



Delibera della Giunta Regionale n. 469 del 02/08/2016

Dipartimento 53 - Dipartimento delle Politiche Territoriali

Direzione Generale 7 - Direzione Generale per la mobilità

U.O.D. 4 - UOD Trasporto aereo, merci, strutture logistiche, portuali e aeroportuali

Oggetto dell'Atto:

SCHEMA DECRETO LEGISLATIVO RECANTE NORME IN MATERIA DI RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LE AUTORITA' PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N.84, IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 8, COMMA 1, LETTERA F) DELLA LEGGE 7 AGOSTO 2015, N. 124, APPROVATO NELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 28 LUGLIO 2016 - DETERMINAZIONI

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Direttore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO CHE:

- a. nella seduta del Consiglio dei ministri del 28 luglio 2016 è stato approvato, in esame definitivo - acquisiti il parere della Conferenza unificata, del Consiglio di Stato e delle competenti Commissioni parlamentari - lo schema di decreto legislativo, in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, recante norme in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124 in cui si prevede, tra l'altro, che su richiesta motivata del Presidente della Regione, da presentarsi entro quindici giorni dalla entrata in vigore del presente comma, può essere altresì disposta, con decreto del presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il mantenimento per un periodo non superiore a trentasei mesi, dell'autonomia finanziaria e amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della citata legge n. 84 del 1994
- b. il medesimo schema di decreto legislativo stabilisce che la suindicata disposizioni entra in vigore il giorno stesso della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana;

CONSIDERATO CHE:

- a. l'Autorità portuale di Salerno è stata costituita, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n.84, con D.P.R. 23 giugno 2000 e, oltre a svolgere i compiti di gestione amministrativa delle aree portuali, è anche impegnata nello sviluppo e promozione degli scali di propria competenza: il porto commerciale, il porto turistico "Masaccio Salernitano" e il tratto di costa esterno al Molo Manfredi e prospiciente alla spiaggia di S. Teresa;
- b. il porto di Salerno, situato in una posizione strategica al centro del Mediterraneo, rappresenta un determinante e cruciale snodo per i traffici commerciali e turistici ed è diventato una realtà rilevante a livello nazionale ed internazionale, affermandosi quale uno degli scali europei più efficienti e dinamici, grazie ad un elevato rapporto esistente tra merci movimentate e spazi disponibili e quale porto sicuro, alle innovative tecnologie e moderne infrastrutture. Esso presenta tutti gli indici di riferimento della economia portuale in costante e forte crescita: dal trend del traffico passeggeri, merci e container, all'andamento crocieristico, alla capacità di spesa per investimenti con fondi nazionali ed europei e di realizzazione di infrastrutture ed opere pubbliche necessarie, al volume delle entrate annuali.
È un importante hub port per settore automotive, con l' importazione di materie prime e l'esportazione di autovetture nuove in tutto il mondo, a servizio strategico degli stabilimenti Fiat di Melfi, Pomigliano e Cassino ed è un cruciale capolinea delle cd. Autostrade del mare, offrendo collegamenti con la Sicilia ed i principali porti che si affacciano sul Mediterraneo, favorendo la riduzione del traffico su strada. Il porto di Salerno risulta quindi essenziale per l'export delle eccellenze regionali (prodotti agro-alimentari, lattiero-caseari, automotive, moda) e conseguentemente per lo sviluppo del Made in Italy;

- c. In particolare dal 2001, anno in cui l'Autorità Portuale è divenuta operativa, al 2015 il traffico merci del Porto di Salerno è triplicato, passando da 4,4 a 13,0 milioni di tonnellate, quello passeggeri è più che raddoppiato portandosi, dalle 322.000 a circa 690.000 unità, grazie, in particolar modo, all'incremento registrato nel traffico crocieristico. Crescita dei traffici che non ha risentito neanche della profonda crisi economica internazionale, iniziata nel 2008, come può desumersi dai seguenti dati statistici:

Traffico Merci (tonnellate)

