



CONFINDUSTRIA

La riforma della  
portualità  
nazionale:  
valutazioni del Sistema  
Confederale sullo  
schema di D.Lgs.  
approvato dal CDM il 20  
gennaio 2016

Marzo 2016

Position Paper

## 1. PREMESSA

Un sistema portuale e logistico nazionale, efficiente e competitivo, rappresenta un *asset* fondamentale e strategico per l'economia e lo sviluppo complessivo del Paese: un sistema complesso, al cui pieno ed efficace funzionamento concorrono e contribuiscono, interagendo – o dovendo interagire – tra loro, una molteplicità di fattori ed attori, pubblici e privati.

Più volte si è sottolineato come l'Italia rappresenti un *hub* naturale sul Mediterraneo, una piattaforma logistica europea attraversata da ben 4 corridoi della rete TEN-T: elementi idonei a far giocare al nostro Paese un ruolo da *player* primario nel trasporto europeo ed internazionale di merci e passeggeri. Potenzialità, tuttavia, sinora poco espresse e marginalmente sviluppate, anzi caratterizzate dall'assenza di una visione politico-strategica di sistema, dalla scarsa attenzione e dalla difficoltà di risposta alle rapide dinamiche evolutive dello *shipping* internazionale, dalla limitata consapevolezza dell'effettiva valenza strategica della portualità e della logistica nazionale per l'economia del Paese.

In questi anni, infatti, nonostante i reiterati *warning* degli *stakeholder* economici, è mancata una politica strategica di sistema a livello nazionale sulla portualità e sulla logistica, in particolare in materia di infrastrutture e di investimenti. In tal modo, questi *asset* fondamentali sono stati spesso condizionati dai localismi, rispondendo più a logiche di gradimento politico locale e innescando, in molti casi, serrate (quando non dannose) dinamiche concorrenziali tra i singoli porti nazionali, anziché sviluppare una virtuosa e strategica competitività di sistema.

I nostri diretti *competitor*, non solo europei, si sono invece comportati molto diversamente ed i risultati sono stati fotografati, in modo drammatico per il nostro Paese, lo scorso novembre dalla Commissione Europea<sup>1</sup>: l'Italia, con riferimento alla portualità, si conferma agli ultimi posti nel ranking dei 28 Paesi UE. Sulla base dei dati del “*Global Competitiveness Report 2014-2015*” del *World Economic Forum*<sup>2</sup> il nostro Paese si posiziona al 19° posto quanto a **qualità delle infrastrutture portuali** (*Quality of port infrastructure*), nonché all'ultimo posto quanto a **tempistica per l'import/export di merci via mare** (*Average time to import/export by sea*)<sup>3</sup>.

Peraltro, se da una parte, è confermata una minore competitività del sistema portuale nazionale, motivo evidente della necessità – da anni rivendicata da Confindustria e dal suo Sistema Associativo – di interventi immediati, concretamente efficaci ed idonei, soprattutto in campo infrastrutturale, all'effettivo rilancio competitivo del settore, dall'altra parte, i dati evidenziano come i nostri storici *competitor*, in particolare la

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/index_en.htm)

<sup>2</sup> [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2014-15.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf)

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/time-import-export/2014/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/time-import-export/2014/index_en.htm)

Spagna<sup>4</sup> – con politiche infrastrutturali ed investimenti mirati al rilancio competitivo della portualità e della logistica nazionale come sistema unitario e in una logica di intermodalità – in pochi anni, non solo hanno invertito un *trend* negativo, ma si sono attestati oggi tra i sistemi portuali-logistici più moderni ed efficienti nella UE.

In questo quadro, Confindustria non può che ribadire nuovamente – come già fatto nei documenti di gennaio e di ottobre 2015 – che una “buona” riforma della portualità nazionale costituisce **il passaggio fondamentale** per il rilancio, non solo per un settore strategico quale quello della logistica, ma per il futuro dell’intera economia del Paese

Scelte errate, poco logiche, o deprimenti le realtà economiche che muovono l’economia dei trasporti, fuori e dentro il porto o, ancora peggio, eccessivamente condizionate dalle dinamiche della politica, consegnerebbero il settore ad una definitiva deriva, relegando l’Italia – in un momento, indubbiamente delicato, ma che al contempo offre opportunità nell’immediato futuro di grande sviluppo del trasporto via mare – ad un ruolo di comprimario dello *shipping* internazionale, vanificando le potenzialità di un patrimonio imprenditoriale e strutturale unico.

Confindustria, sin dall’approvazione nel settembre 2014 del D.L. 133/2014, il c.d. “Sblocca Italia” (poi convertito dalla Legge n. 164/2014), ha condiviso e sostenuto positivamente gli sforzi fatti dal Governo, nell’ottica di promuovere una organica riforma del sistema portuale.

Con l’art. 29, infatti, di tale decreto si interveniva, finalmente, su due aspetti fondamentali per il settore portuale-logistico, la previsione di (a) un livello di pianificazione nazionale (cd. Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – PSNPL) e di (b) procedure e modalità per investimenti infrastrutturali mirati ad uno sviluppo complessivo e coordinato del settore.

L’assenza, infatti, di una *vision* complessiva, sensibile agli evidenti e rapidi cambiamenti in atto nel settore del trasporto marittimo, nonché la mancanza di interventi solleciti e coordinati in tema di infrastrutture e di azioni atte a migliorare l’attività della pubblica amministrazione rappresentavano, e peraltro continuano a rappresentare, le principali cause della progressiva perdita di competitività del settore portuale in un periodo di grave crisi economica.

Confindustria si è espressa positivamente anche sul successivo *step* dell’azione del Governo, ossia sui contenuti del cd. “*Piano Strategico nazionale della portualità e delle logistica*” nell’agosto 2015, condividendone l’approccio sistematico generale – pur sottolineando talune specifiche criticità, come la compatibilità di alcune soluzioni con l’assetto delineato dal Titolo V della Costituzione e l’estromissione *tout*

---

<sup>4</sup> Nel 2015 i porti spagnoli hanno movimentato un volume annuale record di merci avendo totalizzato 501,8 milioni di tonnellate di traffico, con un incremento del +4,1% rispetto al 2014 e con una crescita del +3,9% rispetto al 2007 (Fonte: InforMare, 17.2.2016). Nel 2016, il porto di Valencia ha raggiunto il primo posto come scalo *cointainer* dell’Europa meridionale.

