

ALLEGATO 5

Schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. Atto n. 303.**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Atto n. 303),

premessi che:

il provvedimento in esame è stato predisposto sulla base della delega in materia di riorganizzazione dell'amministrazione dello Stato contenuta nell'articolo 8 della legge n. 124 del 2015 che, al comma 1, lettera f), tra i principi e i criteri direttivi ha previsto anche la « riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di Autorità di sistema nonché alla *governance*, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti »;

lo schema in esame procede quindi ad un aggiornamento della legge n. 84 del 1994 che, in coerenza con quanto previsto nel Piano nazionale della portualità e della logistica approvato nell'estate del 2015, ridisegna l'assetto generale del sistema portuale italiano nell'intento di superarne la frammentazione e di trasformarlo nel punto di forza di un moderno ed efficiente sistema nazionale di organizzazione e governo della portualità e della logistica,

passando da una dimensione tendenzialmente « monoscalo » ad una tendenzialmente « pluriscalo »;

in particolare, si prevede l'accorpamento delle 24 Autorità portuali esistenti attraverso l'istituzione di 15 Autorità di sistema portuale (AdSP), che coordineranno un insieme di 54 porti e avranno sede nei porti centrali delle reti transeuropee di trasporto, definiti *core* dalla normativa europea (Regolamento (UE) n. 1315/2013);

le Autorità di sistema portuale, individuate come centri amministrativi unici, avranno funzioni di coordinamento nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza sulle attività da realizzare nell'ambito portuale e assorbiranno tutte le funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità portuali;

parallelamente alla concentrazione delle competenze, con il provvedimento in esame si intendono introdurre elementi di semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali, attraverso l'implementazione dello « Sportello unico doganale e dei controlli » per tutti gli adempimenti amministrativi relativi alle merci, il rafforzamento della valenza del piano regolatore di sistema portuale, la semplificazione della struttura organizzativa e decisionale delle Autorità di sistema portuale;

le linee generali della suddetta riforma sono ampiamente condivisibili e deve pertanto procedersi sollecitamente

alla loro attuazione, anche per dare finalmente risposta alle istanze provenienti dai vari soggetti pubblici e privati del *cluster* marittimo-portuale, superando la situazione di frammentazione, debolezza e incertezza che ha finora contrassegnato il settore;

la realtà portuale italiana, per ragioni geografiche, storiche ed economiche, si presenta infatti assai articolata e diversificata; pertanto, una riforma che intenda rilanciare in modo adeguato il settore della portualità nazionale deve porsi necessariamente come obiettivo la creazione di un « sistema di sistemi portuali », al fine di contemperare, da un lato, l'obiettivo di garantire una comune cornice normativa e regolatoria e un unico indirizzo strategico in materia e, dall'altro, l'esigenza di non soffocare ma di esaltare le vocazioni dei singoli scali e dei territori nei quali essi si inseriscono, al fine di rendere il sistema realmente competitivo rispetto alla concorrenza internazionale, anche attraverso un progressivo conferimento alle Autorità di sistema portuale di elementi di autonomia fiscale e finanziaria;

appare quindi necessario favorire la costituzione in tempi rapidi delle nuove Autorità di sistema portuale e la nomina dei rispettivi presidenti, per porre fine alle gestioni commissariali che interessano numerosi scali nazionali ripristinando così, nel breve termine, le condizioni di pieno funzionamento operativo e, nel medio-lungo termine, ponendo le basi per un rilancio complessivo del sistema portuale italiano, anche attraverso l'acquisizione di nuove professionalità e competenze sul mercato interno ed europeo;

al tempo stesso, occorre tenere nella giusta considerazione peculiari esigenze di carattere amministrativo e operativo che possono manifestarsi in alcuni porti, consentendo, a fronte di motivate richieste delle Regioni, un termine di proroga congruo per l'avvio del nuovo sistema negli scali interessati, tenendo comunque conto delle considerazioni svolte sul punto nel parere del Consiglio di Stato e dell'e-

sigenza di una piena e tempestiva attuazione della riforma;

