



# Normativa

## La gestione dei porti e del trasporto marittimo

TeMA  
03.09

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 93-96

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

### The Ports and Sea Transport Management

a cura di **Giuseppe Mazzeo\*** e **Cristina Calenda\*\***

\* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
CNR-Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [gimazzeo@unina.it](mailto:gimazzeo@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

\*\* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [cristina.calenda@unina.it](mailto:cristina.calenda@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### In questo numero

Nel settore del governo delle trasformazioni urbane e territoriali sta assumendo un ruolo sempre più rilevante il tema della riqualificazione dei waterfront nelle città costiere. Tale interesse si è tradotto nella pratica nell'avvio di numerosi progetti di recupero di queste aree al fine di reintegrarle con il restante contesto urbano.

Accanto agli aspetti progettuali, grande importanza rivestono anche gli aspetti gestionali delle aree portuali, pertanto, risulta necessario procedere ad un'adeguata regolamentazione delle stesse che individui responsabilità e ruoli e che definisca anche regole per la navigazione.

La normativa comunitaria, nazionale e regionale che disciplina le aree marittime abbraccia diversi aspetti: dalle disposizioni inerenti la rete di trasporto via mare, alle leggi specifiche per l'ambito portuale, fino alle norme che interessano più propriamente le modalità di navigazione al fine di garantire un trasporto sicuro, in particolare, di passeggeri.

L'osservatorio propone tre norme che dettagliano alcuni dei suddetti aspetti. La prima norma è rappresentata dalla Legge 84/1994 che ha aggiornato la normativa nel settore portuale, istituendo le autorità portuali e rendendo obbligatoria per alcune tipologie di porti la redazione del piano regolatore portuale, strumento di pianificazione che delimita e definisce le destinazioni d'uso dell'area portuale. La seconda norma analizzata è la Direttiva Comunitaria 884/2004 che

ha istituito la Rete Transeuropea dei Trasporti prevedendo, oltre al potenziamento del sistema stradale e ferroviario, la realizzazione delle autostrade del mare per agevolare il trasporto marittimo delle merci e per assicurare migliori collegamenti tra le aree insulari e periferiche ed la terra ferma. In ultimo, il Decreto Legislativo 45/2000, di recepimento della Direttiva Comunitaria 18/1998, definisce le norme di sicurezza a cui sono sottoposte le navi destinate al trasporto dei passeggeri ed adibite a viaggi nazionali.

Le tre norme, pur diverse, puntano tutte a realizzare una rete per il trasporto marittimo che garantisca elevati livelli di sicurezza sia per quanto riguarda le operazioni di spostamento passeggeri e merci sia le attività che si svolgono nei porti.

L'acquario di Valencia.



**Legge 84/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale"**

La Legge n. 84/1994 ha riordinato la legislazione in materia portuale prevedendo l'istituzione delle Autorità portuali in alcuni porti italiani e dettando nuove norme nelle seguenti materie:

- a) la classificazione dei porti e la nuova normativa in materia di piani regolatori portuali e di realizzazione di nuove opere;
- b) le prestazioni dei lavoratori portuali;
- c) lo svolgimento delle operazioni portuali e delle concessioni di aree portuali e banchine.

Per quanto riguarda le Autorità portuali, la Legge le definisce come enti aventi personalità giuridica pubblica sottoposti alla vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione, Dipartimento della Navigazione marittima ed interna, Unità di gestione delle infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo. Gli organi che le costituiscono sono: il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale ed il Collegio dei revisori.

L'Autorità è dotata di autonomia di bilancio e finanziaria. Nei limiti previsti dalla Legge, la sua gestione patrimoniale e finanziaria è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro, ed è soggetta al controllo della Corte dei Conti.