*court* degli *stakeholder* economici dalla *governance* portuale – nella rinnovata consapevolezza della **centralità strategica** della portualità e della logistica per la ripresa e lo sviluppo dell'economia del Paese, e ciò non solo in termini numerici, ma soprattutto sulla considerazione delle potenzialità di sviluppo.

Lo scorso 20 gennaio, il Consiglio dei Ministri ha approvato, in via preliminare, lo schema di Decreto Legislativo (di seguito: “D.Lgs.”) per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali (legge 28 gennaio 1994, n. 84), in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera *f*) della legge 7 agosto 2015, n. 124 (cd. “Legge Madia”) di riforma della PA.

Nel complesso, lo schema di provvedimento risulta poco convincente a tutto il Sistema Confindustriale ed è valutato **inadeguato** ed **inefficace** per rilanciare la competitività del sistema portuale-logistico nazionale, **incoerente** con le linee indicate nel PSNPL dell’agosto 2015 ed **approssimativo** nelle soluzioni prospettate, che **di fatto consegnano la portualità nazionale e locale alla politica**.

## **2. CONSIDERAZIONI SULLO SCHEMA DI D.LGS. APPROVATO DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI IL 20 GENNAIO 2016**

Lo schema di D.Lgs. avrebbe dovuto rappresentare un ulteriore passaggio, fondamentale, della riforma portuale, toccandone un punto focale, quale quello della riorganizzazione degli enti di governo del porto e le stesse modalità di *governance*.

Con tale decreto, infatti, il Governo ha proceduto a riorganizzare – nel solco dei contenuti del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – la portualità nazionale in 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP), nuovi enti di gestione che, accorpendo e sostituendo le precedenti 24 Autorità Portuali, assumono la veste di centri decisionali strategici con funzioni di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area territoriale di competenza.

Si tratta di un profondo riassetto della portualità nazionale, con cui è stata ridisegnata anche la *governance* dei nuovi enti di gestione, centrandola su un sensibile rafforzamento della figura del Presidente e sulla creazione di un organo politico-strategico (Comitato di Gestione) con una composizione ridotta e di nomina esclusivamente pubblica. La presenza degli *stakeholder* è stata collocata nel “Tavolo del Partenariato della Risorsa Mare”, organo con funzioni consultive (eventuali) di partenariato economico-sociale.

Confindustria ed il suo Sistema Associativo, pur condividendo la generale necessità di riorganizzare e semplificare gli attuali enti di gestione dei porti, ritengono tuttavia critica la riforma così come declinata, per l’erroneità delle soluzioni adottate e l’inidoneità delle stesse ad attivare il

tanto auspicato rilancio della competitività del settore della portualità e della logistica nazionale.

**Una riforma che, dopo una lunga attesa, non solo non migliora lo *status quo* ma rischia di peggiorare la situazione attuale.**

Appare, innanzitutto, evidente la **distonia** tra le soluzioni delineate nel D.Lgs. rispetto alle linee di riforma declinate nel PSNPL.

Tale Piano muoveva i suoi passi all'interno di una logica di riorganizzazione e semplificazione della portualità nazionale per convergere su una configurazione di sistema portuale coordinato ed unitario – superando così il cd. “municipalismo portuale” – nonché **ancorata all'economia reale** e con la finalità di massimizzare la competitività *dei* porti e non *tra* porti.

L'interesse primario del Paese era centrato principalmente nello sviluppare una rete di porti efficienti, a servizio della manifattura e dell'*export* nel mondo delle proprie industrie, porti vicini territorialmente alle aree di produzione, e tutto ciò, ovviamente, nel rispetto della vocazione commerciale dei singoli porti, delle relative caratteristiche infrastrutturali, dei flussi di traffico merci e passeggeri esistenti, delle potenzialità di sviluppo anche in termini di intermodalità, dei collegamenti alle TEN.

Tuttavia, la proposta di riforma, poi recepita nello schema di D.Lgs. di fine gennaio, pur partendo da tale visione “strategica” con la costituzione delle AdSP, individuate in un numero ristretto, ha subito man mano modifiche che le hanno fatto perdere il suo originario valore, peraltro senza che sia stata svolta, in via preliminare, un'attenta ed oggettiva valutazione del volume dei traffici esistenti (merci e passeggeri) nei singoli porti, nonché sulla coerenza effettiva dei costi delle Autorità Portuali anche in un'ottica di ottimizzazione degli stessi. Quanto a quest'ultimo aspetto, certamente non secondario, si è persa una valida occasione per intervenire, anche in un'ottica di *spending review*, sui costi “pubblici” della portualità, considerando che – in base ai dati di bilancio delle singole Autorità Portuali, indicati nelle relative pubblicazioni annuali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle Autorità portuali – la portualità ha entrate ed uscite per centinaia di milioni di euro e che, in diversi anni, hanno raggiunto anche il miliardo di euro<sup>5</sup>.

La riorganizzazione della portualità nelle AdSP, così come declinato nel D.Lgs., non appare pertanto rispondente a tali logiche ed a tali esigenze.

L'organizzazione di tali nuovi enti risulta difatti poco chiara, incompleta e superficiale, soprattutto per quanto riguarda la relazione/gestione dei

---

<sup>5</sup> Nella “Relazione annuale sulle attività delle Autorità Portuali” 2013 le “Entrate” delle Autorità portuali ammontano a €. 862.181.057 a fronte di “Uscite” pari a €. 730.308.575. In quella del 2012, le voci sono quantificate rispettivamente in €. 995.030.281 e €. 967.375.271; nell'anno 2011, in €. 829.563.544 e €. 826.212.127; nell'anno 2010 in €. 1.018.163.824 e €. 962.506.692; nell'anno 2009 €. 1.080.238.658 e €. 1.046.549.623.

diversi porti inclusi nell'AdSP, i rapporti tra i piani regolatori dei porti e quello generale dell'AdSP, le modalità di composizione e funzionamento degli organi locali, come nel caso del Tavolo di *cluster* marittimo.