occorre altresì tener conto dell'esigenza, di assicurare un'adeguata rappresentanza nel Comitato di gestione ai porti di interesse nazionale ubicati in capoluoghi di provincia che non sono sedi di Autorità portuali, e di prevedere anche per tali porti l'istituzione di un ufficio amministrativo periferico della stessa Autorità, in modo da garantire il coordinamento tra i diversi soggetti operanti nei suddetti scali;

gli uffici territoriali portuali da istituire presso ciascun porto già sede di Autorità portuale e anche presso i porti di interesse nazionale ubicati in capoluoghi di provincia che non sono sedi di Autorità portuale dovrebbero essere affidati alla responsabilità di un delegato del Segretario generale scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità con qualifica dirigenziale e dovrebbero pertanto configurarsi come « direzioni di scalo »;

in termini più generali, in tutti i porti ricompresi nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale che non sono sede di Autorità portuale, risulta comunque essenziale assicurare la presenza di un presidio amministrativo decentrato, anche minimo, delle nuove Autorità, affinché le imprese e i lavoratori portuali abbiano un'interfaccia diretta per il disbrigo delle pratiche amministrative più urgenti e la risoluzione rapida dei problemi operativi che si producono nell'attività quotidiana dei porti;

sempre con riferimento all'istituzione degli uffici portuali territoriali, nel ribadire l'esigenza sopra evidenziata che le Autorità di sistema portuale possano istituire uffici amministrativi decentrati (eventualmente, ma non necessariamente, di livello equiparato agli uffici portuali territoriali) in tutti i porti facenti parte dell'ambito territoriale di competenza, al fine di assicurare un presidio amministrativo e un contatto diretto con gli operatori portuali, si raccomanda una particolare

attenzione alla situazione specifica dello scalo di Porto Torres, che, in ragione della sua notevole rilevanza commerciale e dell'elevato volume di traffici, richiede l'indispensabile presenza di una struttura periferica dell'Autorità portuale di sistema, per gestire in maniera adeguata tutti gli aspetti amministrativi e operativi ed evitare così perdite di efficienza e competitività dello scalo, nonché alla situazione specifica del porto di Arbatax;

al fine di favorire il rilancio e lo sviluppo dei porti, facilitando la realizzazione degli indispensabili investimenti di adeguamento strutturale, assume rilievo fondamentale l'introduzione di elementi di semplificazione e razionalizzazione delle procedure per l'approvazione dei piani regolatori portuali che, salvaguardando il confronto tra i diversi livelli di governo, consentano comunque di superare i ritardi e le inefficienze accumulati in questi anni, riaffermando la specificità dei piani regolatori portuali rispetto agli strumenti urbanistici generali;

con riferimento al regime giuridico del personale delle Autorità di sistema portuale, occorre conciliare l'appartenenza ai ruoli della pubblica amministrazione, conseguente alla natura di ente pubblico dell'Autorità, con i necessari elementi di flessibilità operativa che hanno finora contraddistinto l'attività di tale personale e che l'esperienza ha dimostrato essere indispensabili per un corretto svolgimento dei compiti affidati. Ciò anche al fine di rimuovere quegli elementi di « antinomia non risolvibile sul piano interpretativo » evidenziati dal Consiglio di Stato nel parere reso sullo schema di decreto legislativo in esame;

a tal fine, si evidenzia l'esigenza di mantenere, come previsto dal testo vigente della legge n. 84 del 1994, la non applicabilità alle Autorità portuali della legge 20 marzo 1975, n. 70, e di limitare l'applicabilità del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, alle sole disposizioni espressamente richiamate nella stessa legge n. 84 del 1994,

e ai principi e obiettivi di buon andamento, imparzialità, trasparenza ed economicità. In tal modo, si risolverebbe anche l'antinomia rilevata nel citato parere del Consiglio di Stato, rendendo il nuovo comma 5 dell'articolo 6 compatibile con il comma 6 dell'articolo 10 della medesima legge n. 84, che afferma che il rapporto di lavoro del personale delle Autorità è di diritto privato e regolato dal codice civile e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa;

