Legislatura 17^a - 8^a Commissione permanente - Resoconto sommario n. 250 del 06/07/2016

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 303

L'8^a Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, 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 (n. 303),

premesse 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;

ritenuto che:

- 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;

- al fine di favorire il rilancio e lo sviluppo dei porti, facilitando la realizzazione degli indispensabili investimenti di adeguamento strutturale, occorre introdurre 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;
- appare 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, attraverso l'acquisizione di nuove professionalità e competenze sul mercato interno ed ancheuropeo;
- 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 del parere espresso in merito dal Consiglio di Stato e delle necessità già richiamate di attuazione della riforma;

rilevato che:

- la realtà portuale italiana, per ragioni geografiche, storiche ed economiche, si presenta 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;
- è pertanto essenziale agevolare finalmente l'integrazione tra i sistemi portuali e la complessiva catena logistica e trasportistica nazionale, consolidando e potenziando i collegamenti intermodali tra i porti, i retroporti e gli interporti, in una logica tesa a valorizzare le potenzialità e le sinergie dei territori regionali e locali. Al fine di favorire tali processi, appare quindi utile ribadire in maniera più esplicita l'esigenza di raccordo e di sinergia tra i diversi livelli di governo statale e periferico, sia sul piano giuridico che applicativo;
- dal punto di vista giuridico, alla luce anche di quanto previsto nella norma della legge delega precedentemente richiamata, nello schema di decreto occorre tenere conto del ruolo e delle attribuzioni delle regioni a statuto ordinario e, in particolare, di quelle a statuto speciale, che nell'attuale assetto costituzionale hanno nelle materie portuali una competenza concorrente con lo Stato;
- dal punto di vista applicativo, nel definire gli ambiti territoriali delle nuove Autorità di sistema portuale, lo schema di decreto non sembra considerare in maniera adeguata alcune rilevanti situazioni di carattere locale. In primo luogo, nelle circoscrizioni delle nuove Autorità non sono più inclusi alcuni porti che erano già inseriti nelle precedenti Autorità portuali: senza tale inclusione, questi scali sono però destinati a un inevitabile declino, con grave pregiudizio per le comunità locali;
- in secondo luogo, nelle nuove circoscrizioni delle Autorità, mancano alcuni porti, individuati come nodi della rete transeuropea globale (*comprehensive*) di trasporto TEN-T. Si tratta in genere di porti regionali, sui quali lo Stato non ha competenza: sarebbe però auspicabile che lo Stato e le Regioni interessate promuovessero, ai sensi della procedura prevista dall'articolo 6, comma 16, della legge n. 84 del 1994, come modificata dallo schema in esame, il loro inserimento nel territorio delle Autorità di sistema portuale;
- parimenti, per i porti di interesse nazionale ubicati presso capoluoghi di provincia ma che non sono sedi di Autorità portuali, non si è prevista né un'adeguata rappresentanza nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, né l'istituzione di un ufficio amministrativo periferico della stessa Autorità, con il rischio di creare gravi problemi di coordinamento tra i diversi soggetti istituzionali e di funzionamento amministrativo per gli scali;
- 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 prevedere la

possibilità di 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;

- in tale contesto, occorre precisare meglio le competenze attribuite agli uffici territoriali portuali, anche sulla base dei rilievi formulati nel parere del Consiglio di Stato e rafforzando il potere di delega e indirizzo del Comitato di gestione e degli altri organi dell'Autorità di sistema portuale;

- appare in ogni caso assai opportuna la previsione inserita nello schema di decreto in esame all'articolo 6, comma 15, della legge n. 84, relativamente alla possibilità, decorsi tre anni dalla di entrata in vigore del provvedimento, di ridurre ulteriormente il numero delle Autorità di sistema portuale, valutate le interazioni tra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico. Esistono infatti alcune regioni che, pur avendo più di un'Autorità di sistema portuale sul loro territorio, potrebbero in tempi verosimilmente brevi confluire in un'unica piattaforma logistica, giustificando così l'accorpamento delle Autorità, in una stessa regione o anche tra regioni diverse;