Merci movimentate	2009	2015	Incremento %
Ro-Ro	5.273.636	7.045.070	+ 33,6
Merci in contenitori	2.443.038	4.647.548	+ 90,2
Altro General Cargo	932.726	1.251.351	+ 34,2
Totale merci movimentate	8.649.400	12.943.969	+ 49,7

Traffico passeggeri (numero)

Passeggeri	2009	2015	Incremento %
Crocieristi	35.453	189.545	434,6
Passeggeri vie del Mare	279.219	364.916	30,7
Passeggeri Autostrade del mare	248.110	132.807	-46,5
Totale passeggeri	562.782	687.268	22,1

Dati questi che sintetizzano in maniera efficace le caratteristiche del porto di Salerno, caratterizzato da una forte attitudine all'attrazione dei traffici ed una capacità operativa idonea a valorizzare efficacemente le infrastrutture a disposizione;

- d. La capacità del porto di Salerno di attrarre e valorizzare traffici, in autonomia rispetto ad altre realtà territoriali vicine, deriva, da un lato, dalla capacità di spesa dei fondi nazionali e comunitari per opere e infrastrutture e, dall'altro lato, dalla stretta interconnessione tra le opere realizzate (con i fondi assegnati) e dei risultati ottenuti in termini di incremento di traffico merci e passeggeri, grazie alla possibilità di ingresso di navi moderne e con maggior pescaggio.

In altri termini l'Autorità portuale di Salerno ha dimostrato di possedere non solo una capacità di spendere i fondi assegnati – dato pur importante rispetto ad altre realtà dove specie per i fondi comunitari neppure sono state avviate le procedure di erogazione- ma anche una capacità di rendere immediatamente funzionali ed operative le infrastrutture realizzate, conseguendo importanti incrementi di produttività dello scalo, intesa come capacità di utilizzo delle banchine e dei piazzali.

Il tutto come si evince dalle tabelle che seguono

Utilizzo delle banchine anni 2001 e 2015

Anno	Quantità movimentate (tonnellate)	Lunghezza banchine (km)	Indice di utilizzo (t/km)
2001	4.454.840	2.175	2.048
2015	12.943.969	2.347	5.515

N.B.: Non è stato calcolato un indice per ogni tipologia merceologica in quanto le banchine non sono state assegnate in concessione ad alcuno

Utilizzo delle aree a terra - Anno 2001

Tipologia merceologica	Quantità movimentata (tonnellate)	Aree a terra (m) ²	Indice di utilizzo (t/m ²)
Container	3.266.664	111.416	29,32
Rotabili	335.820	80.509	4,17
Merci varie (General Cargo)	852.356	50.577	16,85
Totale	4.454.840	242.502	18,37

N.B.: È stato calcolato un indice per ogni tipologia merceologica in quanto vi sono aree assegnate a ciascun comparto merceologico

Utilizzo delle aree a terra - Anno 2015

Tipologia merceologica	Quantità movimentata (tonnellate)	Aree a terra (m) ²	Indice di utilizzo (t/m ²)
Container	4.647.548	104.650	44,41
Rotabili	7.045.070	80.500	87,52
Merci varie (General Cargo)	1.251.351	53.468	23,40
Totale	12.943.969	238.618	54,25

e. L'Autorità portuale di Salerno ha realizzato nel corso degli anni una serie di opere infrastrutturali che ne hanno garantito un enorme sviluppo in termini di competitività, sinteticamente riconducibili alle seguenti:

- consolidamento dei cigli di quasi tutte le banchine protuali;
- prolungamento del Molo Manfredi;
- due nuovi ormeggi destinati esclusivamente alle navi Ro-Ro e Ro-Pax;
- n. 3 dragaggi;
- nuovo impianto di illuminazione portuale;
- nuova viabilità portuale;