sempre con riferimento al personale delle Autorità di sistema portuale, nel caso dell'accorpamento di due o più Autorità portuali, occorre prevedere un percorso di convergenza per l'armonizzazione, in tempi brevi, delle contrattazioni di secondo livello dei lavoratori dipendenti dalle Autorità accorpate, nonché per la fissazione dei relativi criteri generali;

sulla scorta dell'esperienza maturata in questi anni, appare del tutto condivisibile la scelta dello schema di decreto di ribadire, in termini rigorosi, il divieto per le Autorità di sistema portuale di assumere partecipazioni in società per lo svolgimento di operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Tuttavia, è ugualmente necessario mantenere la possibilità per le Autorità, anche attraverso partecipazioni societarie, di concorrere a iniziative tese a promuovere la realizzazione di collegamenti logistici e intermodali, a beneficio del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge n. 201 del 2011;

appare condivisibile la semplificazione proposta nel provvedimento in esame per le nomine del Presidente dell'Autorità di sistema portuale, mediante l'intesa del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con il Presidente o i Presidenti delle regioni interessate, mantenendo comunque l'applicazione, per quanto concerne la procedura di nomina, della disciplina generale prevista dalla legge n. 14 del 1978;

in relazione ai poteri di ordinanza attribuiti al Presidente dell'Autorità di si-

stema portuale, al fine di fronteggiare in modo tempestivo possibili situazioni di emergenza, appare opportuno non subordinare l'esercizio di tali poteri alla preventiva consultazione con il Comitato di gestione, che dovrebbe essere comunque informato alla prima riunione utile;

per quanto concerne il Comitato di gestione, al fine di evitare ambiguità interpretative, la previsione della prevalenza del voto del Presidente dell'Autorità portuale deve operare in caso di parità dei voti espressi e non essere riferita al numero pari dei componenti o dei votanti;

con riferimento alla figura del Segretario generale, la nuova connotazione come organo monocratico e non più solo come dirigente preposto alla segreteria tecnico-operativa rischia di creare uno squilibrio di poteri e competenze all'interno dell'Autorità di sistema portuale, con potenziali sovrapposizioni con la figura del Presidente. Appare quindi opportuno mantenere l'attuale struttura organizzativa del Segretariato generale, fermo restando il ruolo di dirigente apicale della struttura amministrativa dell'Autorità attribuito al Segretario generale;

è indispensabile che il Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale (che, alla luce del parere del Consiglio di Stato, deve essere denominato più esattamente « la Conferenza ») sia presieduto direttamente dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, trattandosi della sede nella quale si determinano le scelte di indirizzo strategico del sistema portuale, ad esempio in materia di investimenti e allocazioni di risorse, che presuppongono necessariamente un potere di coordinamento e un'assunzione di responsabilità politica al massimo livello. Al fine di garantire la continuità di funzionamento del Tavolo, si ravvisa l'opportunità di istituire anche una segreteria tecnica di supporto;

risulta altresì opportuno consentire la partecipazione al Tavolo di coordinamento nazionale anche delle organizzazioni datoriali e sindacali di livello nazio-

nale rappresentative del *cluster* marittimo-portuale, con particolare riguardo alle rappresentanze delle categorie effettivamente e direttamente operanti in porto. Al fine di valorizzare il loro contributo, le varie organizzazioni possono essere invitate di volta in volta in relazione alla competenza sugli argomenti all'ordine del giorno;

allo scopo di valorizzare e rafforzare il ruolo propositivo e consultivo del Tavolo di partenariato della risorsa mare, appare opportuno elencare in maniera più articolata e puntuale i componenti – tenendo conto anche delle categorie attualmente rappresentate nei Comitati portuali delle Autorità portuali – e prevedere espressamente che, su tutti gli atti sottoposti alla sua consultazione, sia in fase ascendente che discendente, il Tavolo si esprima mediante pareri obbligatori ma non vincolanti, e che, qualora l'Autorità di sistema portuale intenda discostarsi dai suddetti pareri, sia tenuta a darne adeguata motivazione;

non si ritiene invece che lo schema in esame costituisca la sede più appropriata per intervenire sulla ripartizione di competenze tra autorità portuale e autorità marittima. Di conseguenza, appare opportuno non intervenire in questa fase sulla vigente disciplina del citato articolo 14, comma 1, della legge n. 84 e sopprimere di conseguenza le modifiche introdotte al riguardo dallo schema in esame;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 5, comma 1, capoverso ART. 6, sostituire il comma 2 con i seguenti:

