Città di Villa San Giovanni
- Provincia di Reggio Calabria -
Ufficio del Sindaco

CITTA' DI VILLA SAN GIOVANNI
Interna
Protocollo n° 0016204
del 06/10/2011 10.22.30
0 201100 162043
Titolo/Classe II 1

AL SIGNOR SINDACO

E, p.c.

AL SEGRETARIO COMUNALE

- SEDE -

OGGETTO: Trasmissione relazione adesione Autorità Portuale di Gioia Tauro.-

Per le incombenze del caso, si trasmette, in allegato, la relazione redatta in merito all'adesione all'Autorità Portuale di Gioia, già consegnata al Sindaco ed illustrata nel corso della riunione di maggioranza di martedì 4 ottobre 2011.-

Villa San Giovanni, 06/10/2011

Ufficio di Staff

Ufficio di Staff

CITTA' DI VILLA SAN GIOVANNI
Interna
Protocollo n° 0016204
del 06/10/2011 10.22.30
0 201100 162043
Titolo/Classe II 1

Città di Villa San Giovanni
- Provincia di Reggio Calabria -
Ufficio del Sindaco

IL SISTEMA DI GOVERNANCE DELL'AREA PORTUALE

Lo stato di fatto

Nella seduta del 30 maggio 1901, e nell'ambito di una rivisitazione generale, il Parlamento provvedeva a classificare il porto di Villa San Giovanni in 1° Categoria, contestualmente approvando l'impegno delle risorse economiche necessarie per la realizzazione di opere portuali e ferroviarie che ne garantissero la piena funzionalità nella classe di appartenenza.[1]

Da quel momento, grazie a condizioni geografiche più favorevoli, l'importante infrastruttura portuale sostituì, quasi per intero, il traffico con la Sicilia che in precedenza era instradato attraverso il porto di Reggio Calabria

Dal punto di vista infrastrutturale il Porto di Villa San Giovanni ha subito interventi, anche straordinari, rivolti essenzialmente alla sicurezza della navigazione e/o funzionali al servizio di collegamento con la Sicilia per il traffico ferroviario, gommato e passeggeri.

Il porto storico di Villa San Giovanni è da sempre utilizzato, in via esclusiva, dalle Ferrovie dello Stato che, pur avendo subito una serie di trasformazioni all'assetto societario, rimane un'azienda totalmente partecipata dal Ministero dell'Economia.

A partire dalla fine dagli anni 60, il pontile sud dell'area risulta concesso alle società Caronte e Tourist (oggi Caronte&Tourist) mentre all'estremità di tali approdi è in atto la realizzazione di un molo di sottoflutto la cui

[1] Archivio Storico Camera dei Deputati - ***09.05.1901 - 30.05.1901*** - volume 739 - 470-493 cc. (24 cc.)

conformazione suggerisce, nel rispetto della legislazione vigente, una eventuale sua trasformazione in senso diportistico.

Tra il porto storico e gli approdi in concessione alla società Caronte&Tourist, nel 2010, attraverso una gara bandita dal Ministero delle Infrastrutture, non senza polemiche si è dato avvio al trasporto passeggeri attraverso una linea di aliscafi veloci.

Il nodo delle competenze

Storicamente la disciplina dei porti è stata ricondotta al demanio necessario di appartenenza esclusiva dello Stato, in considerazione del fatto che, tale tipo di infrastruttura, veniva considerata asservita alle esigenze di carattere militare ed al controllo doganale.

In tale ottica, tutte le infrastrutture portuali hanno avuto una "evoluzione" disgiunta dai territori e senza alcuna possibilità di intervento da parte dell'Ente locale territorialmente competente.

Questo sistema di gestione dei porti non è mutato nemmeno a seguito, negli anni '70, della istituzione delle Regioni e del relativo trasferimento delle competenze che, per quel che concerne il demanio marittimo, ai sensi dell'art. 59 del D.P.R. 616/77, ha riguardato solo i cosiddetti porti minori con destinazione turistica.

Ai sensi dello stesso articolo, infatti, lo Stato si è riservato la competenza sui porti e sulle aree demaniali marittime di preminente interesse nazionale e che sarebbero state individuate con decreto del presidente del Consiglio dei Ministri.

In attuazione di quanto stabilito dal richiamato art. 59, secondo comma, in data 21 dicembre 1995 è stato emanato il D.P.C.M., con il quale sono stati identificati i porti e le aree demaniali marittime escluse dal conferimento delle funzioni amministrative alle Regioni, in quanto riconosciute di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza

dello Stato ed alle esigenze della navigazione marittima e, tra questi, anche il porto di Villa San Giovanni.

Con legge 84/94, tuttavia, sulla spinta di un orientamento che, negli anni '90, ha vissuto una stagione particolarmente significativa per quanto attiene al decentramento amministrativo, il legislatore ha introdotto un primo organico riordino della legislazione in tema di porti e di demanio marittimo, ridisegnando – in base alle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali – il sistema di catalogazione e classificazione dei porti.

Tali innovazioni, in molte realtà, hanno costituito un primo elemento di rilancio delle attività portuali con innovazioni e trasformazioni dirette ad integrare tali strutture nell'ambito urbano.