ed al fine di incrementare il trend favorevole già raggiunto è, attualmente, impegnata nella realizzazione di importanti interventi infrastrutturali, necessari affinché lo scalo possa consolidare la propria competitività e rispondere alle nuove esigenze del trasporto marittimo internazionale, tenendo conto altresì della peculiare estensione territoriale, a cominciare dalle fasce costiere e del notevole bacino di popolazione complessiva della Campania che viene interessato. La tendenza al gigantismo navale del traffico contenitori e del traffico crocieristico, e l'esigenza di garantire un sempre maggiore competitività con un più elevato numero di ormeggi per il comparto delle Autostrade del Mare e dello Short Sea Shipping (per cui Salerno è diventato uno dei principali scali italiani) ha comportato e comporta, infatti, la necessità di adeguare le infrastrutture portuali, soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, per consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza. Quanto precede senza considerare le procedure in atto per la realizzazione delle infrastrutture e sistemi connessi alla security portuale, che oltre ad essere un inevitabile adempimento normativo consentiranno allo scalo di accreditarsi nel panorama internazionale ai più elevati standard di sicurezza. In particolare le opere su cui risulta impegnata l'Autorità portuale sono le seguenti, portando in via di definizione il processo di riassetto del porto di Salerno, attraverso il completamento della realizzazione di opere significative quali:

- il collegamento porto- autostrade (cd. porta Ovest di Salerno) e l'ultimazione degli interventi contenuti nel grande progetto (quali l'escavo dei fondali, l'allargamento dell'imboccatura del

porto, l'allungamento del molo Trapezio e del molo Manfredi), tesi ad elevare le potenzialità, l'efficienza, la funzionalità e la competitività del porto di Salerno, con diversificazione delle funzioni ed elevazione dei livelli di sicurezza nonché efficientamento e potenziamento del segmento commerciale e implementazione di quello crocieristico;

- inoltre in data 12 maggio 2016 il Comitato Portuale ha approvato il Nuovo Piano Regolatore Portuale 2016. Le finalità e gli obiettivi principali del Nuovo Piano Regolatore Portuale sono, in estrema sintesi, i seguenti:

- razionalizzazione dello specchio acqueo portuale e delle aree operative, ai fini dell'ormeggio delle unità navali e dello stoccaggio e movimentazione delle merci.

aumento della capacità di ormeggio dello scalo marittimo attraverso il raddoppio del Molo Manfredi, l'ampliamento ed il prolungamento del Molo Ponente, l'ampliamento del Molo Trapezio e del Molo 3 Gennaio;

- razionalizzazione ed accorpamento degli ormeggi delle unità navali dei servizi tecnico-nautici, attraverso una darsena di servizio in testata della futura configurazione del Molo di Ponente;

- miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione in ambito portuale, con la realizzazione di una torre di controllo per i piloti in Testata Molo sottoflutto, nelle immediate adiacenze della darsena di servizio;

- completamento e perfezionamento del processo di integrazione tra Porto e città, con la cosiddetta Vecchia Darsena e la banchina Manfredi dedicate alle attività di pesca, sportive, di diporto e piccola cantieristica;

- il Grande Progetto "Logistica e Porti. Sistema Integrato portuale di Salerno" prevede, in particolare, l'esecuzione delle seguenti opere:

- modifica con ampliamento dell'imboccatura portuale, che consentirà - in piena sicurezza - l'ingresso e la manovra di evoluzione nel bacino portuale alle navi che attualmente fanno scalo nel Porto di Salerno. L'intervento contempla il salpamento della testata del molo di sottoflutto (per una lunghezza di 100 m) ed il prolungamento del molo di sopraflutto (per una lunghezza di 200 m). Le opere, oltre ad aumentare significativamente l'imboccatura portuale, migliorerà le condizioni di sicurezza e di fruibilità del Porto anche nei confronti del moto ondoso;

- escavo dei fondali portuali, attività indispensabile al fine di consentire l'ingresso e la manovra, in condizioni di sicurezza, a navi commerciali di nuova generazione che richiedono pescaggi fino a 14 m; l'intervento prevede sia l'abbassamento dell'attuale fondale del bacino portuale dalla quota di -8/-11 m alla quota compresa, in ragione della zonizzazione del Porto, da -11.50 m a - 14 m riferita al livello medio delle basse maree sizigiali, sia l'escavo del canale di accesso al Porto fino alla batimetria di -14 m.