- nell'ambito portuale operano una pluralità di soggetti pubblici e privati, portatori di istanze e interessi legittimi, ma spesso variegati e contrapposti, che hanno provocato sovente in Italia sovrapposizioni e conflitti, con una complessiva perdita di competitività del sistema. Si è quindi fatta pressante negli ultimi anni l'esigenza di introdurre forme più efficaci di raccordo e indirizzo strategico, non solo a livello nazionale, ma anche all'interno dei singoli contesti portuali;

- appare pertanto apprezzabile la disposizione dell'articolo 8 del provvedimento in esame, tesa al rafforzamento dei poteri di coordinamento delle Autorità portuali di sistema rispetto ai diversi enti amministrativi operanti nei porti e al conseguente accentramento presso di esse delle funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo già attribuite alle Autorità portuali. Al tempo stesso, occorre garantire, in un approccio di leale collaborazione tra le diverse istituzioni dello Stato, la salvaguardia del ruolo delle altre amministrazioni pubbliche alle quali la legislazione europea e nazionale affidano specifiche competenze in campo portuale;

- in questo contesto, occorre evidenziare in primo luogo il richiamo al rispetto delle deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti inserito nell'articolo 8, comma 3, lettera n), della legge n. 84 del 1994, come riformulato dall'articolo 8 dello schema di decreto in esame, in ossequio alle specifiche funzioni affidate all'Autorità dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 (norma che dovrebbe essere richiamata anche nelle premesse dello schema in esame), per quanto attiene alla garanzia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali;

- è inoltre meritevole di particolare apprezzamento la semplificazione operata dall'articolo 18 dello schema di decreto, che istituisce lo Sportello unico doganale e dei controlli sotto l'egida dell'Agenzia delle dogane, al quale sono attribuiti, oltre ai compiti già affidati allo Sportello unico doganale, anche la competenza e i controlli relativi a tutti gli adempimenti connessi all'entrata e uscita delle merci nel o dal territorio nazionale, nonché il coordinamento su tutti i procedimenti disposti in tale ambito da altre amministrazioni od organi dello Stato (eccetto quelli disposti dall'Autorità giudiziaria o svolti dalle forze di sicurezza o di polizia). Al fine di garantire il corretto esercizio di tale coordinamento ed evitare potenziali sovrapposizioni ed incertezze applicative, potrebbe comunque essere opportuno precisare che le specifiche funzioni di coordinamento attribuite dall'articolo 18 allo Sportello unico (e quindi all'Agenzia delle dogane) restano escluse dal coordinamento affidato all'Autorità di sistema portuale dal citato articolo 8 dello schema, ferma restando l'esigenza di una stretta sinergia tra le due amministrazioni, specie al fine di adottare le soluzioni organizzative più utili a garantire un efficiente funzionamento dei singoli scali portuali;

- con riferimento al regime giuridico del personale delle Autorità di sistema portuale, occorre conciliare la 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, dovrebbe essere mantenuta la non applicabilità della legge n. 70 del 1975, mentre il richiamo all'applicabilità del decreto legislativo n. 165 del 2001 inserito dallo schema nell'articolo 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994 dovrebbe essere limitato alle disposizioni espressamente richiamate nella legge stessa e ai principi ed 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 II livello dei lavoratori dipendenti dalle Autorità accorpate, nonché per la fissazione dei relativi criteri generali;
- per quanto concerne alcune specifiche funzioni attribuite alle Autorità di sistema portuale (quelle di cui all'articolo 6, comma 4, lettere b) e c), della legge n. 84), occorre ribadire che l'esercizio delle stesse può essere affidato esclusivamente mediante procedura ad evidenza pubblica, ai sensi del nuovo Codice degli appalti (decreto legislativo n. 50 del 2016);
- in proposito, pur non rientrando specificamente tra le disposizioni dal provvedimento in esame, ma trattandosi comunque di materia strettamente connessa e tenendo conto della recente giurisprudenza del Consiglio di Stato, appare opportuno che anche l'affidamento in concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, avvenga esclusivamente mediante procedure di gara ad evidenza pubblica, in conformità alla disciplina dell'Unione europea;
- 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, attraverso partecipazioni societarie di minoranza, 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 procedure di nomina, della disciplina generale prevista dalla legge n. 14 del 1978;
- in relazione ai poteri di ordinanza attribuiti al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, al fine di fronteggiare in modo spedito 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 (che, alla luce del parere del Consiglio di Stato, deve essere denominato più esattamente "Conferenza") nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale 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. Inoltre, al fine di garantire la continuità di funzionamento della Conferenza, si ravvisa l'opportunità di istituire anche una segreteria tecnica di supporto, alla quale dovrebbe essere preposto un soggetto dotato di idonea competenza, nonché di prevedere la collaborazione, a titolo gratuito, della rappresentanza unitaria delle Autorità di sistema portuale con la Conferenza;
- per ragioni speculari, è opportuno consentire la partecipazione al Tavolo di coordinamento nazionale anche delle organizzazioni datoriali e sindacali di livello nazionale 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 (che, alla luce del parere del Consiglio di Stato, deve essere denominato più esattamente "Organismo") di partenariato della risorsa mare, appare opportuno elencare in maniera più articolata e puntuale i componenti – tenendo conto anche delle categorie attualmente rappresentate nei Comitali 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;