« 2. I porti rientranti nelle AdSP di cui al comma 1, sono indicati nell'Allegato A, che costituisce parte integrante della presente legge, fatto salvo quanto previsto dal comma 2-bis e dall'articolo 20, comma 2.

2-bis. Con regolamento, da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A del presente decreto, al fine di consentire:

a) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente;

b) il trasferimento di un porto a una diversa AdSP, previa intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l'AdSP di destinazione. »;

2) *all'articolo 5, comma 1, capoverso ART. 6, comma 4, sostituire le parole: « delle attività concessorie » con le seguenti: « delle attività autorizzatorie »;*

3) *all'articolo 5, comma 1, capoverso ART. 6, sostituire il comma 6 con il seguente:*

« 6. Il personale dirigenziale e non dirigenziale delle istituite AdSP è assunto secondo procedure selettive attuate secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività, trasparenza, in coerenza con quanto stabilito all'articolo 10, comma 6 »;

4) *all'articolo 5, comma 1, capoverso ART. 6, sostituire il secondo e terzo periodo del comma 7 con il seguente: « Ferma restando la facoltà di attribuire l'attività consultiva in materia legale e la rappresentanza e difesa della AdSP dinanzi a qualsiasi giurisdizione, nel rispetto della disciplina dell'ordinamento della professione forense, agli avvocati dell'Ufficio legale interno della stessa Autorità o ad avvocati del libero foro, le AdSP possono valersi del patrocinio dell'Avvocatura di Stato. »;*

5) *all'articolo 5, comma 1, capoverso ART. 6, sopprimere il comma 8;*

6) *all'articolo 5, comma 1, capoverso Art. 6, comma 12, sostituire le parole: « , ivi comprese l'assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche » con le seguenti: « essa può inoltre assumere partecipazioni, an-*

che a carattere societario, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. »;

7) *all'articolo 6, comma 1, capoverso ART. 6-bis, comma 1, all'alinea, sopprimere le parole: « 7, comma 1, lettera c) e »;*

8) *all'articolo 6, comma 1, capoverso ART. 6-bis, aggiungere in fine il seguente comma: « 1-bis. Presso ciascun porto dell'AdSP ubicato in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale, l'AdSP può istituire un ufficio amministrativo decentrato, che svolge le funzioni stabilite dal Comitato di gestione. All'ufficio è preposto il Segretario generale o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le AdSP o le soppresse Autorità con qualifica di quadro o dirigente. L'ufficio amministrativo decentrato può anche non essere equiparato all'ufficio territoriale portuale di cui al comma 1 del presente articolo. Su deliberazione del Comitato di gestione, l'AdSP può altresì istituire uffici amministrativi decentrati anche presso altri porti della sua circoscrizione non già sede di Autorità portuale. »;*

9) *all'articolo 7, comma 1, capoverso ART. 7, comma 1, sopprimere la lettera c).*

Conseguentemente all'articolo 7, comma 1, capoverso ART. 7, comma 2, sopprimere le seguenti parole: « del segretario generale »;

10) *all'articolo 8, comma 1, capoverso Art. 8, comma 1, primo periodo, sono aggiunte in fine le seguenti parole: « , ferma restando l'applicazione della disciplina generale di cui alla legge 24 gennaio 1978, n. 14 »;*

11) *all'articolo 8, comma 1, capoverso ART. 8, comma 3, lettera q), sostituire le parole: « sentito il Comitato di gestione »*

con le seguenti: « informando, nella prima riunione utile, il Comitato di gestione »;

12) *all'articolo 9, comma 1, capoverso ART. 9, comma 1, lettera a), sostituire le parole da: « prevale » fino alla fine della lettera con le seguenti: « prevale in caso di parità di voti espressi »;*

