione di infrastrutture funzionali allo sviluppo del trasporto combinato. Per tale aspetto si è fatto in primo luogo riferimento al documento "le Autostrade del mare: Principi ed indirizzi progettuali di riferimento", prodotto da Sviluppo Italia S.p.a. in esecuzione del protocollo d'intesa del 14 giugno 2000.

Nel decreto sono stati individuati pertanto i porti più significativi per domanda attuale e potenziale per il trasporto combinato.

Sono state individuate anche quali destinatarie le Aziende Speciali della Camera di Commercio sia dei porti di Chioggia e Monfalcone, interessate per una specifica quota di traffico merci e da rilevanti connessioni viarie e ferroviarie, condizioni che garantiscono prospettive di trasporto combinato, nonché il porto di Manfredonia.

Del resto, il progetto "Autostrade del Mare" è certamente all'attenzione del Governo: sono recenti le notizie di stampa della creazione di una apposita "Autostrade del Mare" S.p.a., un'arteria marittima a grandi corsie che collegherà il porto di Trieste con quello di Taranto, Trapani e Gioia Tauro.

Be



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

-4-

*Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo*

Il rifinanziamento disposto dalla legge 1.8.2002 n.166 consente di completare il programma di infrastrutture di cui all'art.9 della legge 413/98 finalizzandolo soprattutto alla realizzazione delle "Autostrade del Mare".

I progetti da finanziare andranno pertanto:

- a) a realizzazione del terminal per traghetti ro-ro dedicati al trasporto delle merci, dotati di banchine, piazzali, collegamenti stradali o ferroviari, atti a consentire la rapidità delle operazioni di imbarco/sbarco e di movimentazione degli automezzi, anche attraverso l'applicazione delle nuove tecnologie;
- b) all'ammodernamento di terminal esistenti, che svolgono anche traffico misto passeggeri/merci, volto, particolarmente, ad adeguare il rapporto fra numero di accosti ed area di piazzale operativo, a separare i flussi degli autoveicoli da quello dei mezzi pesanti, a migliorare la produttività delle operazioni di imbarco-sbarco;
- c) alla realizzazione, nel terminal e/o in aree portuali e/o in aree extraportuali, compreso il loro acquisto, di aree di sosta custodita per i mezzi pesanti, eventualmente dotate di strutture di servizio per l'autotrasporto (rifornimento, officina, ristoro).
- d) alla realizzazione di accosti/aree dedicate a traffici specializzati (in particolari ortofrutticoli, prodotti chimici);



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### *Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo*

- e) ad interventi per migliorare la sicurezza delle operazioni portuali nei terminal per i traghetti (segnaletica, barriere, illuminazione, controlli con telecamere, ecc);
- f) ad interventi sulla viabilità portuale, atti a rendere compatibili i flussi derivanti dai trasporti combinati strada-mare con quelli degli altri traffici portuali.

Ciascun tipo di intervento andrà poi giustificato con la sussistenza, anche disgiunta, delle seguenti condizioni:

- a) esistenza di una significativa domanda attuale e potenziale di trasporto combinato strada-mare, valutabile non solo sotto il profilo dei quantitativi trasportati/trasportabili, ma anche sotto il profilo della qualità dei servizi offerti (frequenza, regolarità, numero di destinazioni nazionali/internazionali), tale da essere soddisfatta anche mediante interventi tesi al decongestionamento dei porti già interessati dal traffico attuale, con particolare riferimento all'alto Adriaco;
- b) esistenza di intese con gli enti locali per la realizzazione di interventi atti a eliminare interferenze tra traffico portuale e traffico urbano e/o garantire fluidità dei trasporti fra porto e hinterland;
- c) attivazione di accordi fra porti (compresi quelli ove operano le Aziende speciali delle Camere di Commercio), per la realizzazione di strutture terminalistiche tra loro coordinate, per garantire agli utenti caratteristiche fra loro compatibili sotto il profilo della qualità delle infrastrutture, delle modalità organizzative e della produttività dei servizi offerti;