- il "sistema duale" di governo dei porti disegnato dall'articolo 14, comma 1, della legge n. 84 del 1994, basato sulla divisione delle competenze (e sulla collaborazione) tra Autorità portuale e Autorità marittima ha avuto grandi meriti per lo sviluppo del sistema portuale italiano, ma nella sua applicazione pratica ha anche mostrato una serie di limiti e di incertezze che richiederebbero un chiarimento e una migliore specificazione delle reciproche competenze delle due Autorità. Si tratta però di una questione assai complessa, che richiede un'ampia riflessione, alla luce anche della prassi internazionale consolidata e in particolare della normativa e della giurisprudenza europee;

- lo schema in esame, tuttavia, intervenendo su un ambito molto specifico e ben delimitato, non costituisce la sede più appropriata per tali valutazioni. Di conseguenza, appare opportuno non intervenire in questa fase sulla vigente disciplina del citato articolo 14, comma 1, della legge n. 84 e sopprimere quindi le modifiche introdotte al riguardo dallo schema in esame;

tenuto conto degli elementi informativi acquisiti nel corso delle audizioni svolte con i principali soggetti pubblici e privati del *cluster* marittimo e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

esprime parere favorevole, con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 1, comma 1, capoverso Art. 1, comma 1, è aggiunto in fine il seguente periodo: "Sono in ogni caso fatte salve le competenze delle Regioni a statuto speciale, ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione.";

2) all'articolo 4, comma 1, lettera h), dopo le parole: "al comma 8" sono inserite le seguenti: "Le parole da: "Le disposizioni" fino a: "statuti." sono soppresse;"

3) all'articolo 5, comma 1, capoverso Art. 6, comma 12, le parole: ", ivi comprese l'assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche" sono sostituite dalle seguenti: "essa può inoltre assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, 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.";

4) all'articolo 5, comma 1, capoverso Art. 6, il comma 8 è soppresso;

5) all'articolo 6, comma 1, capoverso Art. 6-*bis*:

- al comma 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente: "c) funzioni delegate dal Comitato di gestione, di coordinamento delle operazioni in porto, di rilascio delle concessioni fino a durata di quattro anni anche determinando i rispettivi canoni, nonché i compiti relativi alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale, sulla base delle disposizioni di legge e delle determinazioni al riguardo adottate dai competenti organi dell'AdSP;"

- dopo il comma 1, è aggiunto in fine il seguente: "1-*bis*) Presso ciascun porto dell'AdSP ubicato presso 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 istituire uffici amministrativi decentrati anche presso altri porti della sua circoscrizione non già sede di Autorità portuale.";

6) all'articolo 7, comma 1, capoverso Art. 7, comma 1, la lettera c) è soppressa;

7) all'articolo 8, comma 1, capoverso Art. 8:

- al 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";

- al comma 3, lettera q), le parole: "sentito il Comitato di gestione" sono sostituite dalle seguenti: "informando, nella prima riunione utile, il Comitato di gestione";

8) all'articolo 9, comma 1, capoverso Art. 9:

- al comma 1, le parole da: "prevale" fino a: "componenti" sono sostituite dalle seguenti: "prevale in caso di parità dei voti espressi";

- dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. Alle sedute del Comitato partecipa 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.";

9) all'articolo 10, comma 1:

- le lettere a) e b) sono soppresse;

- la lettera c) è sostituita dalla seguente: "c) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Il segretario generale è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell'AdSP, scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale e qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge nonché nelle materie amministrativo-contabili.";

- alla lettera e), il n. 1) è soppresso e al n. 2), le parole: "autorità di sistema portuale e degli uffici territoriali portuali" sono sostituite dalle seguenti: "autorità di sistema portuale e sovrintende e coordina le attività degli uffici territoriali portuali di cui all'art 6-*bis* della presente legge";

10) conseguentemente, l'articolo 10, comma 2, è soppresso;

11) all'articolo 12, comma 1, il capoverso Art. 11-*ter* è sostituito dal 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 ed è composta dai Presidenti delle AdSP e da due rappresentanti della Conferenza Unificata. Il Ministro può avvalersi, altresì, 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. La struttura della rappresentanza unitaria delle AdSP collabora con la Conferenza nello svolgimento dei compiti ad essa affidati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

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 di volta in volta all'ordine del giorno.";

12) all'articolo 14, comma 1, lettera a), le parole da: "e infine sono aggiunti" fino alla fine della lettera sono soppresse;

e con le seguenti osservazioni:

1) relativamente all'articolo 3 della legge n. 84 del 1994, valuti il Governo l'opportunità di riformulare la disposizione, al fine di aggiornare 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;

2) con riferimento all'articolo 4 dello schema in esame, che modifica l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, in relazione alle nuove procedure previste per l'approvazione dei piani regolatori

portuali, si esorta con forza il Governo ad 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;

3) con riferimento all'Allegato A dello schema in esame, richiamato dall'articolo 5, comma 2, capoverso Art. 6, comma 2, si raccomanda 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 i porti di Capraia e di Cavo e al n. "7) AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA" anche il porto di Foxi-Sarroch, in quanto scali già ricompresi in Autorità portuali preesistenti;

4) con riferimento al medesimo elenco di cui all'allegato A e alla procedura di revisione e accorpamento delle Autorità di sistema portuale prevista dall'articolo 6, comma 15, della legge n. 84 del 1994, come modificato dallo schema in esame, valuti il Governo la possibilità, d'intesa con le Regioni interessate e sulla base della valutazione dei dati commerciali e logistici, di procedere, entro tre anni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, all'accorpamento, in un unico ente per ciascuna Regione o anche tra più Regioni, delle Autorità di sistema portuale che, in virtù delle strette interazioni logistiche già esistenti, possono trarre reciproci benefici da tale integrazione. Tra le suddette Autorità si segnalano in particolare quelle della Puglia e della Sicilia;

5) sempre in relazione all'elenco di cui all'allegato A e alla possibilità di modificare i limiti territoriali delle Autorità di sistema portuale introdotta dal provvedimento in esame nell'articolo 6, comma 16, della legge n. 84, si segnala al Governo l'opportunità di promuovere, d'intesa con le Regioni interessate, l'inserimento nelle nuove Autorità anche dei seguenti scali, classificati come porti della rete transeuropea globale (*comprehensive*) di trasporto TEN-T (Regolamento (UE) n. 1315/2013): Carloforte, Gela, La Maddalena, Monfalcone, Palau, Porto Levante e Siracusa;

6) con riferimento alla riformulazione dell'articolo 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994, relativa al regime giuridico delle Autorità di sistema portuale:

- al fine di sviluppare ulteriormente l'autonomia delle Autorità e la loro capacità nel perseguire gli obiettivi strategici definiti dal Tavolo (o meglio dalla Conferenza) nazionale di coordinamento, si auspica l'attuazione di un progressivo processo di conferimento alle stesse Autorità di sistema portuale di elementi di autonomia fiscale e finanziaria;

- si raccomanda di mantenere, come previsto dal testo vigente della legge n. 84 del 1994, la non applicabilità alle Autorità di sistema portuale della legge n. 70 del 1975 e di limitare l'applicabilità del decreto legislativo n. 165 del 2001 alle sole disposizioni espressamente richiamate nella stessa legge n. 84, 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 sostituito dal seguente: "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.";