In particolare, nel classificare i porti, la L. 84/94, all'art. 5 ed indipendentemente dal tipo di "competenza", imponeva la redazione del Piano Regolatore Portuale che avrebbe dovuto integrarsi con gli strumenti urbanistici locali.

L'elusione, ad oggi, di tale importante strumento di pianificazione, rappresenta solo uno dei motivi del desolante quadro che appartiene all'area portuale di Villa San Giovanni che è rimasto ancorato ad un sistema di gestione di tipo poliziesco che ne ha impedito la naturale evoluzione nella direzione dello sviluppo di attività connesse al mercato.

Sicché le attività portuali ed i servizi offerti agli utenti, sotto tutti i punti di vista, non riescono a raggiungere nemmeno il livello dell'inadeguatezza, determinando conflittualità tra le istituzioni e, soprattutto, l'ostilità degli utenti nei confronti dell'Ente Locale che, paradossalmente, quand'anche volesse mancherebbe del potere amministrativo per intervenire.

Vale, però, anche la pena di sottolineare che lo scarso livello di attenzione riservato a questo tema ed, in particolare, a quello della definizione del Piano Regolatore Portuale, ha spesso determinato confusione di ruoli e di funzioni, di competenze e di giurisdizioni che sono da ostacolo a quella

evoluzione verso una modernità che potrebbe costituire un volano di sviluppo economico per l'area.

Una di queste confusioni riguarda, in modo particolare e significativo, la delimitazione dell'area portuale e dello specchio acqueo che, sempre sulla base del D.P.C.M. 21/12/1995 (peraltro più volte soggetta a censure da parte del Giudice delle Leggi) sarebbe rimasta nelle competenze statali e che, secondo le documentazioni pervenute dall'Autorità Marittima, si estenderebbe dall'attuale porto ferroviario e sino ad oltre il realizzando molo di sottoflutto.

La questione non è per nulla irrilevante poiché, ove per area portuale di interesse nazionale si intendesse il porto ferroviario, per effetto delle innovazioni normative e delle censure mosse dalla Corte Costituzionale al D.P.C.M. 21/12/1995, le concessioni per i restanti approdi ed accosti rientrerebbero nella competenza regionale e, per effetto della sub-delega, dell'Ente Comunale.

Con la modifica del Titolo V della Costituzione, (L. Cost. 3/2001), infatti, la materia dei porti è stata assegnata alla potestà legislativa concorrente tra Regioni e Stato, quest'ultimo per la tutela di interessi pubblici di natura economica ovvero attinenti la difesa nazionale e la sicurezza della navigazione (Corte Cost. sent. 86/2006, 255/2007, 344/2007).

Orbene, tale orientamento deporrebbe nella direzione di confermare i dubb relativi ad una delimitazione dell'area portuale che eccede i limiti stabilit dalle norme. Considerazione, questa, che trova conferma nell'atto d concessione, di cui al D.M. 138T del 31 ottobre 2000, con il quale è stat concesso alla società RFI l'utilizzo, in regime monopolistico, anche de collegamento ferroviario via mare fra la penisola e la Sicilia, quale servizio c interesse nazionale (art. 2, lett. c – DM 138T/2000).

Le prospettive

Sulla base di tutte le precedenti considerazioni ed in considerazione dello scarso livello di efficienza e di sicurezza offerti dalle infrastrutture portuali esistenti, appare un'ovvia necessità quella che l'Ente Comunale provi, quanto meno, a riappropriarsi di una parte di territorio che sino ad oggi le è stato sottratto insieme alle potenzialità economiche ed occupazionali che ne discendono e senza riuscire a trarne un concreto vantaggio, nemmeno dal punto di vista della rinnovazione delle infrastrutture che da oltre vent'anni la città e la politica invocano.

In un'ottica più ampia, tale ragionamento non può soffermarsi solo alla questione della portualità ma deve estendersi a tutto quel territorio demaniale marittimo estraneo alle esigenze di carattere militare, di difesa nazionale e di interesse nazionale, la cui gestione non può più essere sottratta all'Ente locale. E questo perché verrebbe negato un riconoscimento al senso ed allo spirito con il quale, il legislatore, ha inteso affidare ai Comuni la responsabilità di governare in modo diretto lo sviluppo economico ed il benessere dei cittadini.

Detto questo, di fronte ad oggettive difficoltà che facilmente possono intuirsi, è evidente che sorga il dubbio sul tipo di strategia necessaria per superare, nel modo meno indolore, un'inerzia durata troppi anni e che sta facendo soffrire la città oltre il dovuto, in epoche in cui i disagi economici delle famiglie ed il crollo dei livelli occupazionali, non consentono a nessuno di chiamarsi fuori dalla responsabilità di operare scelte che diano la speranza di una concreta prospettiva di sviluppo.

Appare indubbia, quindi, la duplice esigenza di evitare contrapposizioni istituzionali che, specie nel recente passato, hanno caratterizzato questi ambiti e di ricercare gli strumenti adeguati per un migliore e più efficace sistema di "governance" di tutto il sistema portuale, con l'obiettivo specifico di rendere, l'Ente locale, parte attiva di questo sistema.