L'articolo 6 elenca i compiti delle Autorità portuali, ossia:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali (carico, scarico, transbordo, deposito, movimento di merci e di altro materiale, svolti nell'area portuale) 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 queste attività ed alle condizioni di igiene del lavoro;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, inclusi i fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali, individuati con apposito decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Tra le attività spettanti alle Autorità portuali quelle di maggior rilievo sono: il rilascio delle autorizzazioni ad esercire le operazioni portuali (art. 16), il rilascio delle concessioni di aree e banchine alle imprese portuali (i cosiddetti terminalisti, art. 18) e l'utilizzo della procedura ingiuntiva di cui al R.D. 639/1910 per la riscossione coattiva dei canoni demaniali. Con decretazioni d'urgenza sono state introdotte alcune modifiche all'originario impianto normativo convertito dalla Legge 647/1996 e dalla Legge 30/1998. Alcune di tali modifiche hanno ampliato i compiti delle Autorità portuali,

tra cui i poteri di regolamentazione riguardo la sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività che si svolgono nel porto. Tra le modifiche è stata inserita anche una integrazione alla disposizione originariamente contenuta nell'articolo 17 in materia di disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo, prevedendo la creazione di un pool di mano d'opera che consenta alle imprese portuali di fare fronte alle variazioni imprevedibili di domanda, tramite un consorzio volontario tra le imprese portuali oppure mediante un'agenzia per l'erogazione di prestazioni di lavoro.

L'articolo 4 classifica i porti marittimi nazionali nelle seguenti categorie e classi:

- a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, per la difesa militare e la sicurezza dello Stato;
- b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;
- c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;
- d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

I porti, o le specifiche aree portuali di categoria II hanno funzioni commerciale, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto; le loro caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali e l'appartenenza di ogni scalo ad una classe sono determinate, sentite le autorità portuali oppure, se non istituite, le autorità marittime, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, tenendo conto dell'entità del traffico globale, dell'efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra, della capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci e delle attrezzature per il rifornimento, la manutenzione, la riparazione e l'assistenza delle navi e delle imbarcazioni.

Per i porti di categoria II, esclusi quelli turistici e da diporto, è prevista la redazione di un piano regolatore portuale che, in conformità con gli strumenti urbanistici vigenti, individui l'ambito e l'assetto complessivo del porto e determini la destinazione funzionale delle aree interessate.



**La Decisione Comunitaria n. 884/2004**

Con la Decisione Comunitaria 884/2004, di modifica della Decisione 1692/1996, l'Unione Europea ha definito le strategie per la realizzazione entro il 2020 della Rete Transeuropea di Trasporto, un sistema infrastrutturale che integri trasporto terrestre, marittimo ed aereo con lo scopo di costituire uno spazio privo di frontiere interne che interessi l'intero territorio dell'Unione e che renda agevoli gli spostamenti di persone e merci, garantendo servizi sicuri e di qualità a condizioni economiche accettabili e nel rispetto degli obiettivi comunitari di tutela ambientale.

Tali obiettivi possono essere conseguiti attraverso il potenziamento delle infrastrutture esistenti e l'interoperabilità tra le diverse tipologie di trasporto, promuovendo i trasporti a minore impatto ambientale come quelli su ferro la navigazione marittima a corto raggio e la navigazione interna. La rete è costituita da infrastrutture di trasporto (autostrade del mare, reti stradali, ferrovie e vie navigabili, porti marittimi di navigazione interna, aeroporti ed altri punti di interconnessione), da sistemi di gestione del traffico e sistemi di posizionamento e di navigazione che comprendono gli impianti tecnici, informatici e di telecomunicazione necessari per garantire il suo corretto e sicuro funzionamento e dalle infrastrutture ed impianti che consentono l'integrazione dei servizi di trasporto ferroviario, stradale e, se necessario, dei servizi marittimi e di trasporto aereo.

In particolare nel settore del trasporto marittimo, agli articoli 12 e 12 bis della Decisione sono trattati i porti marittimi e le autostrade del mare.

I porti si configurano come elementi per lo sviluppo del trasporto via mare e come punti di collegamento con le isole ed i punti di interconnessione tra il trasporto marittimo ed altre modalità di trasporto. I porti offrono sia attrezzature e servizi per gli operatori del trasporto che una serie di servizi destinati ai viaggiatori ed alle merci, tra cui i servizi di traghetto, di navigazione a corto e a lungo raggio, compresa la navigazione costiera, per collegamenti all'interno dell'Unione Europea, nonché tra la questa ed altre nazioni. La rete delle autostrade del mare si propone come scopo la concentrazione dei flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima, in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi (più redditizi, regolari e frequenti) per il trasporto di merci tra Stati membri, in modo da ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e delle nazioni insulari e periferiche. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti.