Il Grande Progetto è già finanziato con 71,2 milioni di euro di fondi POR Campania FESR 2007 - 2013 e con 1,8 milioni di euro di fondi dell'Autorità Portuale di Salerno. Il CIPE ha approvato il Progetto per la Riqualificazione del Molo Manfredi di Salerno, un intervento di € 6.600.000,00 volto a completare l'assetto delle importanti trasformazioni urbane in corso nell'area, che si appresta a diventare la nuova porta a mare della città di Salerno;

- per quanto concerne i collegamenti stradali e ferroviari - Ambito urbano e sistema dei trasporti "SALERNO PORTA OVEST", il I stralcio funzionale (importo: 150 milioni di euro), in corso di attuazione da novembre 2012, si inserisce nell'ambito degli interventi previsti dal PON Reti e Mobilità 2007-2013, finalizzati a sostenere il potenziamento e la riqualificazione dei sistemi portuali, con specifico riferimento al corridoio 1 - Autostrade del Mare.

Nel 2012 sono iniziati i lavori di "Salerno Porta Ovest", di importanza strategica per la Città ed il suo Porto. Programmato e sviluppato in attuazione di un Protocollo d'Intesa fra Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno stipulato in data 25/06/2004, l'intervento "Salerno Porta

Ovest" ha ad oggetto le problematiche, di comune interesse dei due Enti, del sistema dei trasporti nella parte occidentale della Città.

La realizzazione di un più efficiente, funzionale e sicuro collegamento del Porto con l'autostrada A3, prevalentemente in galleria, distinto da quello per il collegamento della parte alta del Centro storico della città e della Costiera amalfitana, comporta una maggiore competitività di tutto il sistema logistico che ruota intorno al Porto di Salerno in quanto, oltre ad assicurare tempi di percorrenza minori, garantisce una drastica riduzione dei fenomeni di congestione e si traduce in opportunità di sviluppo socio economico del territorio. Grazie al miglioramento dell'accessibilità al Porto operatori pubblici e/o privati potranno investire nello sviluppo di aree retro portuali attualmente sottoutilizzate e/o nella nascita di nuovi poli logistici anche nei comuni contigui.

Il pieno utilizzo di queste aree retroportuali consentirà di poter disporre di distripark di consistente estensione, ben collegati con le reti autostradali e ferroviarie, nei quali allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci si accompagnano anche attività manifatturiere di lavorazione delle materie prime e dei semilavorati, rafforzando così il ruolo strategico del Porto di Salerno quale piattaforma logistica del Mediterraneo.

L'intervento "Salerno Porta Ovest" consentirà, inoltre, la riqualificazione urbanistica e ambientale della viabilità urbana, la risoluzione di criticità puntuali e la realizzazione degli interventi senza interruzione dell'esercizio delle infrastrutture esistenti, con enormi vantaggi in termini di:

riduzione dei fenomeni di congestione e maggiore vivibilità per la città di Salerno. Opere di particolare valenza architettonico ambientale riguardano la sistemazione degli imbocchi e sbocchi delle gallerie. L'intervento prevede la sistemazione dello svincolo autostradale zona Cernicchiara, antica cava dismessa che viene così recuperata e la mitigazione dell'impatto ambientale generato dal sistema dei trasporti e maggiore sicurezza;

f. per rispondere alle esigenze sopra rappresentate, quindi, sono state avviate e sono in corso di completamento attività complesse, e dalle quali sono derivati inevitabilmente numerosi fasi contenziose, quali ad esempio:

- Salerno Porta Ovest

I lavori, che avrebbero dovuto essere collaudati entro il 31/12/2015, sono slittati determinando la necessità di richiedere di traghettare il relativo finanziamento comunitario sul PON 2014/2020. Infatti nel giugno 2015 veniva emanato decreto di sequestro probatorio della Procura della Repubblica presso il Tribunale Ordinario di Salerno di tutta l'area di cantiere del II lotto di Salerno Porta Ovest contestando l'esecuzione non a norma dei lavori, con potenziale pericolo per l'incolumità di terzi. In merito, l'Autorità Portuale di Salerno con propri CCTTPP partecipava alle attività di verifica sin dal 11/06/2015, che hanno poi concluso per la perseguibilità e sicurezza dell'opera. Nelle more l'appaltatore Società Tecnis S.p.A. è stato attinto da Provvedimenti Interdittivi della Prefettura di Catania in una fase in cui la stessa società si trovava in stato di crisi finanziaria con conseguente proposta di accordo di ristrutturazione del debito.

