

CONSIGLIO COMUNALE

Governance portuale e salvaguardia delle prerogative degli Enti Locali nella pianificazione strategica e infrastrutturale.

Ordine del giorno

Premesso che

- i porti commerciali rappresentano un'infrastruttura strategica di rilievo nazionale, ma costituiscono al contempo il cuore pulsante dell'economia, dell'occupazione e dello sviluppo delle città che li ospitano;
- per le grandi città portuali come Napoli, la *governance* del porto non è una questione esclusivamente amministrativa, ma è strettamente e quotidianamente connessa alla mobilità urbana, alla realizzazione dei collegamenti di "ultimo miglio", alla sostenibilità ambientale e alla qualità della vita dei cittadini;
- negli ultimi anni, grazie alle istanze di Regioni e Comuni, si è faticosamente costruito un metodo di lavoro coordinato tra Porto e Città, volto a conferire maggiore centralità delle scelte e della partecipazione locali in tema di portualità;
- la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 6/2023, ha ribadito la centralità della partecipazione locale nell'attuale sistema, sancendo di fatto che il coinvolgimento dei Comuni – specie per quanto attiene alle aree di interazione porto-città e all'ultimo miglio infrastrutturale – debba rappresentare un elemento cardine del processo decisionale e non risolversi in un parere opzionale.

Preso atto che

- dai dati economici e territoriali di Confindustria Salerno si rileva che l'incidenza specifica del solo porto di Napoli sul PIL non viene calcolata singolarmente in modo ufficiale, ma l'intera economia del mare in Campania genera un valore aggiunto di circa 6,1 miliardi di euro, che raggiunge i 16,7 miliardi considerando l'indotto, pari a circa il 15,3% del PIL regionale, rappresentando un dato di eccellenza se confrontato con la media nazionale, che si ferma all'11,4%. all'interno di questo perimetro, la specifica filiera legata alla movimentazione di merci e passeggeri via mare contribuisce con oltre 1,4 miliardi di euro;
- analizzando i dati di inforMARE mobile nel primo trimestre del 2026 lo scalo di Napoli ha movimentato 4,38 milioni di tonnellate di merci, registrando una flessione del -5,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;
- i settori trainanti del comparto includono la logistica portuale, la cantieristica, i trasporti marittimi e i collegamenti passeggeri del Golfo.

Considerato che

- il Disegno di Legge su iniziativa del Ministro delle infrastrutture e trasporti, Matteo Salvini, attualmente all'esame della Camera dei Deputati (AC 2925), opera una profonda revisione della Legge 84/94, inverte radicalmente questa tendenza, orientandosi verso una forte centralizzazione della pianificazione e programmazione degli investimenti strategici portuali attraverso l'istituzione della società pubblica Porti d'Italia S.p.A. e introduce norme che svuotano le competenze delle Autorità di sistema portuale e sono lesive delle prerogative degli Enti Locali;
- in particolare, l'art. 6, comma 1, lettera f) del DDL prevede che le opere contenute nell'Accordo di Programma tra MIT e Porti d'Italia S.p.A. costituiscano variante urbanistica automatica al Piano Regolatore Portuale (PRP), esautorando di fatto Comuni e Regioni dal complesso procedimento di approvazione finora previsto;
- l'art. 9 del DDL non prevede che la "Convenzione quadro" tra la costituenda S.p.A. e le Autorità di Sistema Portuale (ADSP) sia soggetta a esame o parere da parte della Conferenza delle Regioni;
- l'art. 13 del DDL inserisce nel Comitato di Gestione delle ADSP un membro designato dal MIT e uno dalla nuova S.p.A., scompensando l'equilibrio dell'organo deliberante e marginalizzando il peso specifico dei rappresentanti territoriali;

CONSIGLIO COMUNALE

- l'art. 27, comma 3, del DDL limita i compiti e le risorse economiche alle ADSP bloccando o rallentando gli investimenti necessari per separare la viabilità portuale da quella urbana, con il rischio di paralizzare le città, aumentare l'inquinamento e ridurre le ricadute occupazionali dirette.

Ritenuto che

- un sistema portuale non può essere governato efficacemente ignorando i territori che convivono quotidianamente con gli effetti delle scelte infrastrutturali e ne subiscono direttamente gli impatti;
- il modello centralizzato promosso dal DDL non garantisce in alcun modo una progettualità più efficace, semplice o razionale rispetto a quella basata sul quadro normativo vigente, che assicura il coinvolgimento reale delle comunità;
- privare i territori della propria voce significa cancellare la possibilità di costruire politiche integrate tra porto e tessuto urbano e compromettere il metodo di lavoro coordinato tra porto e città costruito negli ultimi anni;
- riconoscere ai Comuni la titolarità pianificatoria sulle aree di interazione porto-città significa garantire alle comunità locali la concreta possibilità di incidere sul proprio futuro, evitando che scelte di carattere strettamente operativo-portuale finiscano per condizionare, senza alcun contrappeso, l'assetto urbano, lo sviluppo dei traffici e il tessuto sociale che li circonda;

sulla scorta di quanto sopra premesso, preso atto, considerato e ritenuto

il Consiglio comunale impegna il Sindaco – anche nella sua qualità di Presidente ANCI – e l'Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione Civile

1. a farsi portavoce, presso il Governo e le sedi istituzionali competenti, della ferma contrarietà di questa Amministrazione rispetto alle derive accentratrici del DDL AC 2925, difendendo il principio ineludibile secondo cui le comunità locali devono mantenere un ruolo determinante nella pianificazione portuale e nella programmazione degli interventi;
2. a promuovere, anche all'interno dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani, un'azione di mobilitazione e coordinamento con le altre Città portuali italiane, al fine di presentare un fronte istituzionale unito contro l'indebolimento dei territori nei processi decisionali;
3. a sollecitare i parlamentari – di ogni schieramento politico, e in particolar modo gli eletti sul territorio campano – affinché si facciano promotori in Parlamento di modifiche sostanziali al testo in discussione, garantendo una *governance* multilivello e rafforzando la partecipazione degli Enti Locali nei Comitati di Gestione e, in piena coerenza con la giurisprudenza della Corte Costituzionale, nelle procedure di variante al PRP e, infine, nella ripartizione delle risorse destinate all'ultimo miglio infrastrutturale.