Restano, inoltre, irrisolte evidenti criticità della nuova configurazione organizzativa degli enti portuali rispetto all'attuale assetto costituzionale delineato dal Titolo V della Costituzione, soprattutto per quelle AdSP che ricomprendono nella propria circoscrizione territoriale più porti appartenenti a Regioni diverse, materia in parte attenzionata dalla Corte costituzionale con la recente sentenza 261/2015.

Sotto altro aspetto, destano molte preoccupazioni le soluzioni individuate dal D.Lgs. da cui emerge in modo esplicito la scelta del Legislatore della sostanziale **“pubblicizzazione” della portualità**, nazionale e locale, a partire dall'individuazione/definizione delle politiche strategiche sino alla definizione/attuazione delle modalità di *governance* degli enti di gestione dei porti, prospettate come soluzioni innovative e di semplificazione, ma che tali non risultano in quanto, a ben vedere, già previste dalla Legge Quadro sulla portualità del 1994.

È una scelta di **centralizzazione a livello statale** con il riconoscimento di funzioni e competenze che, più che orientare e coordinare la portualità in un'ottica di sistema, impartisce direttive e ne vigila l'attuazione all'interno dei singoli porti, nei Comitati di Gestione, i cui componenti sono, in fondo, quasi tutti di nomina ministeriale.

Si tratta di un ritorno ad un'impostazione “statalista” con una programmazione/conduzione dall'alto; strutturazione che aveva già inciso negativamente sulla portualità nazionale e che era stata in parte superata dalla Legge 84/94.

Il nuovo ente di gestione del porto (AdSP) è configurato – nel solco pubblicistico della Legge 84/94 – come **ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale**, il cui modello di *governance*, rispetto alla previgente legislazione, viene tuttavia radicalmente modificato.

La nuova *governance*, infatti, viene tutta incentrata sulla figura del Presidente, nominato direttamente dal Ministro, al quale sono riconosciuti tutti i poteri gestionali di ordinaria e straordinaria amministrazione.

Il Comitato di Gestione – nuovo organo che sostituisce il precedente Comitato Portuale – è composto da un numero ristretto di componenti di esclusiva designazione pubblica, nominati dal Presidente dell'AdSP su indicazione degli enti territoriali (Regione, Comune e/o Area Metropolitana) rientranti nella circoscrizione della AdSP e con poteri che, nella sostanza, si concretizzano nell'approvazione dell'operato del Presidente.

Si delinea di fatto un modello di *governance* idrica: da una parte una composizione ristretta di nomina pubblica, nell'ottica di una apparente managerialità, che vorrebbe richiamarsi al modello privatistico delle *Port*

*Authority* del Nord Europa, ma escludendone la caratteristica peculiare, ossia il modello societario, elemento qualificante e da cui deriverebbero specifiche e cogenti implicazioni gestionali; dall'altra, la permanenza del carattere pubblicistico dell'ente, di fatto una diramazione funzionale dello Stato (del Ministero).

Confindustria ed il suo Sistema Associativo ritengono che **tale modello di governance non rappresenti una risposta idonea ed adeguata** a garantire – e non solo a livello locale – una politica portuale efficace ed efficiente, nonché a realizzare quegli obiettivi strategici e quelle azioni declinate dal PSPNL.

Tale modello presenta, invero, molteplici criticità, pur prescindendo dalla scelta, illogica ed ingiustificata, di estromettere indifferentemente tutti gli *stakeholder* economici dagli organi di gestione del porto, forse volendo implicitamente addebitare parte della crisi della portualità nazionale proprio all'attuale assetto di *governance*, che vede la presenza, per l'appunto, di chi l'economia del porto la fa e la vive ogni giorno.

I rischi evidenti connessi all'esclusione della rappresentanza economica dalla determinazione delle strategie delle realtà portuali possono infatti tramutarsi nell'autoreferenzialità pubblica di una gestione avulsa dall'effettivo contesto in cui il porto si trova ad operare, con un Presidente plenipotenziario ministeriale, il cui ruolo è in parte integrato da un Comitato di Gestione fatto di soggetti pubblici rispondenti più a logiche di gradimento e "posizionamento" politico, che a riconosciute capacità di incrementare la competitività di una realtà ancor più complessa del singolo porto.

A tal riguardo si sottolinea, in particolare, che il D.Lgs. prevede quale **requisito per l'accesso alla carica** di Presidente e componente del Comitato di Gestione la sussistenza di una "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti"; un requisito che avrebbe la finalità di garantire la competenza e la managerialità dei soggetti chiamati alla gestione delle AdSP.

Confindustria ed il suo Sistema Associativo ritengono che tale requisito, così come formulato, sia del tutto insufficiente oltreché inadeguato a garantire l'effettiva sussistenza di quelle capacità gestionali che devono qualificare chi è chiamato a prendere scelte strategiche per il/i porto/i rientrante/i nell'AdSP.

A ben vedere, infatti, già la stessa Legge 84/94 prevede all'articolo 8, comma 1, che il Presidente sia scelto tra "esperti di *massima* e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti".

Tale previsione – nonostante sia addirittura più stringente rispetto a quella dal D.Lgs. approvato lo scorso 20 gennaio, prevedendo la "**massima** e comprovata qualificazione..." – non ha impedito che la scelta dei Presidenti delle Autorità Portuali abbia risposto, in molti casi (sia nel recente passato che nel presente), a logiche di "poltrona" anziché di

effettivo rilancio dell'efficienza e della competitività del singolo porto e, di riflesso, dell'intero sistema portuale nazionale.

Tale criticità è ancora più rilevante laddove si consideri l'esperienza delle attuali Autorità Portuali, dove, in diversi casi, la *governance* portuale è stata caratterizzata da un'evidente mancanza di managerialità, che ha portato al commissariamento di oltre la metà delle stesse.

Quanto sopra rappresenta la "prova" che la previsione legislativa contenuta nel D.Lgs. di fine gennaio non solo non fornisce alcuna garanzia sul conseguimento dello scopo (la managerialità dei soggetti chiamati a gestire l'AdSP), ma consegna la gestione della portualità alla politica: un **potenziale fallimento annunciato**, laddove non si intervenisse con modifiche opportune ed appropriate.