Per tutte le motivazioni indicate i lavori risultano rallentati dalle oggettive difficoltà gestionali, oltre che da annosa querele con la SAM S.p.A., che pretende di addebitare ai lavori in argomento dissesti del viadotto Olivieri e del Viadotto Gatto, le cui cause sono in contestazione. All'attualità tuttavia l'appalto è in via di normalizzazione anche al fine di reimpostare un attendibile cronoprogramma da armonizzare con le esigenze del PON 2014/2020 in funzione del quale, e per poter concretamente fruire delle somme del finanziamento, è necessario stipulare nuova convenzione (allo stato mancante), con la conseguenza di non poter procedere agli effettivi pagamenti con potenziale rischio di ulteriori rallentamenti.

Tutti gli elementi rappresentati evidenziano la necessità di proseguire la gestione dell'appalto con l'attuale modalità e nell'autonomia dell'Autorità portuale di Salerno.

- Inoltre e sempre sotto il profilo dell'azione amministrativa, risulta opportuno che si esaurisca e venga completata con autonomia dall'Autorità Portuale di Salerno (in virtù della conoscenza approfondita delle vicende e per l'aver già avviato tutti gli atti relativi) la gestione di un complesso contenzioso che ha visto interessata l'Autorità stessa, in ordine alla realizzazione di una banchina portuale in prolungamento del Molo Manfredi, indispensabile per i futuri approdi crocieristici del porto di Salerno.

Infatti, per la realizzazione della citata banchina, si è resa necessaria la delocalizzazione e riduzione di alcuni pontili da diporto non compatibili con la fruizione del Molo Manfredi, destinato ad ormeggio di navi da crociera.

Tale procedura veniva impugnata prima dinanzi al Tar di Salerno che, in sede cautelare respingeva il ricorso evidenziando -tra l'altro- che l'Autorità portuale può procedere alla risistemazione e riduzione delle concessioni, anche se queste siano indirettamente interessate da tale opera di riorganizzazione; e successivamente dal Consiglio di Stato. Successivamente, nella fase di merito, il Tar di Salerno pur riconoscendo la validità dell'impostazione della procedura amministrativa, ha annullato i provvedimenti dell'Autorità portuale, poiché adottati in violazione del principio di proporzionalità e ragionevolezza, in quanto non sarebbero state valutate soluzioni operative alternative.

Peraltro la trattazione della vicenda ha un riverbero fortissimo anche sulle future attività gestionali del porto, in quanto strettamente inerente e connessa alla realizzazione di un ulteriore prolungamento del Molo Manfredi, come previsto dal nuovo Piano Regolatore Portuale 2016.

Pertanto, anche in ordine a tali attività, si ritiene utile e opportuno che le stesse vengano svolte localmente con piena autonomia amministrativa.

g. anche dal punto di vista amministrativo la gestione di tali attività richiedono, senza soluzione di continuità e per un periodo di almeno tre anni, la permanenza di una autonoma azione amministrativa, finanziaria e di controllo, che è garantita solo con il mantenimento delle prerogative della attuale Autorità portuale di Salerno, trattandosi di interventi infrastrutturali per i quali è fondamentale l'azione anche di controllo e coordinamento in loco assicurata dall'AP di Salerno, che consente la piena realizzazione delle strategie di sviluppo del porto di Salerno, garantendo il rispetto degli obiettivi prefissati, che si ribadisce sono quelli di cui all'aggiornamento del Piano Operativo Triennale dell'Ente

