

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE LEGISLATIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	64
Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete <i>internet</i> per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti. C. 2520 Quintarelli ed altri (<i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione</i>)	64
ALLEGATO 1 (<i>Emendamenti approvati</i>)	73
ALLEGATO 2 (<i>Correzioni di forma</i>)	75

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione di una ulteriore quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane Spa. Atto n. 312 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>) .	66
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 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni ed osservazioni</i>)	67
ALLEGATO 3 (<i>Proposta di parere del Relatore</i>)	76
ALLEGATO 4 (<i>Proposta alternativa di parere del gruppo M5S</i>)	85
ALLEGATO 5 (<i>Parere approvato</i>)	91
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	72

SEDE LEGISLATIVA

Giovedì 7 luglio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Antonello Giacomelli.

La seduta comincia alle 13.45.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del regolamento, la pubblicità delle

sedute per la discussione in sede legislativa è assicurata anche mediante la pubblicazione di un resoconto stenografico e la trasmissione attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete *internet* per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti.

C. 2520 Quintarelli ed altri.

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione).

La Commissione prosegue la discussione del provvedimento rinviata nella seduta dell'8 giugno 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le Commissioni competenti in sede consultiva con parere rinforzato, alle quali è stato trasmesso il testo adottato come testo base e gli emendamenti approvati in linea di principio, hanno reso il parere di competenza. In particolare, le Commissioni Affari costituzionali, Giustizia e Bilancio hanno espresso parere favorevole, mentre la Commissione Politiche dell'Unione europea ha espresso nulla osta. Propone quindi di procedere alla votazione degli emendamenti approvati in linea di principio e degli articoli ai quali si riferiscono. Nel caso di articoli ai quali non sono riferiti emendamenti approvati in linea di principio, si procederà direttamente alla votazione dell'articolo. Ricorda, infatti, che l'approvazione in linea di principio ha esclusivamente valore procedurale, per cui tali emendamenti dovranno essere nuovamente posti in votazione.

Non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 1, al quale non sono riferiti emendamenti.

La Commissione approva l'articolo 1.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'emendamento Caparini 2.1 (*nuova formulazione*), già approvato in linea di principio.

La Commissione approva la nuova formulazione dell'emendamento Caparini 2.1 (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 2, come modificato dall'emendamento approvato.

La Commissione approva l'articolo 2, come modificato dall'emendamento approvato.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'emendamento 3.2 del relatore, già approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento 3.2 del relatore (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'emendamento 3.3 del relatore, già approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento 3.3 del relatore (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'emendamento Caparini 3.1 (*nuova formulazione*), già approvato in linea di principio.

La Commissione approva la nuova formulazione dell'emendamento Caparini 3.1 (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 3, come modificato dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 3, come modificato dagli emendamenti approvati.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'emendamento Caparini 4.1 (*nuova formulazione*), già approvato in linea di principio.

La Commissione approva la nuova formulazione dell'emendamento Caparini 4.1 (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'emendamento Paolo Nicolò Romano 4.3, già approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento Paolo Nicolò Romano 4.3 (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 4, come modificato dagli emendamenti approvati.

La Commissione approva l'articolo 4, come modificato dagli emendamenti approvati.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 5, al quale non sono riferiti emendamenti.

La Commissione approva l'articolo 5.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'emendamento 6.1 del relatore, già approvato in linea di principio.

La Commissione approva l'emendamento 6.1 del relatore (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che intendono intervenire, pone in votazione l'articolo 6, come modificato dall'emendamento approvato.

La Commissione approva l'articolo 6, come modificato dall'emendamento approvato.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara che si è pertanto esaurita la votazione delle proposte emendative e degli articoli del provvedimento. Avverte che non sono stati presentati ordini del giorno.

Avverte che il relatore ha predisposto una proposta di correzioni di forma, che è in distribuzione (*vedi allegato 2*). Lo invita pertanto a darne lettura.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, illustra la proposta di correzioni di forma.

