

NOTA

Oggetto: *Audizione informale di Assoporti – Associazione Porti Italiani – innanzi l'8^ Commissione del Senato della Repubblica sui disegni di legge nn. 123 e 2215 recanti "Disposizioni in tema di riciclaggio di relitti navali e di navi abbandonate nei porti".*

Premessa

I due disegni di legge in argomento – il n. 123 di iniziativa del Sen. D'Alì e il n. 2215 di iniziativa dei Sen. Marinello ed altri – sostanzialmente coincidono per contenuti e (in gran parte) anche dal punto di vista testuale.

Assumendo entrambi come finalità la tutela dell'ambiente marino, prevedono la "mappatura" dei relitti e delle navi abbandonate nei porti; l'istituzione di un "Osservatorio nazionale" sul fenomeno; la costituzione di un "Consorzio" al quale (ricorrendo determinate condizioni) può essere affidato il compito di rimuovere e/o riciclare relitti e navi abbandonate; l'istituzione di un "fondo" per la riduzione degli impatti e degli effetti negativi per l'ambiente causati dai relitti e dalle navi abbandonate nei porti, che verrebbe alimentato da un "contributo" versato da ogni nave che attracca in un porto nazionale.

Considerazioni

Evidenziato preliminarmente che da tempo le Autorità Portuali nostre associate sono attente alla tutela dell'ambiente e, in diversi casi hanno posto in essere e/o si sono fatte promotrici di azioni concrete – anche di carattere sperimentale – per la tutela e/o il miglioramento dell'ambiente in porto e nei territori circostanti; rammentato altresì che nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – PSNPL – recentemente approvato è, tra le altre, prevista l'Azione – "Misure per l'efficientamento energetico alla sostenibilità ambientale dei porti", che nel futuro potrebbe rendere cogenti per le istituende Autorità di Sistema Portuale – AdSP – adempimenti aventi finalità ambientali, si osserva anche che la presenza di relitti e navi abbandonate nei porti, se incide sull'ambiente, non è esente da implicazioni di sicurezza della navigazione e di funzionalità e operatività di un porto. Aspetto quest'ultimo di interesse prioritario per le Autorità Portuali oggi e, domani, per le Autorità di Sistema Portuale.

**Vi informiamo che abbiamo cambiato indirizzo:
Via dell' Arco De' Ginnasi, 6 - 00186 Roma**

Anche a motivo di questo, nel prendere positivamente atto della considerazione che l'8^a Commissione del Senato riconosce ad Assoporti, quale rappresentanza delle Autorità Portuali (enti che amministrano i maggiori scali marittimi italiani), chiamandola in audizione sul tema, riteniamo limitativo il coinvolgimento di quegli enti ipotizzato nei disegni di legge in parola, giacché gli stessi sembrano valorizzare esclusivamente componenti e finalità ambientali.

Altresì lascia perplessi l'ipotizzata istituzione di entità – Osservatorio e Consorzio – che potrebbero rivelarsi ulteriori sovrastrutture organizzative.

Agevolmente il citato "Osservatorio" potrebbe essere sostituito da un semplice Gruppo di lavoro, coordinato dalle Amministrazioni (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) con la partecipazione delle Autorità Marittime e delle Autorità Portuali (anche per il tramite del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e di Assoporti) che, senza il rischio di contraddire il principio dell'invarianza della spesa pubblica, potrebbe procedere alla "mappatura" definendo così in modo preciso le dimensioni del problema di cui trattasi.

Solo a valle di ciò si individuerebbe se è effettiva la necessità di istituire un'entità *ad hoc*, oppure se è sufficiente il ricorso al mercato per individuare a chi far rimuovere relitti e navi abbandonate, anche semplificando le previsioni codicistiche vigenti.

Più che perplessi, invece, si è riguardo la proposta di introdurre un "contributo" (di fatto una tassa di scopo) a carico delle navi che attraccano nei porti nazionali, al fine di ridurre gli impatti e gli effetti negativi generati da relitti e navi abbandonate.

Al di là della difficoltà di determinare in misura congrua il contributo, in particolare per quelle navi che scalano ripetutamente un porto – prime tra tutte quelle che assicurano collegamenti di "continuità territoriale" per le isole (maggiori e minori) e servono le c.d. "Autostrade del Mare", il cui sviluppo è obiettivo strategico dal punto di vista logistico (ma anche ambientale) – non sfugge che in una fase in cui il Governo è impegnato nella messa a punto di azioni intese a favorire il recupero e lo sviluppo della competitività dei porti nazionali, in un contesto fortemente concorrenziale, anche un piccolo sovraccosto a carico delle navi inciderebbe negativamente, non solo sul piano dell'immagine.

Roma, 10 maggio 2016