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo*

d) esistenza di progetti per lo sviluppo di sistemi informatici che:

- siano compatibili con gli indirizzi di riferimento individuati dal Gruppo di Lavoro del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica incaricato dello studio delle applicazioni informatiche e telematiche al sistema dei trasporti;
- prevedano l'integrazione nel sistema delle attività che possono essere svolte in tutte le fasi del servizio di trasporto da origine a destinazione;
- prevedano la possibilità di integrazione con le modalità applicative dei progetti realizzati dai porti con i quali vengono svolti servizi regolari.

Nella quantificazione delle risorse da assegnare alle Autorità Portuali si è tenuto conto essenzialmente delle programmazioni adottate ed approvate, della cantierabilità dei progetti e della conformità degli stessi ai Piani Regolatori Portuali.

Tali esigenze sono state poi contemperate con quelle di copertura finanziaria di opere connesse con la legge obiettivo, come richiamato dal CIPE con deliberazione n.105 del 29.11.2002 pubblicato sulla G.U. del 7.5.2003 n.104, con la capacità di spesa di ciascun Ente, risultante anche dall'esperienza pregressa, nonché con esigenze specifiche.

Nel riparto si è tenuto conto infatti anche dell'esigenza di recente rappresentata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri del salvataggio di un cantiere navale ad opera del gruppo AZIMUT-BENETTI nel porto di Livorno. Alcune riunioni sono state già tenute presso la



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo*

Presidenza, propedeutiche alla stipula di un accordo in programma per il rilancio del settore, la cui firma è prevista a brevissimo termine: in sostanza a fronte di un cospicuo investimento da parte del gruppo indicato, lo Stato dovrà assumere un adeguato impegno di investimenti per opere infrastrutturali.

Anche alle finalità di cui sopra l'Autorità Portuale di Livorno destinerà parte del finanziamento alla medesima assegnato sui fondi disposti dalla presente legge 166/2002.

Altra esigenza specifica è quella relativa al porto di Palermo ed in particolare quella relativa all'annosa questione della costruzione del bacino di carenaggio.

L'esigenza di completamento comporterebbe un onere finanziario di almeno Euro 20 milioni, come rappresentato dal Commissario Straordinario ad acta in recenti comunicazioni.

Di quanto sopra questa Amministrazione ha tenuto conto in sede di riparto.

Per i porti di Chioggia e Monfalcone sono stati confermati proporzionalmente i finanziamenti già disposti in precedenza, sulla base delle esigenze rappresentate; inoltre per il porto di Manfredonia si è tenuto conto delle esigenze rilevate a suo tempo dall'Ufficio Tecnico Legale di questa Amministrazione, salvo ulteriore verifica.

E' altresì in corso il confronto con le Regioni previsto dall'art.9 della legge 413/98.

Il riparto recepisce comunque esigenze rappresentate in vari tavoli di concertazione e confronto con le Regioni stesse nonchè esigenze già codificate via via nei P.R.P. approvate appunto dalle Regioni.



# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo*

-8-

Lo strumento di attuazione del programma di investimenti sarà quello originariamente previsto dalla legge n.413 del 1998: gli enti beneficiari potranno contrarre mutui o effettuare altre operazioni finanziarie, rimanendo a carico del Ministero l'erogazione diretta delle quote delle rate di ammortamento agli istituti presso i quali gli enti avranno effettuato le rispettive operazioni finanziarie.

Per tale motivo lo schema di riparto prevede la assegnazione a ciascun ente della quota di limite di impegno su cui potrà contare per ciascun degli anni su cui è distribuito il finanziamento (2003-2004).

IL Ministero dei trasporti e della navigazione opererà in ogni caso un'azione di monitoraggio e verifica delle effettiva capacità di spesa degli enti, al fine di evitare che quote dell'impegno finanziario assunto dallo Stato rischino di non andare a buon fine.

ZS

*DM Be*