La soluzione, nell'ambito della legislazione vigente e che, peraltro, era stata già individuata da precedenti Amministrazioni comunali, non può che essere quella dell'adesione all'Autorità Portuale.

Una scelta strategica, questa, che non può essere disgiunta da un'analisi su dati attuali e sugli scenari di prospettiva ed, egoisticamente, anche di vantaggio per la Comunità.

Senza voler esprimere giudizi di valore, sull'opzione manifestata in precedenza dall'Amministrazione Comunale villese, di aderire all'Autorità Portuale di Messina, vanno però precisati alcuni elementi tratti direttamente dai dati forniti dalla direzione Generale dei Porti del Ministero delle Infrastrutture e relativi al 2009 (ultima relazione disponibile sulle attività delle Autorità Portuali).

L'Autorità Portuale di Messina comprende le circoscrizioni di Messina (Porto Storico e Tremestieri) e Milazzo.

Il porto storico di Messina e di Tremestieri, pur potendosi considerare "omogeneo" rispetto alle attività che si svolgono nel porto di Villa San Giovanni, risultando terminale di collegamento anche per altri tipi traffico (autostrade del Mare e collegamento con le isole minori), genera un traffico merci e passeggeri di gran lunga superiore a quello generato dal Porto di Villa San Giovanni.

A questo va aggiunto il traffico generato dal Porto di Milazzo, prevalentemente di tipo commerciale.

In ordine al traffico passeggeri, pur avendo perso, nel 2009, il primato nazionale, il porto di Messina ha generato un flusso passeggeri pari a 8.124.014 mln di unità.

Ciò significa che in caso di adesione all'Autorità portuale di Messina, il porto di Villa San Giovanni risulterebbe meno importante sia per traffico passeggeri sia per traffico merci che, in un'ottica economica generale vorrebbe anche dire minori investimenti, minore presenza sul territorio e minori interventi.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro, verso cui è stata orientata l'attenzione dell'attuale Amministrazione Comunale (Del. Giunta 123/2011), oggi comprende i porti di Gioia Tauro, Corigliano, Crotone e Taureana di Palmi.

Come è facilmente intuibile, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro oltre a caratterizzarsi come un network portuale, è costituita, quasi prevalentemente (a parte l'eccezione diportistica di Palmi) da porti funzionalmente destinati al trasporto di merci.

In questo senso, l'adesione del Comune di Villa San Giovanni costituirebbe un valore aggiunto per la stessa Autorità oltre che per l'incremento nel settore merci, soprattutto per quanto riguarda il settore passeggeri, con gli oltre 7.500.000[2] mln di unità trasportate.

Su questa direttrice è di tutta evidenza il vantaggio che ne deriverebbe, sia per colmare le lacune dal punto di vista della pianificazione e della integrazione delle strutture portuali con l'ambiente urbano, sia per la concreta possibilità, nel breve periodo, di incrementare il flusso passeggeri, proiettando l'intera infrastruttura portuale ai primi posti su scala nazionale.

Questo ragionamento, infatti, va legato alle strategie disegnate dall'Amministrazione Comunale che è già impegnata a realizzare un sistema integrato di trasporto pubblico in ambito intercomunale e che, a regime, garantirà un significativo incremento del traffico passeggeri e con l'ulteriore prospettiva di attuare un servizio di collegamento diretto, a mezzo aliscafi, con le isole minori, facendo affidamento anche sullo scalo aeroportuale.

Nel medio periodo, inoltre, con l'ultimazione dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada SA-RC e con la realizzazione dell'Autoporto sul territorio di Villa San Giovanni, è presumibile una inversione di tendenza con un aumento del traffico merci su gomma.

Tutto questo, oltre a concretizzare la possibilità di un sostanziale restyling delle infrastrutture portuali, trasformandole in quel nodo "intermodale" e

---

[2] Fonte Capitaneria di Porto di Reggio Calabria

moderno invocato dall'Unione Europea anche nel "Libro Bianco sui trasporti" approvato nel marzo scorso, determinerà un incremento occupazionale ma, soprattutto, la nascita di nuove imprese orientate ai servizi avanzati.

Ciò che però deve essere ribadito, di fronte allo stato in cui versano le infrastrutture portuali ed alla mancata programmazione di interventi, è l'opportunità che finalmente l'Ente locale, attraverso l'adesione all'Autorità Portuale, potrà incidere in modo decisivo sulla pianificazione degli interventi, sulla base di scelte armonizzate con le prospettive di sviluppo dell'intero territorio.

In questo senso, forse per la prima volta, si verrebbe a determinare concretamente la possibilità di una delocalizzazione degli attuali approdi e la conseguente possibilità di ridestinare le aree risultanti per un ulteriore sviluppo delle banchine e delle opere portuali esistenti, con l'introduzione di sottoambiti funzionali (Peschereccio, Turistico-Diportistico, cantieristico e commerciale) che rappresenterebbero uno straordinario ed inedito volano economico di sviluppo per la città.

Villa San Giovanni, 30/09/2011

Ufficio di Staff

Il Sindaco

Rocco La Valle