Peraltro, l'attività dei porti non si limita al trasporto di merci e/o di persone, ma si estende e ricomprende anche altri settori – in alcuni casi con carattere di preminenza – come la pesca professionale, il diporto nautico/turistico, la cantieristica ed il rimessaggio. Ne consegue che il requisito dell'esperienza e della qualificazione professionale dovrà far riferimento ai settori industriali concretamente presenti nel singolo porto ricompreso nella AdSP.

Sempre nell'ambito della nuova *governance*, Confindustria ed il suo Sistema Associativo rilevano un ulteriore motivo di criticità: l'**assenza di un adeguata funzione di "indirizzo, vigilanza e controllo"** sull'attività della AdSP in capo ad un organo autonomo ed indipendente.

Appare, infatti, evidente l'inadeguatezza, in termini di effettività e di efficacia, di un sistema che preveda la sostanziale identità tra soggetto controllore e soggetto controllato.

Secondo le nuove regole introdotte dal D.Lgs., il Presidente dell'AdSP è nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. A sua volta, il Presidente nomina i componenti del Comitato di Gestione, in base alle designazioni dei competenti enti territoriali. L'attività del Presidente e del Comitato di Gestione è sottoposta al controllo, per gli aspetti di competenza, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Appare evidente un **corto circuito**.

Confindustria rileva, inoltre, come nell'ambito della composizione del Comitato di Gestione emerga la non remota possibilità di uno sbilanciamento a favore dei componenti di designazione locale, laddove più di un Ente locale rientri nella circoscrizione territoriale della AdSP. In questo caso, potrebbero sorgere non poche criticità in considerazione del fatto che notoriamente gli interessi locali e, più in generale degli enti territoriali, non collimano propriamente, se non in qualche caso possono essere addirittura antitetici, con lo sviluppo del sedime portuale.

Si aggiunga inoltre che per i componenti designati dalle Regioni, dalle Città Metropolitane o di Comuni ex-sede di Autorità, **lo sviluppo del**

**proprio porto di riferimento potrebbe non rappresentare “politicamente” una delle priorità.**

Confindustria ribadisce, infine, con fermezza la grave erroneità della scelta del Legislatore di **escludere gli stakeholder** dalla composizione del Comitato di Gestione e dalla partecipazione alla definizione delle scelte strategico-commerciali dei porti compresi nelle diverse AdSP: una scelta che sottende la logica di **raggiungere l’occupazione dei porti e delle relative risorse alla politica.**

Non può essere sottaciuto un forte disaccordo in merito ad una simile scelta, che qualifica tale partecipazione ingiustificatamente irrilevante e come tale la relega ad una mera funzione consultiva, eventuale, su un novero di materie ridotto e riduttivo, svilita da una disciplina scarna, se non inesistente, indeterminata nei criteri qualificanti la partecipazione degli *stakeholder* oltretutto lacunosa circa le modalità di funzionamento.

La partecipazione istituzionale, qualificata ed effettiva, dei rappresentanti delle categorie di settore e degli *stakeholder* coinvolti nelle scelte strategiche della AdSP, **è elemento irrinunciabile**, risultando davvero incomprensibile come i processi decisionali e strategici *sui* e *nei* porti possano prescindere dalla valutazione di chi svolge attività imprenditoriale in quel determinato contesto portuale-logistico.

### **3. LE PROPOSTE DI MODIFICA AL D.LGS. 20 GENNAIO 2016**

Sulla base delle considerazioni svolte ai precedenti punti, Confindustria, insieme al suo Sistema Associativo, ritiene prioritario intervenire a modifica del D.Lgs. sui seguenti aspetti.

#### **✓ Semplificazione**

Procedure amministrative e di controllo semplici e chiare rappresentano un *profilo determinante* per l’efficienza e l’efficacia di un porto, nonché per la conseguente attrattività degli operatori e degli investimenti, nazionali ed internazionali.

Se da un lato occorre favorire meccanismi e modalità che facilitino il fluido esplicarsi della “vita nel porto” – ed in questo senso si esprime un giudizio positivo sullo Sportello Unico Amministrativo e sullo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, auspicando di verificarne i benefici a breve in sede di operatività – dall’altro occorre evitare di introdurre altri che, invece, impattino in senso negativo.

In questa direzione, introdurre un generico riferimento alla **Autorità di regolazione dei trasporti** (ART) in materia di rilascio di autorizzazioni e concessioni ai sensi degli artt. 16 e 18 L. 84/94 (art. 4 con modifiche all’art. 5 della L. 84/94) rischia di ingenerare ulteriore confusione di ruoli e competenze. Su tale materia, infatti, già viene stabilito il rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei

Trasporti di cui ai predetti articoli ed altresì, oltre a considerare la competenza dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), intervenuta a più riprese sulla materia, nonché da ultimo il compito di coordinamento in materia di concessioni del demanio marittimo attribuito all'istituendo Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP. In tal senso, risulta opportuno sopprimere il riferimento all'Autorità di regolazione dei trasporti, in assenza di chiarimenti sui ruoli e su un assetto regolatorio complessivo che eviti duplicazioni e sovrapposizioni, di fatto si avrebbero cinque soggetti – AdSP, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, AGCM, Tavolo nazionale coordinamento delle AdSP ed ART – con competenza sulla stessa materia.

Sempre in termini di semplificazione, occorre chiarire quale sia il perimetro delle competenze attribuite all'Autorità Marittima in materia di vigilanza, controllo e sicurezza rispetto alla AdSP, onde evitare inutili e dannosi conflitti e/o sovrapposizioni di competenze. In particolare, occorre che sia specificato che l'Autorità Marittima è l'unica competente in tema di *security* portuale.

Rappresenta, inoltre, una positiva opportunità l'introduzione, nei porti italiani collegati alla linea ferroviaria nazionale, del **Corridoio doganale ferroviario**, al fine di ridurre i tempi di attraversamento dei *container* dalla banchina alla destinazione finale, concentrando le operazioni di sdoganamento nel tempo del tragitto ferroviario dal porto all'entroterra.

È, infine, quantomai necessario un intervento normativo che stabilisca in via definitiva la non imponibilità ICI/IMU sulle aree demaniali (da accatastare nella categoria E) rilasciate in concessione ai *terminal operators*, permanendo tutt'ora soluzioni – in decisioni dell'Agenzia del Territorio (ora Entrate) e dei Comuni – diverse e diametralmente opposte tra porto e porto e che costituiscono un elemento distorsivo della concorrenza, non solo fra imprese ma anche fra gli stessi porti.