Il sistema delle autostrade del mare è costituito da impianti e infrastrutture appartenenti ad almeno due porti situati in due diversi Stati membri. Almeno in uno Stato membro, i suddetti impianti ed infrastrutture devono includere sia

elementi, come le attrezzature portuali, i sistemi elettronici di gestione logistica, le procedure di sicurezza e quelle amministrative e doganali, sia infrastrutture che consentano un accesso diretto, terrestre e marittimo, ai porti, compresi i modi per garantire la navigabilità durante tutto l'anno, con la disponibilità di mezzi di dragaggio e l'accesso durante l'inverno con navi rompighiaccio.

I progetti di interesse comune della rete transeuropea delle autostrade del mare devono essere proposti da almeno due Stati membri. Oltre ad interessare impianti e infrastrutture che compongono la rete, possono includere aiuti all'avviamento qualora si rendesse necessario un intervento pubblico per sostenere la redditività finanziaria del progetto. Nei progetti di interesse comune rientrano anche interventi non correlati ad uno specifico porto, ad esempio la messa a disposizione di mezzi per operazioni di rompighiaccio e di dragaggio. L'approvazione dei suddetti progetti spetta alla Commissione Europea. All'articolo 11 è trattata la rete delle vie navigabili e dei porti di navigazione interna. La rete è composta da fiumi, canali e diramazioni di collegamento ed è realizzata per connettere le regioni industriali e gli agglomerati urbani importanti, tra loro e con i porti. Fanno parte della suddetta rete anche i porti di navigazione interna e le infrastrutture di gestione del traffico, tra cui il "Sistema di informazione fluviale" per il traffico ed il trasporto, finalizzato ad ottimizzare le attuali capacità e la sicurezza della rete ed a migliorare l'interoperabilità con le altre tipologie di trasporto.

Per garantire un elevato livello di sicurezza del traffico marittimo, la rete comprende anche un sistema di gestione e di informazione sul traffico marittimo che fornisce servizi di gestione del traffico marittimo costiero o portuale, sistemi di posizionamento e di resoconto delle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti e sistemi di comunicazione in caso di pericolo e per la sicurezza in mare.

Ai sensi dell'allegato II della Decisione, rientrano tra i progetti dei porti marittimi di interesse comune:

- gli accessi marittimi o fluviali dei porti, comprese le spese relative all'attrezzatura destinata ai lavori effettuati per rompere il ghiaccio durante l'inverno;
- l'infrastruttura portuale all'interno della zona portuale;
- le infrastrutture di trasporto terrestre interne alla zona portuale;
- le infrastrutture di trasporto terrestre che collegano il porto alla rete transeuropea dei trasporti.

Tali progetti si propongono tra i loro obiettivi lo sviluppo degli scambi all'interno ed all'esterno dell'Unione, la riduzione del traffico nei corridoi terrestri mediante un'efficace navigazione marittima, il miglioramento dell'accessibilità dei Paesi insulari e periferici e l'accesso ai porti baltici situati ad una latitudine superiore a 60°N.

**Decreto Legislativo 45/2000: norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali**

Il Decreto Legislativo 45/2000 recepisce le disposizioni della Direttiva Comunitaria 18/1998 che disciplina le norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali. In particolare, sono soggette all'applicazione del Decreto, le navi da passeggeri nuove e quelle esistenti di lunghezza pari o superiore a 24 metri e le unità veloci da passeggeri. Il Decreto non si applica alle navi da guerra e da trasporto truppe, alle navi senza mezzi di propulsione meccanica, alle navi costruite in materiale non metallico o equivalente, che non ricadono sotto le norme relative alle unità veloci o a sostentamento dinamico, alle navi in legno di costruzione primitiva, agli originali e singole riproduzioni di navi da passeggeri storiche, progettate prima del 1965, costruite principalmente con i materiali originali, alle navi da diporto che non sono né saranno dotate di equipaggio e non trasportano più di 12 passeggeri a fini commerciali ed alle navi che operano esclusivamente nelle aree portuali. Sono, inoltre, escluse dall'applicazione le unità veloci da passeggeri da guerra ed adibite al trasporto truppe, le unità da diporto non dotate di equipaggio e che trasportano al massimo 12 passeggeri a fini commerciali e le unità che operano esclusivamente nelle aree portuali.

