

SUL PORTO DI SIRACUSA

Proposta di accorpamento del porto di Santa Panagia al Porto Authority di Augusta

AL SIG. PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

AL SIG. SINDACO DI SIRACUSA

ALLA COMMISSIONE URBANISTICA

e.p.c. A SUA ECCELLENZA IL PREFETTO

Intervento del Cons. Comunale Paolo Romano UN ALTRO SCIPPO ALLA CITTA'

La legge di riforma portuale (legge 2 gennaio 1994, n. 84) relativa al riordino della legislazione in materia portuale, ha sancito l'istituzione delle "Autorità Portuali" (dall'inglese Porth Authority), laddove precedentemente esistevano Enti, Consorzi, Provveditorati, Aziende Mezzi Meccanici ed altri Enti comunque preposti al controllo ed alla gestione del porto e delle aree adiacenti.

Ciò al fine di rendere la gestione dei maggiori porti italiani efficiente, competitiva nel panorama dei traffici marittimi, spedita.

In poche parole, fermo restando che la gestione operativa delle aree portuali e dei vari *terminal* spetta agli operatori privati, i compiti che la legge pone in capo alle Autorità Portuale possono così sintetizzarsi:

1. indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività esercitate nell'ambito portuale, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tale attività;
2. manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale;
3. affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale.

Le Autorità portuali hanno personalità giuridica di diritto pubblico e sono dotate di autonomia finanziaria e di bilancio nei limiti previsti dalla legge. La gestione patrimoniale e

finanziaria è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia. Il rendiconto finanziario è soggetto al controllo della Corte dei Conti. Gli organi dell'Autorità portuale sono:

1. Il Presidente, nominato dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti, previa intesa con la Regione interessata (rimane in carica quattro anni e può essere confermato solo una volta);
2. il Comitato portuale;
3. il Segretario general;
4. il Collegio dei Revisori dei conti.

L'Autorità portuale rappresenta il porto di sua competenza in tutto il mondo.

Art. 6 Legge n. 84/94.

(Autorità portuale)

1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, ((Manfredonia,)) Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia e' istituita l'autorità portuale con i seguenti compiti, in conformita' agli obiettivi di cui all'articolo 1:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'articolo 24;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti ne' strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'autorita' portuale ha personalita' giuridica di diritto pubblico ed e' dotata di autonomia amministrativa, nonche' di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge.

3.

4.

5. L'esercizio delle attivita' di cui al comma 1, lettere b) e c), e' affidato in concessione dell'autorita' portuale mediante gara pubblica.

6. Le autorita' portuali non possono esercitare, ne' direttamente ne' tramite la partecipazione di societa', operazioni portuali ed attivita' ad esse strettamente connesse. Le autorita' portuali possono costituire ovvero partecipare a societa' esercenti attivita' accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorita' medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalita', della logistica e delle reti trasportistiche.

7. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorita' portuale.

8. Nei limiti delle disponibilita' finanziarie di cui all'articolo 13, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori autorita' in porti di categoria II, classi I e II, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o a 200.000 Twenty Feet Equivalent Unit (TEU).

9. Il Ministro dei trasporti e della navigazione puo' formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di regioni, comuni o camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

La legge n. 84/94 non prevedeva, inizialmente, una Autorità Portuale ad Augusta; tuttavia, una modifica successiva, nel prevedere che al fine del traffico utile per l'istituzione di una autorità portuale potesse essere considerato anche il traffico cisterniero (prodotti liquidi, in massima parte petroliferi) apriva la strada alla istituzione di una A.P. anche nei porti petroliferi.

Venne così istituita l'Autorità Portuale di Augusta con D.P.R. 12.04.2001.

Siracusa, per il volume dei propri traffici, NON può essere sede di Autorità portuale autonoma.