#### ✓ **Governance**

Confindustria ed il suo Sistema Associativo, nella piena consapevolezza della necessità di una razionalizzazione della composizione degli organi politico-strategici delle AdSP, non comprendono tuttavia la ragione dell'esclusione degli *stakeholder* dal governo del porto; ritenendo tale scelta non convincente, ritengono essenziali le seguenti modifiche al D.Lgs.

##### a) *Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP*

L'istituendo "Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP" deve prevedere la partecipazione delle **rappresentanze nazionali delle principali associazioni di categoria** degli operatori privati operanti nei porti, nonché del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale o, comunque, la convocazione periodica, preventiva e completa di

documentazione sugli argomenti all'o.d.g. degli stessi sulle tematiche sottoposte per competenza all'esame di questo consesso.

Tale richiesta diventa tanto più logicamente necessaria ove si pensi che tra le materie di coordinamento del citato Tavolo sono previste alcune di impatto sui ruoli svolti dagli operatori, quali le politiche concessorie, le strategie di *marketing* (che andrebbero, peraltro, escluse) e di promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale.

Sarebbe irrazionale adottare dette politiche e strategie senza il coinvolgimento delle rappresentanze associative dei principali operatori, la cui attività determina concretamente il successo o l'insuccesso di queste azioni, e tale confronto a livello nazionale non sarebbe peraltro in nessun caso "sostituibile" dall'eventuale riporto dei singoli Presidenti delle quindici AdSP in sede degli organi consultivi locali.

#### *b) Comitato di Gestione*

La partecipazione di un numero ristretto, qualificato e qualificante di *stakeholder* nonché del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, appare un requisito essenziale per la definizione delle scelte politiche strategiche della singola AdSP.

Peraltro, al fine di garantire l'effettiva e adeguata managerialità di tutti i componenti del Comitato di Gestione, occorre ancorare tale scelta all'esito dell'espletamento di **procedure concorsuali, pubbliche ed internazionali, per titoli** data la genericità di quanto contenuto a tale proposito nello schema di D.Lgs.

Infine, nella logica di un'azione delle AdSP efficace ed efficiente – non della sola amministrazione pubblica, ma del sistema portuale nel suo complesso – è opportuno introdurre l'obbligo per le AdSP di regolamentare le decisioni che abbiano un impatto rilevante sugli equilibri economici degli operatori nel porto, salvaguardando i principi di non retroattività e del buon andamento ed equità degli interventi.

#### *c) Tavoli di Partenariato della Risorsa Mare*

Il Regolamento Delegato (UE) n. 240/2014 non risulta uno strumento idoneo a regolamentare il funzionamento del Tavolo di partenariato della risorsa mare.

La disciplina ivi richiamata appare difatti estranea e non adeguata al contesto portuale, né può essere considerata una *best practice*, visti i risultati non propriamente positivi per il partenariato economico e sociale nell'esperienza dei fondi strutturali e d'investimento europei.

È pertanto necessario procedere, da una parte, "**qualificando**" la presenza dei componenti all'interno del Tavolo, specificando che la partecipazione è riservata **solo ai rappresentanti designati dalle**

**associazioni nazionali datoriali e sindacali maggiormente rappresentative delle categorie operanti nei porti** e, dall'altra, considerata la contestuale soppressione dei Comitati Portuali e delle Commissioni consultive, **ampliando le materie di competenza del Tavolo** almeno a:

- a) criteri generali di attuazione per il rilascio di autorizzazioni e concessioni;
- b) pianificazione, realizzazione e rendicontazione dei programmi di investimenti infrastrutturali, e verifica della coerenza delle opere e dei progetti portuali realizzati con le strategie di sviluppo ed efficientamento delle attività portuali, tenendo conto dei contenuti del Piano operativo triennale (POT);
- c) relazione annuale sull'attività della AdSP da inviare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Peraltro, al fine di garantire scelte strategiche rispondenti alle effettive esigenze dei porti facenti parte della singola AdSP, occorre prevedere **l'obbligatorietà della consultazione (preventiva)** del Tavolo con riferimento a: i) l'adozione del piano regolatore di sistema portuale ii) l'adozione del piano operativo triennale (con la individuazione delle caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali) iii) le istruttorie per il rilascio di licenze e concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della Legge 84/94.

All'attività consultiva dovrà seguire l'obbligo della AdSP di informativa completa, tempestiva e trasparente ai singoli componenti, anche con riguardo alla fase di attuazione di quanto sottoposto a consultazione, onde evitare che tale attività consultiva si riduca ad un inutile passaggio burocratico.

Infine, in fase di prima applicazione e per logica consequenzialità, dovrebbero partecipare al suddetto Tavolo i rappresentanti delle categorie datoriali già componenti del soppresso Comitato Portuale delle attuali Autorità Portuali designati dalle rispettive Associazioni nazionali maggiormente rappresentative.

Le considerazioni svolte sui Tavoli di Partenariato vanno estese anche ai **Tavoli di Cluster Marittimo**, con la precisazione della necessaria presenza di tale tavolo anche in ciascun porto facente parte dell'AdSP e non solo in quello ex sede di Autorità Portuale.

In via generale è fondamentale che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornisca delle **linee di carattere generale** circa la disciplina di funzionamento di tutti i suddetti Tavoli, onde evitare regole di funzionamento divergenti tra le singole AdSP.

✓ **Attività delle AdSP: definizione e trasparenza**

L'azione delle AdSP deve essere incentrata esclusivamente nell'ambito delle funzioni che le sono riconosciute, ossia di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, svolte nel puntuale rispetto dei criteri di buona amministrazione e trasparenza.

A tale fine, è opportuno che sia esplicitato in modo chiaro il **divieto assoluto** per le AdSP di svolgere qualsiasi attività economica, direttamente ed indirettamente (a mezzo di società partecipate), ivi comprese attività promozionali (fiere, mostre, conferenze, missioni all'estero ecc.).

L'attuale previsione normativa contenuta nello schema di D.Lgs. è, infatti, del tutto insufficiente a tale scopo, come già peraltro si è dimostrata nel concreto quanto previsto dalla Legge 84/94, dando origine ad evidenti fenomeni distorsivi della concorrenza.