- ai fini di una più efficace attuazione delle finalità di cui al comma 4, lettera f), del medesimo articolo 6 della legge n. 84, in materia di integrazione tra gli scali portuali e i retroporti, gli interporti, le piattaforme intermodali e logistiche, funzionali allo sviluppo della portualità, si raccomanda di prevedere la possibilità per le AdSP di individuare, entro un anno dal loro insediamento, le aree che, pur esterne ai territori regionali in cui sono collocati i porti ricompresi nella medesima Autorità, sono ritenute funzionali allo sviluppo delle attività portuali. Su tali aree, previa intesa con le Regioni competenti, si dovrebbero applicare le medesime disposizioni di cui all'articolo 5 in materia di piani regolatori portuali;

7) con riferimento alle modifiche apportate al comma 6 dello stesso articolo 6 della legge n. 84, appare opportuno ribadire che il personale dirigenziale e non dirigenziale delle nuove Autorità di sistema portuale deve essere assunto mediante procedure selettive, secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività e trasparenza;

8) per quanto concerne le modifiche inserite nel comma 11 dello stesso articolo 6 della legge n. 84, si raccomanda al Governo di specificare che l'esercizio delle funzioni attribuite alle Autorità di sistema portuale di cui al precedente comma 4, lettere b) e c), deve essere affidato esclusivamente mediante procedura ad evidenza pubblica, ai sensi del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

9) in relazione all'articolo 6 dello schema, che istituisce gli uffici portuali territoriali, nel ribadire l'esigenza 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;

10) si segnala l'esigenza di rispetto delle deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 8, comma 3, lettera n), della legge n. 84 del 1994, come riformulato dall'articolo 8 dello schema di decreto in esame, ricordando le funzioni affidate all'Autorità dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 (norma che dovrebbe essere richiamata anche nelle premesse dello schema in esame), per quanto attiene alla garanzia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali;

11) all'articolo 10 dello schema, appare opportuno prevedere, tra le modifiche apportate all'articolo 10 della legge n. 84 del 1994, da un lato un percorso di convergenza che porti in tempi rapidi all'armonizzazione delle previsioni e dei contenuti delle contrattazioni di II livello dei lavoratori dipendenti dell'Autorità di sistema portuale che subentra a due o più Autorità portuali, dall'altro la definizione dei criteri generali di riferimento della medesima contrattazione di II livello e per la selezione e l'avanzamento professionale del personale dipendente, attraverso l'intesa tra l'associazione rappresentativa delle AdSP e le organizzazioni sindacali dei lavoratori interessati, da sottoporre all'approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

12) all'articolo 12, comma 1, nel nuovo articolo 11-*bis* della legge n. 84 che istituisce il Tavolo di partenariato della risorsa mare (che, come già detto, deve essere ridenominato "Organismo di partenariato della risorsa mare"), si sottolinea l'opportunità di individuare con precisione (tenendo conto anche delle categorie attualmente rappresentate nei Comitali portuali delle Autorità portuali), l'elenco dei componenti del Tavolo, le cui modalità di designazione e di funzionamento devono essere stabilite con un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Tavolo deve avere funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, che esercita mediante pareri non vincolanti. I pareri dovrebbero riguardare: l'adozione del piano regolatore di sistema portuale; l'adozione del piano operativo triennale; la determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale nonché la tematica relativa all'organizzazione del lavoro in porto; in tal caso la composizione del tavolo deve essere integrata dai rappresentanti dei lavoratori delle AdSP; il progetto di bilancio preventivo e consuntivo; la composizione degli accordi contrattuali relativi al personale dell'Autorità (articolo 9, comma 5, lettera l), dello schema).

Infine, laddove in una unica AdSP siano confluiti o confluiscono più porti centrali (*core*) delle reti TEN-T, già sedi di Autorità portuali, presso ognuno di essi dovrebbe essere 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;

13) in relazione alla concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, si raccomanda che il relativo affidamento avvenga sempre ed esclusivamente mediante procedure di gara ad evidenza pubblica, in conformità alla disciplina prevista in materia dall'Unione europea.