h. da un esame comparativo del nuovo testo della legge 28 gennaio 1994, n.84 di riforma portuale, come aggiornato dallo schema di decreto legislativo approvato, in esame definitivo nella seduta del Consiglio dei ministri del 28 luglio 2016 in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, recante norme in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali emerge con ogni evidenza l'impossibilità di gestire a livello locale tali attività (e le fasi patologiche connesse ai contenziosi in corso) attraverso un modello organizzativo - delineato dal nuovo testo di legge-, che consentirà di operare nei porti già sede di Autorità portuali con la sola presenza di Uffici territoriali portuali, a causa dei limitati compiti ad esso attribuiti ai sensi dell'art. 6 bis della citata legge.

In particolare, tralasciando i compiti amministrativi di carattere generale, è preminente la considerazione per cui il citato art. 6 bis co. 1 lett. c) prevede funzioni delegate, nonché i compiti relativi alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale, sulla base delle disposizioni di legge e delle determinazioni al riguardo adottate dai competenti Organi dell'AdSP. In altri termini si avrebbe un vero collasso di funzioni amministrative nella gestione di opere infrastrutturali, se si pensa alla generale attribuzione che vede funzioni ampie e complete (ovviamente anche riferite alla gestione dei discendenti contenziosi giudiziari) attribuite all'Autorità portuale di Salerno dalla legge, nella previgente configurazione. Al riguardo si pensi, ad esempio, ai compiti afferenti la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento

dei fondali (art.6 lett. b) ed a quelli inerenti l'obbligo di assicurare la navigabilità nell'ambito portuale e provvedere al mantenimento ed approfondimento dei fondali (art. 8 lett. m).

Si pensi al ruolo strategico, insito nel pieno e diretto esercizio di tali norme (in termini di gare, esecuzione delle opere, direzione lavori, gestione delle fasi patologiche di contenzioso), nella attuale fase operativa che vede l'Autorità portuale di Salerno direttamente impegnata (con l'attuale composizione della Segreteria Tecnico-operativa), nell'escavo dei fondali portuali, previsto dal Grande Progetto "Logistica e Porti. Sistema Integrato portuale di Salerno, che garantirà l'ingresso e la manovra, in condizioni di sicurezza, a navi commerciali di nuova generazione che richiedono pescaggi fino a 14 m.

Una repentina delocalizzazione della cabina di regia delle opere, potrebbe inficiarne il percorso virtuoso, sino ad oggi seguito, con evidenti ripercussioni non solo sul porto di Salerno , ma sull'intero sistema portuale campano, o meglio sulla Autorità di sistema del mar Tirreno centrale , e in ultima analisi sul sistema Paese Italia;

- i. per quanto argomentato al punto h) è necessario che venga assicurato il mantenimento per un periodo di trentasei mesi della autonomia finanziaria ed amministrativa dell'Autorità portuale di Salerno, ma vi è di più; l'Autorità di sistema del mar Tirreno centrale prevede l'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno (oltre che di Castellammare di Stabia) in un'unica regia di sistema. Ma, la condizione fattuale di questi anni subita dal porto di Napoli, ed i necessari continui Commissariamenti che lo hanno visto protagonista, richiedono necessariamente una nuova start up che non veda appesantita la gestione corrente con problematiche ed attività di grossa rilevanza ed onerose dal punto di vista gestionale-amministrativo, come quelle rappresentate ed in atto nel porto di Salerno. Appare opportuno che la Governance dell'Autorità di sistema mar Tirreno centrale affronti con decisione, e con attenzione dedicata, le tematiche specifiche del porto di Napoli, così da garantirne una ripartenza ed un riallineamento rispetto agli standard europei, necessari ad affrontare la nuova sfida che deriverà dal mutato assetto della legge di riforma portuale. Quanto precede in primo luogo con riferimento alla necessità di portare a termine i progetti finanziati con il c.d. "Grande progetto", priorità assoluta in ordine alla quale va finalizzata ogni attenzione ed attività della istituita nuova Autorità, con tutti i poteri che la legge attribuisce agli Organi ordinari
- j. peraltro e nel senso sopra rappresentato, l'appesantimento amministrativo ed il carico di gestione di progetti in atto – connessi all'opera di grande infrastrutturazione in atto nel porto di Salerno ed alla indispensabile ripartenza delle opere nel porto di Napoli (oltre alla normalizzazione di una azione amministrativa oramai appesantita da una gestione Commissariale da troppi anni in atto) - potrebbe determinare l'effetto esattamente opposto alle finalità di semplificazione, snellimento e rapidità nelle decisioni prefisse dalla normativa in esame e dall'azione posta in essere dal Governo con i provvedimenti normativi emanati in tutta questa fase della legislatura.