Occorre, inoltre, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito della attività di indirizzo, controllo e verifica, presti una particolare attenzione al rispetto dei contratti di lavoro e delle relative retribuzioni nelle singole AdSP, per evitare ingiustificate retribuzioni *ad personam* o *benefit* poco in linea con il settore pubblico. Al riguardo, potrebbe essere opportuno parametrare la remunerazione dei Presidenti e dei Segretari generali a quelle dei Sindaci delle città di riferimento, ampliando al contempo la casistica della revoca dall'incarico di tali soggetti ai casi di *mala gestio* e vietando agli stessi lo svolgimento di qualsiasi attività politica e/o di contenuto politico.

Infine, occorre che sia garantita la trasparenza dell'attività di ciascuna singola attività, attraverso la pubblicazione chiara, puntuale e tempestiva degli atti e delle spese di ciascuna AdSP, anche nella parte pubblica del relativo sito web.

✓ **Fase Transitoria**

Il D.Lgs. non prevede un vero periodo transitorio entro il quale cercare almeno tendenzialmente di omogeneizzare, all'interno di ogni AdSP comprendente più porti, i vari regolamenti locali e/o procedure esistenti (nel rispetto delle norme di legge) in tema di autorizzazioni, concessioni e relativi canoni, con riguardo in particolare agli articoli 16 (es. individuazione e disciplina dei servizi accessori specialistici e complementari alle operazioni portuali), 17 e 18, nonché in tema di accordi contrattuali di secondo livello riguardanti il personale delle Autorità Portuali e di altre materie di rilievo gestionale ed amministrativo caratterizzanti l'attività di ogni futura AdSP.

Qualsiasi processo di omogeneizzazione dovrà tener conto dei contratti ed accordi in essere, che vanno mantenuti fino alla loro naturale scadenza ("*pacta sunt servanda*"), e di eventuali specificità discendenti da ordinanze

e prassi, nonché da assetti operativi consolidati rivelatisi positivi e quindi da conservare.

La circostanza di non aver previsto un adeguato periodo transitorio per il passaggio dagli attuali assetti a quelli futuri può anche significare che non si esclude la possibilità, lasciata alla motivata discrezionalità di ogni AdSP, della permanenza su talune materie di regolamenti locali parzialmente diversi (ad es. su aspetti afferenti gli articoli 16, 17 e 18 e/o i servizi tecnico-nautici) tra un porto ed un altro ricompresi nella stessa circoscrizione territoriale di ciascuna AdSP, proprio tenendo conto delle sopra indicate specificità e di consolidate positive esperienze.

Quanto sopra non impedisce tuttavia che, già nel corso di una pur congrua fase transitoria, siano individuate le azioni delle AdSP atte a creare al loro interno processi di pianificazione, programmazione, regolazione, prassi e procedure omogenee e convergenti, rispettose degli indirizzi generali provenienti dal Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP, superando le eventuali distonie generate da misure concorrenti attivate dalle preesistenti Autorità Portuali.

## PROPOSTE DI EMENDAMENTO ED OSSERVAZIONI

ALLO SCHEMA DI D.LGS. APPROVATO, IN VIA PRELIMINARE, DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI IL 20 GENNAIO 2016 IN MERITO ALLA RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LE AUTORITÀ PORTUALI (LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84), IN ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 8, COMMA 1, LETTERA F) DELLA LEGGE 7 AGOSTO 2015, N. 124 (CD. "LEGGE MADIA") DI RIFORMA DELLA PA.

Con riferimento ai contenuti del presente *Position Paper*, si riportano di seguito alcune proposte di emendamento nonché richieste di chiarimento al testo legislativo in esame.

### ARTICOLO 4

#### (MODIFICHE ALL'ARTICOLO 5 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)

**Proposta di emendamento:** Sopprimere il primo periodo del comma 5 dell'art. 5 della Legge 84/94, dalle parole "Al piano regolatore portuale dei porti" sino a "pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126, del 31 maggio 1991".

**Motivazione:** L'emendamento mira ad evitare inutili e pericolosi fraintendimenti, con ripercussioni negative nel processo di pianificazione delle nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP), considerato che con il D.Lgs. 105/2015, di recepimento della Direttiva UE 2012/18, non è più applicabile ai porti la normativa in tema di rischi di incidenti rilevanti.

### ARTICOLO 5

#### (MODIFICHE ALL'ARTICOLO 6 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)

**Proposta di emendamento:** Sopprimere il secondo periodo del comma 5, dalle parole "Trovano applicazione le disposizioni" sino a "dalla presente legge".

**Motivazione:** I riferimenti fatti al comma 5 circa l'applicazione alle AdSP delle disposizioni della Legge 70/1975 e del D.Lgs. 165/2001, in quanto compatibili con la disciplina della D.Lgs approvato dal Consiglio dei Ministri il 20 gennaio 2016, introducono elementi di equivocità e di incertezza, che sembrano anche contraddire alcuni indirizzi contenuti nel Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica.

### ARTICOLO 6

#### (INTRODUZIONE DELL'ARTICOLO 6-BIS DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)

**Proposta di emendamento:** Al comma 1, lettera c), aggiungere dopo le parole "delle concessioni", le seguenti: "e delle autorizzazioni di cui all'articolo 16, della legge 28 gennaio 1994, n. 84".

Occorre, inoltre, chiarire – alla luce del testo letterale "presso ciascun porto già sede di AP, la AdSP costituisce un proprio ufficio territoriale" – se nei porti non sede di Autorità Portuale ricompresi nelle nuove circoscrizioni territoriali delle AdSP (es. Reggio Calabria, Oristano, Pescara ecc.), non vengano ovvero non possano essere costituiti uffici periferici delle medesime AdSP.

**Motivazione:** La lettera c) non contempla la previsione della possibilità di rilascio di autorizzazioni di durata fino a 4 anni, di cui all'art. 16 della Legge 84/94.

#### ARTICOLO 7

##### (MODIFICHE ALL'ARTICOLO 7 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)

**Proposta di emendamento:** Al comma 2, sopprimere, il periodo “nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione”.

**Motivazione:** I rappresentanti degli Enti pubblici, che già percepiscono uno stipendio o un emolumento a carico della Pubblica amministrazione, non debbono ricevere ulteriori compensi.