13) *all'articolo 9, comma 1, capoverso ART. 9, dopo il comma 1 aggiungere il seguente: « 1-bis. Alle sedute del Comitato è invitato anche un rappresentante per ciascun porto incluso nell'AdSP e ubicato in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale. Il rappresentante è designato dal Sindaco e ha diritto di voto limitatamente alle materie di competenza del porto rappresentato. »;*

14) *all'articolo 10, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:*

a) *sopprimere le lettere a) e b);*

b) *sostituire la lettera c) con la seguente: « c) al comma 2, la parola: « portuale » è sostituita dalle seguenti: « di gestione »; le parole: « presidente, tra esperti » sono sostituite dalle seguenti: « presidente dell'AdSP, scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o »;*

c) *alla lettera e), sopprimere il n. 1) e al n. 2) sostituire le parole: « autorità di sistema portuale e degli uffici territoriali portuali » con le seguenti: « autorità di sistema portuale e sovrintende e coordina le attività degli uffici territoriali portuali di cui all'art. 6-bis della presente legge ».*

Conseguentemente, al medesimo articolo 10, sopprimere il comma 2.

15) *all'articolo 12, capoverso ART. 11-bis, sostituire il comma 1 con i seguenti:*

« 1. Presso ciascuna autorità di sistema portuale è istituito un Tavolo di partenariato della risorsa mare, presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale e composto:

a) dal comandante del porto ovvero dei porti facenti parte dell'AdSP;

b) da un rappresentante degli armatori;

c) da un rappresentante degli industriali;

d) da un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18;

e) da un rappresentante degli speditionieri;

f) da un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi;

g) da un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale;

h) da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto.

1-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinate le modalità di designazione dei componenti di cui al comma 1, nonché le modalità di svolgimento dell'attività dell'Organismo, con particolare riguardo alle forme e ai metodi della consultazione dei soggetti interessati. »;

16) *all'articolo 12, comma 1, capoverso ART. 11-bis, comma 2, sostituire l'alinea con il seguente: « 2. Il Tavolo ha funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine: ».*

Conseguentemente all'articolo 12, comma 1, capoverso ART. 11-bis, aggiungere in fine il seguente comma: « 3-bis. Qualora l'Autorità intenda discostarsi dai pareri resi dal Tavolo di partenariato, è tenuta a darne adeguata motivazione. »;

17) *all'articolo 12, comma 1, sostituire il capoverso ART. 11-ter con il seguente:*

« ART. 11-ter (Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP). – 1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, con il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione

delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di *marketing* e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando altresì la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP. La Conferenza è presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed è composta dai Presidenti delle AdSP e da due rappresentanti della Conferenza Unificata. A supporto dei lavori della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP il Ministro può avvalersi di una segreteria tecnica, coordinata da un esperto nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avente comprovata esperienza e qualificazione professionali nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Gli emolumenti dell'esperto di cui al periodo precedente, determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della disciplina sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, sono a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle risorse di cui all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 relativa alla struttura tecnica di missione.

2. Alle riunioni della Conferenza sono invitati i rappresentanti delle associazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti nel settore marittimo-portuale comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, individuate secondo la specifica competenza in ordine alle materie all'ordine del giorno. »;

18) all'articolo 14, comma 1, lettera a), *sopprimere le parole da: « e infine sono aggiunti » fino alla fine della lettera;*

19) con riferimento all'articolo 15 dello schema di decreto in esame, anziché prevedere l'abrogazione dell'articolo 15 della legge n. 84 del 1994, mantenere i commi 1, 1-bis e 2 del testo vigente del suddetto articolo, modificandone la formulazione in modo da prevedere che con

decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è istituita in ogni porto una commissione consultiva composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto, da un rappresentante dei lavoratori dell'Autorità di sistema portuale e da un rappresentante di ciascuna delle seguenti categorie imprenditoriali operanti nel porto: armatori; industriali; imprenditori di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge n. 84; spedizionieri; agenti e raccomandatari marittimi; autotrasportatori operanti nell'ambito portuale. I rappresentanti dei lavoratori sono designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale, i rappresentanti delle categorie imprenditoriali sono designati dalle rispettive associazioni nazionali di categoria, il rappresentante degli autotrasportatori è designato dal comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori. Nei porti che non sono sede di Autorità di sistema portuale o degli uffici di cui all'articolo 6-bis, i rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto sono in numero di sei. La commissione è presieduta dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale ovvero, laddove non istituita, dal comandante del porto. La designazione dei rappresentanti dei lavoratori e delle categorie imprenditoriali sopra indicate avviene con le modalità previste dal comma 1-bis del vigente articolo 15 della legge n. 84. La commissione ha le funzioni consultive previste dal comma 2 del vigente articolo 15 della legge n. 84;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alle premesse, valuti il Governo l'opportunità di sopprimere il quarto capoverso, dal momento che si tratta di una proposta di regolamento dell'Unione europea anziché di un atto vigente;

b) con riferimento all'articolo 3 della legge n. 84 del 1994, valuti il Governo l'opportunità di riformulare la disposizione, al fine di attualizzare i riferimenti normativi ivi contenuti e concernenti le funzioni del Comando generale del Corpo

delle capitanerie di porto – Guardia costiera alle modifiche intervenute in questi anni, espungendo il rinvio a fonti normative ormai abrogate da leggi sopravvenute;

c) con riferimento all'articolo 4 dello schema in esame, per quanto concerne la disciplina delle procedure di approvazione dei piani regolatori di sistema portuale e dei piani regolatori portuali, si evidenzia l'esigenza di adottare tutte le misure necessarie a semplificare l'*iter* amministrativo, limitando il numero dei soggetti coinvolti nella procedura decisionale e fissando tempi certi e definiti per la conclusione dell'*iter* medesimo. A tal fine, valuti il Governo la possibilità di assumere come criterio ai fini dell'approvazione dei suddetti piani regolatori portuali e delle relative varianti l'assenza di contrasto con i piani regolatori generali;

d) sempre con riferimento all'articolo 4, valuti il Governo l'opportunità di prevedere che nell'ambito dei piani regolatori di sistema portuale siano definiti piani energetici ambientali, per favorire l'uso delle energie alternative, la riduzione dell'inquinamento e il risparmio energetico;

e) con riferimento all'Allegato A dello schema in esame, richiamato dall'articolo 5, comma 2, capoverso Art. 6, comma 2, si segnala l'opportunità di integrare l'elenco con le circoscrizioni delle Autorità di sistema portuale, inserendo al n. «3) AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE» anche il porto di Capraia, già ricompreso nell'Autorità portuale di Livorno, Capraia, Rio Marina;

f) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 5, comma 1, capoverso Art. 6, comma 5, si evidenzia l'esigenza di mantenere, come previsto dal testo vigente della legge n. 84 del 1994, la non applicabilità alle Autorità di sistema portuale della legge 20 marzo 1975, n. 70, e di limitare l'applicabilità del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle sole disposizioni espressamente richiamate nella stessa legge n. 84 del 1994, e ai principi e obiettivi di buon andamento,

imparzialità, trasparenza ed economicità; di conseguenza, all'articolo 5, comma 1, capoverso Art. 6, il secondo periodo del comma 5 dovrebbe essere riformulato nei termini seguenti: »Ad essa non si applicano le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni. Il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, si applica limitatamente alle disposizioni espressamente richiamate nella presente legge, e ai principi e obiettivi di buon andamento, imparzialità, trasparenza ed economicità »;

g) sempre con riferimento al medesimo comma valuti il Governo l'opportunità di fare riferimento, anziché all'autonomia regolamentare delle Autorità di sistema portuale, al potere di ordinanza di cui le medesime Autorità sono dotate;

h) sempre con riferimento alle disposizioni relative al regime giuridico delle Autorità di sistema portuale, si segnala il rilievo che, al fine di sviluppare ulteriormente l'autonomia delle Autorità e la loro capacità nel perseguire gli obiettivi strategici definiti dal Tavolo nazionale di coordinamento (da ridenominare « Conferenza nazionale di coordinamento », come indicato nella condizione n. 17), assume l'attuazione di un progressivo processo di conferimento alle stesse Autorità di sistema portuale di elementi di autonomia fiscale e finanziaria;