Vale la pena di notare ancora che la stessa legge n. 84/94 prevede una nuova classificazione dei porti innanzi tutto in due categorie: appartengono alla I categoria i porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa ed alla sicurezza dello Stato; della II categoria fanno parte i porti commerciali. La II categoria è quindi suddivisa in tre classi: appartengono alla 1^a classe i porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; alla 2^a quelli di rilevanza economica nazionale; alla 3^a quelli di rilevanza economica regionale ed interregionale. L'appartenenza di ogni scalo ad una determinata categoria e classe è stata determinata con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione avuto riguardo non solo al traffico attuale, ma anche al potenziale bacino di utenza e tenuto conto dell'entità del traffico globale, della capacità operativa e del livello di efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra. Il porto di Siracusa è stato classificato come di rilevanza economica nazionale e quindi inserito nella seconda categoria, classe II con funzioni commerciale, industriale e petrolifera (relativamente alla baia di S. Panagia), di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto.

Le Autorità Portuali amministrano e gestiscono porti di 2 categoria – 1 classe.

I porti di categoria II, classi II e III sono di "competenza regionale".

Siracusa, pertanto, il cui porto è costituito dal c.d. porto grande, dal porto piccolo o marmoreo e dalla rada di S. Panagia, dipende dalla regione per quanto attiene le opere infrastrutturali, l'esecuzione di lavori di manutenzione, i servizi (luce, acqua, pulizia etc.).

In quanto porto NON gestito dall'A.P., è amministrato dalla Capitaneria di Porto; gli aspetti della gestione economica spettano alla Regione.

Ciò premesso, valgono le seguenti considerazioni:

1. E' vero che si tende, in una ottica di razionalizzazione delle spese e degli interventi ma anche di coordinamento ed indirizzo della realtà portuale italiana, costituita da una miriade di scali più o meno grandi e più o meno importanti, a "fare sistema", cioè a riunire sotto una sola autorità di gestione diversi scali geograficamente vicini. Così ad esempio, l'Autorità Portuale di Messina ha ricompreso nella sua giurisdizione anche il porto di Milazzo e quella di Palermo anche il porto di Termini Imerese.

2. A livello ministeriale, già da tempo si è individuata una linea di riforma delle Autorità Portuali per ridurle di numero nell'ottica di una sola A.P. per bacino geografico: alto Tirreno; medio e sud Tirreno; alto e basso Adriatico, etc. Non c'è dubbio che, per quanto attiene la Sicilia orientale, solo una gestione integrata per lo meno dei sorgitori di Pozzallo, Siracusa, Augusta e Catania, potrebbe e dovrebbe costituire, nel panorama internazionale, un unico sistema portuale, articolato in diversi, limitrofi, approdi, capace non solo di riunire e quindi razionalizzare le entrate e le spese, ma anche di porsi, sui mercati marittimi internazionali, come un sistema portuale completo, efficiente, economico, completo. In atto, invece, esiste una "rivalità", economica, istituzionale, mercantile tra i vari porti della Sicilia orientale tutto a scapito dell'economicità e della competitività: che senso ha continuare a mantenere ancora qualche nave da carico a Catania, ad esempio, piuttosto che concentrare il traffico merci ad Augusta e lasciare al porto etneo, ad es., il traffico RO-RO (traghetti) per la sua particolare viabilità? Ovvero, perché farsi concorrenza per qualche nave passeggeri quando in realtà dovrebbero far sistema, per tale settore, i porti di Giardini, Catania e Siracusa, approfittando peraltro della presenza dell'aeroporto per far confluire l'imponente traffico di passeggeri dal centro-nord Europa che desiderano effettuare crociere nel Mediterraneo?
3. E' evidente, pertanto, che in ipotesi la previsione della modifica della circoscrizione dell'A.P. di Augusta sino a ricomprendere Siracusa è positiva, in attesa dell'istituzione di un'unica A.P. per la Sicilia sud-orientale.
4. MA la acclarata intenzione dell'A.P. di Augusta di "incorporare" nella sua circoscrizione solo la rada di S. Panagia, NON **può non costituire un "furto" alla città di Siracusa**, un altro scippo alla nostra città e, come vedremo, un ulteriore impoverimento per l'economia di tutta la provincia siracusana.

Si devono evidenziare, a questo punto, gli aspetti dell'autonomia finanziaria e delle risorse economiche delle Autorità Portuali. Le Autorità portuali, infatti, introitano innanzi tutto i denari previsti dall'art. 13 della legge 84/1994, ma anche quelli stabiliti dall'art. 1 comma 982 della legge finanziaria 2007, ovvero le tasse erariali sulle merci sbarcate e imbarcate e le tasse di ancoraggio.