#### ARTICOLO 8

##### (MODIFICHE ALL'ARTICOLO 8 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)

**Proposte di emendamento:**

All'articolo 8, comma 3, sono apportate le seguenti modifiche:

- 1) alla lettera g), sopprimere il periodo “fatto salvo quanto previsto dall'art. 18” e dopo le parole “secondo criteri definiti”, inserire le parole “entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto”;
- 2) alla lettera n), sopprimere “nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti”;
- 3) alla lettera o), sostituire il testo “promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 17” con “promuove l'istituzione dell'agenzia di fornitura del lavoro portuale temporaneo ai sensi di quanto previsto dal comma 5 dell'art. 17, ove tale provvedimento sia stato richiesto da più della metà delle imprese autorizzate ex articoli 16 e 18”.

**Motivazione:** Appare ragionevole conferire al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale il coordinamento delle attività svolte nel porto da tutte le pubbliche amministrazioni. L'istituzione dell'agenzia di fornitura del lavoro portuale temporaneo deve rispondere ad un fabbisogno a carattere organizzativo rappresentato dalle imprese portuali, che non è richiesto in tutti i porti.

#### ARTICOLO 9

##### (MODIFICHE ALL'ARTICOLO 9 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)

**Proposte di emendamento:**

All'articolo 9, sono apportate le seguenti modifiche:

- 1) al primo comma, lettera d), aggiungere dopo le parole “escluso i comuni capoluogo delle città metropolitane” le parole “ovvero nell'ipotesi un cui un'Autorità Portuale ricomprenda più comuni da un solo componente designato d'intesa dai comuni stessi”;
- 2) al comma 6, sostituire le parole “di norma” con le parole “almeno”.

**Motivazione:** La prima modifica è volta ad evitare interpretazioni strumentali che possa aumentare il numero dei componenti il Comitato di gestione, a discapito della relativa funzionalità operativa. La seconda modifica mira a garantire un'attività costante del Comitato di Gestione con almeno 6 riunioni all'anno.

Sempre con riferimento al primo comma, occorre un chiarimento alla lettera e) per le AdSP che amministrano più porti, in merito al soggetto che designa il rappresentante dell'Autorità Marittima all'interno del Comitato di Gestione.

#### **ARTICOLO 10** **(MODIFICHE ALL'ARTICOLO 10 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)**

Considerato che il Segretario generale dell'AdSP viene qualificato dal precedente art. 7 quale organo del nuovo Ente, è opportuno precisare – onde evitare possibili equivoci interpretativi – che il relativo rapporto di lavoro non sarà più di lavoro dipendente, ma di collaborazione coordinata e continuativa.

#### **ARTICOLO 12** **(INTEGRAZIONI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)**

- **(NUOVO) ARTICOLO 11-BIS – TAVOLO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE, LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84**

**Proposte di emendamento:**

“All'articolo 11-bis, sono apportate le seguenti modifiche:

- 1) al comma 1, sostituire le parole “tutte le associazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti in porto” con “i rappresentanti designati dalle associazioni nazionali datoriali e sindacali maggiormente rappresentative delle categorie operanti nei porti nonché del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale”;
- 2) al comma 1, sopprimere il periodo “e la cui funzione di confronto partenariale ascendente e discendente si svolge nel rispetto degli indirizzi generali contenuti nel Codice europeo di condotta sul partenariato di cui al Regolamento delegato (UE) n. 240/2014” ed aggiungere il seguente periodo: “In fase di prima applicazione parteciperanno al tavolo di partenariato i rappresentanti delle categorie datoriali già membri del soppresso Comitato portuale dell'Autorità Portuale designati dalle rispettive Associazioni nazionali maggiormente rappresentative”;
- 3) al comma 1, lettera c) sopprimere il testo “alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP nonché alla tematica relativa all'organizzazione del lavoro in porto; in tal caso la composizione del tavolo è integrata dai rappresentati dei lavoratori delle AdSP” e sostituirlo con il seguente: “Alla determinazione dei livelli dei servizi resi dalle pubbliche amministrazioni nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP, nonché alla conformità degli assetti produttivi e dei servizi discendenti dall'applicazione degli articoli 14, 16, 17 e 18 della presente legge”;
- 4) dopo il comma 2, aggiungere le seguenti lettere:
  - e) a criteri generali per il rilascio di autorizzazioni e concessioni;

- f) a pianificazione, realizzazione e consuntivazione dei programmi di investimenti infrastrutturali e verifica della consonanza delle opere e progetti portuali realizzati con le strategie di sviluppo ed efficientamento delle attività portuali, tenendo conto dei contenuti del Piano Operativo Triennale;
  - g) alla relazione annuale sull'attività della AdSP da inviare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
  - h) in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni di cui agli articoli 6, comma 11, 16 e 18 di durata superiore ai 4 anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, di cui rispettivamente all'articolo 16 comma 4, ed all'articolo 18 commi 1 e 3;"
- 5) dopo il comma 1, aggiungere il seguente comma "1-bis. Il Tavolo di partenariato della risorsa mare deve essere consultato degli organi delle AdSP preventivamente ad ogni decisione relativa a: i) l'adozione del piano regolatore di sistema portuale ii) l'adozione del piano operativo triennale (con la individuazione delle caratteristiche e destinazione funzionale delle aree portuali) iii) le istruttorie per il rilascio di licenze e concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84/94".