i) si raccomanda di promuovere l'attuazione di interventi finalizzati allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica, attraverso il coinvolgimento, oltre che delle Autorità di sistema portuale, degli altri soggetti gestori delle infrastrutture ferroviarie, stradali e aeroportuali limitrofe alle aree portuali;

l) si segnala al Governo l'esigenza di prestare la massima attenzione, in fase di attuazione degli obiettivi previsti dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, al settore della portualità turistica e ricettiva, del crocierismo e del trasporto passeggeri, che rappresenta un *asset* strategico per l'economia portuale italiana, anche alla luce del primato che il

Paese detiene nel settore stesso, quale prima meta mediterranea, con oltre 10 milioni di crocieristi e 40 milioni complessivi di passeggeri. Nell'ambito delle funzioni e attività previste dallo schema in esame relativamente al coordinamento degli investimenti, risulterà pertanto necessario assicurare priorità agli interventi finalizzati alla riqualificazione del settore (quali stazioni marittime e *waterfront*), ai collegamenti di ultimo miglio per i passeggeri, ai servizi materiali e immateriali atti a rendere gli scali del Paese più attrattivi;

m) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 8, comma 1, capoverso Art. 8, comma 3, lettera *g)*, si segnala al Governo l'opportunità di prevedere un termine entro cui dovranno essere definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, con il Ministero della salute e con gli altri Ministeri competenti, i criteri relativi alle iniziative di reciproco avvalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento che possono essere promosse dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale;

n) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 9, comma 1, capoverso Art. 9, comma 1, lettera *e)*, valuti il Governo l'opportunità di precisare le modalità di individuazione del rappresentante dell'autorità marittima che partecipa al Comitato di gestione, anche prevedendo la partecipazione dei Comandanti di porti diversi da quello sede dell'AdSP, nel caso in cui siano affrontate questioni relative a tali porti;

o) con riferimento all'articolo 12, comma 1, capoverso ART. 11-*bis*, che istituisce il Tavolo di partenariato della risorsa mare, ferme restando le modificazioni del testo richieste nelle condizioni n. 15) e n. 16), si segnala l'esigenza che, laddove in un'unica AdSP siano confluiti o confluiscono più porti centrali (*core*) delle

reti TEN-T, già sedi di Autorità portuali, presso ognuno di essi sia istituito un analogo Tavolo del *cluster* marittimo, sulla base di un regolamento stabilito dall'AdSP, di concerto con il Tavolo di partenariato della risorsa mare;

p) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 16, comma 1, capoverso ART. 15-*bis*, comma 2, valuti il Governo l'opportunità di individuare le amministrazioni competenti ai fini dell'adozione del regolamento attuativo dello Sportello, la natura del regolamento stesso e le modalità di adozione;

q) con riferimento all'articolo 20, recante le disposizioni transitorie, si segnala l'opportunità di inserire nel suddetto articolo le disposizioni dei commi 2, 3 e 4 dell'articolo 6;

r) sempre con riferimento all'articolo 20, tenuto conto delle peculiari esigenze che possono presentarsi nei porti già sede di Autorità portuali, si evidenzia l'opportunità di prevedere che, su richiesta motivata del Presidente della Regione, da presentarsi entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, possa essere disposto, sulla base di criteri oggettivi di valutazione della richiesta stessa, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un congruo termine di proroga dell'autonomia finanziaria e amministrativa dei porti interessati, tenendo comunque conto delle considerazioni svolte sul punto nel parere del Consiglio di Stato e dell'esigenza di una piena e tempestiva attuazione della riforma. Con il medesimo decreto sarà disciplinata la nomina e la composizione degli organi di governo per la fase transitoria. Si potrebbe altresì, per rendere più celere la procedura, anticipare l'entrata in vigore della disposizione in questione al giorno successivo alla pubblicazione del decreto nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana*.