Art. 13 L. n. 84/94

(Risorse finanziarie delle autorità portuali)

1. Le entrate delle autorità portuali sono costituite:

- a) dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale,, e delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territorialinonche' dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali ;
- b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);
- c) dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate ;
- d) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) da entrate diverse.

Art. 18 bis L. n. 84/94

(Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti).

1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, e' istituito,, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali, nel limite di 70 milioni di euro annui.

Riflettiamo un attimo:

1. il traffico cisterniero nella rada di S. Panagia, dovuto quasi del tutto al pontile ex I.S.A.B. (oggi ERG) realizzato nel 1976 ed ancora oggi il più grande d'Europa, con i suoi accosti per superpetroliere, navi chimichiere e navi gasiere, frutta di sole tasse portuali (arrivo/partenza navi; imbarco/sbarco prodotti) **circa 7 milioni di euro annue.**
2. Del resto, anche solo semplicemente consultando i dati ufficiali disponibili sul sito istituzionale dell'ISTAT,

STATISTICHE: Dal sito <http://www.istat.it/it/archivio/51906>

porto	anno	migliaia di tonn. merci imbarcate/sbarcate
AUGUSTA	2010	25.813
SIRACUSA	2010	14.062
AUGUSTA	2009	24.069
SIRACUSA	2009	14.489

Si evince come il traffico della rada di S. Panagia sia pari a circa il 60% dell'intero traffico dello scalo megarese.

3. S. Panagia frutterebbe all'A.P. di Augusta, pertanto, una quantità enorme di denaro (cui andrebbero sommate tutte le altre entrate connesse all'ampliamento della giurisdizione, ad esempio i canoni per le concessioni demaniali, comprese quelle del litorale priolese) **senza alcuna spesa, atteso che il pontile della ERG, come quello ENI, sono gestiti in concessione ed in "autonomia funzionale" dalle società concessionarie alle quali pertanto spettano gli obblighi di manutenzione, ripristino etc, etc.**
4. **E così, i soldi di S. Panagia** (che oggi affluiscono direttamente alle casse statali) **invece di ricadere alla città di Siracusa andrebbero a rimpinguare le casse di quell'Autorità Portuale megarese che ha, sino ad oggi, fallito miseramente nel progetto di rilancio ed affermazione dello scalo augustano.**
5. Perché non ricomprendere nella giurisdizione dell'A.P. anche il porto (grande e piccolo) di Siracusa? Perché così l'A.P. dovrebbe provvedere a mantenere le opere portuali siracusane, assicurare i servizi essenziali (luce, pulizia delle banchine etc), investire nella portualità siracusana?
6. Che mentalità misera..... se solo si pensa che la riqualificazione del porto di Siracusa è stata stimata in poco più di 16 milioni di euro (tanto il progetto iniziale), **cioè poco più delle somme di due sole annualità del gettito garantito da S. Panagia, si capisce come sarebbe bastato poco per rilanciare, alla grande, il porto di Siracusa e farlo rifiorire.**
7. Che mentalità gretta quella che pensa ancora in termini campanellistici, Augusta versus Siracusa, invece di puntare su una realtà portuale qualificata e diversificata, capace di

offrire ai mercati non solo accosti petroliferi e merci ma anche diportistici e crocieristici.....

Detto questo, che farà la classe politica siracusana (ed intendo non solo della città ma della provincia intera), assisterà complice o impotente all'ennesimo **“colpo” dei furbetti a danno di Siracusa o reagirà per difendere NON la portualità di Siracusa contro quella di Augusta ma l'idea di un progetto di sistema portuale finalmente efficiente, razionale, economicamente valido? Magari passando dall'azzeramento di quei vertici dell'A.P. che hanno così intelligentemente ideato una tale assurdità e stupidamente non compreso la possibilità di aggregare e sviluppare il sistema portuale della provincia di Siracusa?**

Siracusa,li

Cons. Paolo Romano