**Motivazione:** *La partecipazione al Tavolo di partenariato della risorsa mare riservata a "i rappresentanti designati dalle associazioni nazionali datoriali e sindacali maggiormente rappresentative delle categorie operanti nei porti" mira ad evitare pletoriche composizioni di tali organi nonché la partecipazione di soggetti non rappresentativi e/o non competenti a portare un valore aggiunto nella consultazione. Tale partecipazione risulta necessaria, considerando che tra le materie di coordinamento del citato Tavolo sono previste alcune di impatto sui ruoli svolti dagli operatori, quali le politiche concessorie, e di promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale e sarebbe poco razionale adottare tali politiche e strategie senza il coinvolgimento delle rappresentanze associative dei principali operatori, la cui attività determina concretamente il successo o l'insuccesso di queste azioni.*

*Il Regolamento Delegato (UE) n. 240/2014 non risulta lo strumento idoneo a regolamentare il funzionamento del Tavolo di partenariato della risorsa mare, in quanto la disciplina ivi richiamata appare estranea e non adeguata al contesto portuale, non rappresentando tra l'altro una best practice, visto l'esperienza non propriamente positiva per il partenariato economico e sociale in materia di fondi strutturali e d'investimento europei.*

*La consultazione obbligatoria (preventiva) del Tavolo con riguardo a i) l'adozione del piano regolatore di sistema portuale ii) l'adozione del piano operativo triennale (con la individuazione delle caratteristiche e destinazione funzionale delle aree portuali) iii) le istruttorie per il rilascio di licenze e concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della L. 84/94 mira a garantire scelte strategiche effettivamente rispondenti alle esigenze delle diverse realtà portuali facenti parte della singola AdSP.*

*Inoltre, tale Tavolo non può intromettersi nella valutazione del servizio reso ai propri clienti da parte delle imprese portuali – profilo che deve rimanere di esclusiva pertinenza del rapporto commerciale – né nell'organizzazione del lavoro dell'impresa, che nel rispetto delle norme di legge e del contratto collettivo è e deve rimanere di esclusiva pertinenza dell'imprenditore.*

- **(NUOVO) ARTICOLO 11-TER – TAVOLO NAZIONALE DI COORDINAMENTO DELLE AdSP”  
LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84**

**Proposte di emendamento:**

All’articolo 11-ter, sono apportate le seguenti modifiche:

- 1) al comma 1, sopprimere la parola “marketing”;
- 2) dopo il comma 1, aggiungere il seguente comma “1bis. Sulle tematiche di competenza del Tavolo nazionale di cui al comma 1, il coordinatore del medesimo sentirà periodicamente il parere dei rappresentanti delle principali Associazioni nazionali di categoria degli operatori privati operanti nei porti designati dalle medesime Associazioni”;
- 3) al comma 2, aggiungere dopo le parole “sono disciplinate le attività”, “e il funzionamento”.

**Motivazione:** È necessario e sicuramente opportuno che istituendo “tavolo nazionale di coordinamento” convochi periodicamente le rappresentanze nazionali delle principali associazioni di categoria degli operatori privati operanti nei porti sulle tematiche sottoposte per competenza all’esame di questo consesso. Tale richiesta diventa tanto più opportuna ove si pensi che tra le materie di coordinamento sono previste alcune di impatto sui ruoli svolti dagli operatori, a partire dai terminalisti, quali sono le politiche concessorie e soprattutto le strategie di marketing e di promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale. Sarebbe infatti irrazionale e criticabile adottare dette politiche e strategie senza il coinvolgimento delle rappresentanze associative dei principali operatori la cui attività determina concretamente il successo o l’insuccesso di queste azioni. D’altro canto la mancanza di questo proposto confronto a livello nazionale sui citati argomenti non è agevole possa essere surrogata da quanto riporteranno al tavolo nazionale i Presidenti delle quindici AdSP.

Naturalmente nell’ambito dei tavoli di partenariato, in sintonia con gli indirizzi del citato codice europeo, i dati e le informazioni che verranno forniti dalle AdSP ai privati operatori dovranno rispondere ai criteri di completezza e trasparenza.

#### **ARTICOLO 14**

##### **(MODIFICHE ALL’ARTICOLO 14 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)**

**Proposte di emendamento:** al comma 1, lettera a), aggiungere, prima delle parole “L’Autorità Marittima provvede”, “Nel rispetto dei compiti attribuiti dalla presente legge alla AdSP”; nonché aggiungere, dopo la parola “sicurezza”, “della navigazione nelle acque portuali”.

**Motivazione:** Onde evitare ingerenze di altre autorità con inutili sovrapposizioni di compiti, si ritiene opportuno chiarire che l’Autorità marittima è l’unica competente in tema di security portuale.

#### **ARTICOLO 16**

##### **(INTRODUZIONE DELL’ART. 15-BIS ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)**

**Proposta di emendamento:** al comma 2, dopo la parola “adottano”, aggiungere “sulla base di indicazioni generali contenute in apposita direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti”.

**Motivazione:** *L'emendamento ha lo scopo di evitare interpretazioni ed applicazioni distoniche nelle varie realtà portuali, ritenendo pertanto necessario precisare a quali procedimenti amministrativi ed autorizzativi faccia riferimento il comma 1 del presente articolo.*

#### ARTICOLO 18

##### (INTRODUZIONE DELL'ART. 15-BIS ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84)

**Proposta di emendamento:** dopo il comma 3, aggiungere il seguente comma “4. Al fine di rendere più rapidi ed efficaci i controlli indicati al precedente comma, all’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è altresì attribuita la facoltà di istituire corridoi doganali ferroviari e stradali da e per i nodi logistici e produttivi nazionali.”

**Motivazione:** *La riforma ponendosi in continuità ideale con la riforma della PA intende accelerare e coordinare i controlli sulle merci presentate in dogana sancendo tempi certi per il controllo documentale e fisico delle merci grazie anche, al contributo della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), per il dialogo integrato degli attori intermodali e diversi buffer di compensazione per la gestione ottimale dei flussi da/verso i nodi del sistema e gli operatori della supply chain. Tale impostazione comporta un imponente sforzo organizzativo associato al ricorso a tecnologie innovative e all’efficienza delle amministrazioni. Appare, dunque, coerente con l’obiettivo autorizzare l’amministrazione delle Dogane ad organizzare il sistema dei controlli anche delocalizzando gli stessi nell’ottica del perseguimento della predetta efficienza.*

#### ARTICOLO 20

##### (DISPOSIZIONI TRANSITORIE E CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA)

**Proposta di emendamento:** All’articolo 20, alla fine del primo comma, aggiungere il seguente periodo: “Fino all’attuazione dei tavoli di partenariato di cui all’articolo 11-bis, restano in carica le Commissioni Consultive locali già previste dall’articolo 15, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.”

**Motivazione:** *Al fine di evitare criticità alla funzionalità dei porti, in particolare quelli che non sede delle sopresse Autorità portuali, è necessario prevedere la continuità delle attuali Commissioni Consultive.*