Quanto precede quindi con un paradosso istituzionale, che la semplificazione e snellimento portata avanti e fortemente voluta -in quanto ispiratrice della riforma di cui al decreto legislativo di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124 – possa essere vanificata in mancanza della invocata norma transitoria di raccordo, necessaria all'esaurimento delle avanzate fasi di ristrutturazione e riqualificazione (per il porto di Salerno) e normalizzazione delle attività amministrative (per il porto di Napoli);

RITENUTO

- a. che occorre assicurare la realizzazione dell'elettrificazione delle banchine e di nuovi sistemi per la produzione di energia pulita, l'escavo e dragaggio dei fondali, l'allargamento dell'imboccatura del porto e il completamento dei nuovi ormeggi, nonché il completamento dell'estensione dell'operatività nelle aree retroportuali, attraverso il potenziamento della viabilità di servizio, razionalizzare il sistema

dei controlli e della movimentazione delle merci, in attuazione anche del nuovo Piano Regolatore Portuale, che richiedono, in considerazione delle attività in corso e degli adempimenti conseguenti, il mantenimento delle prerogative della attuale Autorità portuale di Salerno per un periodo di almeno tre anni, trattandosi di interventi infrastrutturali per i quali è fondamentale l'azione anche di controllo e coordinamento in loco assicurata dall'AP di Salerno, che consente la piena realizzazione delle strategie di sviluppo del porto di Salerno, garantendo il rispetto degli obiettivi prefissati, di cui all'aggiornamento del Piano Operativo Triennale dell'Ente;

- b. per quanto sopra considerato, la piena rispondenza della attuale articolazione dello schema portuale regionale campano alla richiamata previsione contenuta nello schema di decreto legislativo recante norme in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, approvato nella seduta del Consiglio dei Ministri del 28 luglio 2016 ed in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana;
- c. per l'effetto di dover porre in essere ogni iniziativa ed attività tesa ad assicurare il mantenimento per un periodo di trentasei mesi della autonomia finanziaria ed amministrativa dell'autorità portuale di Salerno, ivi compresa la presentazione, da parte del Presidente della Giunta regionale, di una richiesta motivata alle Autorità competenti, verificata l'effettiva entrata in vigore della previsione contenuta nello schema di decreto legislativo approvato nella seduta del Consiglio dei ministri del 28 luglio 2016, in corso di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana;

VISTO lo schema di decreto legislativo, recante norme in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, approvato nella seduta del Consiglio dei Ministri del 28 luglio 2016 ed in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana

Propone e la Giunta a voti unanimi, per le motivazioni sopra espresse,

DELIBERA

- 1. di porre in essere ogni iniziativa ed attività tesa ad assicurare il mantenimento per un periodo di trentasei mesi della autonomia finanziaria ed amministrativa dell'autorità portuale di Salerno, ivi compresa la presentazione da parte del Presidente della Giunta regionale di una richiesta motivata alle Autorità competenti, verificata l'effettiva entrata in vigore della previsione contenuta nello schema di decreto legislativo approvato nella seduta del Consiglio dei ministri del 28 luglio 2016, in corso di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana;
- 2. di trasmettere il presente provvedimento al Gabinetto del Presidente della Giunta Regionale , al Vice Presidente, al Dipartimento per le politiche territoriali per quanto di rispettiva competenza;
- 3. di disporre la pubblicazione della presente delibera sul B.U.R.C.