L'articolo 3 classifica le navi da passeggeri nelle seguenti classi, a seconda dei tratti di mare in cui operano:

- classe A: navi passeggeri adibite a viaggi nazionali diversi dai viaggi effettuati dalle navi delle classi B, C e D;
- classe B: navi passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa;
- classe C: navi passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa;
- classe D: navi passeggeri adibite a viaggi nazionali, nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa.

Le unità veloci da passeggeri si classificano in:

- Categoria A: unità passeggeri veloce con non più di 450 passeggeri o che operi su di un percorso in cui si sia dimostrato che esiste un'alta probabilità, in caso di evacuazione, che passeggeri e membri dell'equipaggio possano essere soccorsi in sicurezza entro il minore tempo necessario per preservare le persone dai pericoli di ipotermia, nelle peggiori condizioni ipotizzate, oppure in un tempo appropriato in relazione alle condizioni ambientali ed alla configurazione geografica della zona del percorso, oppure in quattro ore.
- Categoria B: unità veloce da passeggeri diversa da quella di categoria A, con macchinari e sistemi di sicurezza

sistemati in modo che, nel caso di un'avaria che interessi un macchinario essenziale ed i sistemi di sicurezza di un compartimento, l'unità mantenga la capacità di navigare in sicurezza.

L'articolo 4 individua i requisiti di sicurezza delle navi da passeggeri, nuove ed esistenti, delle classi A, B, C e D:

- a) i processi di costruzione e manutenzione dello scafo, dell'apparato motore principale e ausiliario, degli impianti elettrici e automatici devono essere conformi ai requisiti specificati, ai fini della classificazione, dalle norme di un organismo riconosciuto;
- b) si applicano le disposizioni del capitolo IV, e relativi emendamenti del sistema globale di sicurezza e soccorso in mare GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) del 1988, e dei capitoli V e VI della "SOLAS 1974";
- c) per le apparecchiature di navigazione valgono le disposizioni di cui alla regola 12, capitolo V, della "SOLAS 1974".

Le unità veloci da passeggeri italiane o di altro Stato membro, salvo i limiti stabiliti dal Decreto, se costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grande entità alla data del 1 gennaio 1996 o successivamente devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalla regola X/3 della "SOLAS 1974" oppure se costruite anteriormente al 1 gennaio 1996 devono continuare l'attività in conformità a quanto stabilito dal codice per le unità veloci.

L'articolo 7 stabilisce che le navi da passeggeri nuove battenti bandiera italiana siano sottoposte dalle Autorità marittime ad una visita iniziale prima che la nave entri in servizio; ad una visita periodica ogni 12 mesi ed a visite occasionali.

Per le navi da passeggeri esistenti battenti bandiera italiana, la visita iniziale è eseguita prima che la nave sia adibita a viaggi nazionali in uno Stato ospite, o entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del Decreto quando adibita a viaggi nazionali nello Stato.

Al termine della visita iniziale, le Autorità marittime rilasciano alle navi da passeggeri nuove ed esistenti un certificato di sicurezza valido al massimo 12 mesi e rinnovato in seguito alla visita periodica. Le unità veloci da passeggeri di bandiera italiana tenute a conformarsi ai requisiti del codice per le unità veloci, sono sottoposte dalle Autorità marittime alle visite previste dal codice stesso. Anche per tali unità le Autorità marittime rilasciano un certificato di sicurezza; le unità veloci da passeggeri costruite anteriormente al 1 gennaio 1996, in esercizio continuano, invece, ad essere certificate secondo la normativa ad esse applicabile.

**Referenze immagini**

L'immagine a pag. 93 è tratta da [www.vivervalencia.net](http://www.vivervalencia.net) e l'immagine a pag. 94 è tratta dal sito [www.assoporti.it](http://www.assoporti.it).