La Commissione approva la proposta di correzioni di forma del relatore (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, se non vi sono obiezioni, la Presidenza, in caso di approvazione, si intende autorizzata al coordinamento formale del testo.

La Commissione acconsente.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che si procederà alla votazione finale della proposta di legge, che avverrà per appello nominale. Indice, quindi, la votazione nominale sul testo di cui si è concluso l'esame.

La Commissione approva, con votazione nominale finale, il testo della proposta di legge C. 2520 Quintarelli ed altri, come modificato dagli emendamenti e dalle correzioni di forma apportate.

La seduta termina alle 14.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 7 luglio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Intervengono il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Antonello Giacomelli e il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio.

La seduta comincia alle 14.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione di una ulteriore quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane Spa.

Atto n. 312.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 29 giugno.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che è stata acquisita la disponibilità del Ministro dell'economia e delle finanze a svolgere un'audizione nell'ambito dell'esame dell'atto in oggetto nella giornata di martedì 19 luglio. Avverte altresì che prima di tale data si terrà l'audizione delle organizzazioni sindacali interessate. Pertanto, in considerazione del fatto che il termine per l'espressione del parere è fissato all'11 luglio, invita il rappresentante del Governo ad assicurare che il Governo non proceda all'approvazione definitiva del decreto prima dell'espressione del parere da parte della Commissione.

Il sottosegretario Antonello GIACOMELLI dichiara che il Governo conferma la propria disponibilità ad attendere l'espressione del parere da parte della Commissione prima di procedere alla definitiva approvazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

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.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni ed osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato da ultimo nella seduta del 6 luglio.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che, come anticipato nella seduta di ieri, il relatore, onorevole Tullo, ha inviato per posta elettronica nella mattina di oggi a tutti i componenti della Commissione la propria proposta di parere. Lo invita pertanto ad illustrarla, anche in relazione alle richieste formulate dai colleghi nel corso del dibattito o trasmesse per iscritto.

Mario TULLO (PD), *relatore*, fa presente di aver ricevuto numerose richieste di elementi da inserire nella proposta di parere sull'atto in esame, che sono state avanzate nel corso del dibattito o trasmesse per scritto o rivolte a lui direttamente. Rileva che già nella proposta di parere che è stata inviata ai colleghi, un numero rilevante di queste richieste, provenienti da diversi Gruppi, risultavano già accolte. Fa presente di aver comunque formulato una nuova versione della proposta di parere per poter accogliere altre richieste (*vedi allegato 3*). Osserva che sono state evidenziate, ai fini di una migliore comprensione del testo, le modifiche apportate rispetto alla versione anticipata per posta elettronica. In particolare, nelle premesse, laddove si fa uno specifico riferimento alla Sardegna, è richiamato anche il porto di Arbatax. Alla condizione n. 14 è stata inserita, su richiesta dell'onorevole Mognato, una più stringente formulazione dei requisiti necessari per la nomina a Segretario generale, prevedendo che il nominato debba possedere sia competenze nel settore trasporti, sia competenze nelle materie amministrativo-contabili. È stata inserita l'osservazione di cui alla lettera g), che recepisce una proposta dell'onorevole Liuzzi. È stata interamente riformulata l'osservazione di cui alla lettera i), in modo da recuperare il suggerimento dell'onorevole Franco

Bordo in materia di sviluppo dell'intermodalità e della logistica. Sono state inserite l'osservazione *m)*, che corrisponde a una proposta dell'onorevole Oliaro, e l'osservazione di cui alla lettera *q)*, che corrisponde a una proposta dell'onorevole Liuzzi. Infine fa presente di aver modificato l'osservazione di cui alla lettera *s)*, prevedendo che, con il medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri con cui, su richiesta motivata del Presidente della Regione, si dispone la proroga di porti già sedi di Autorità portuali, si disciplini anche la nomina e la composizione degli organi di governo per la fase transitoria. Tiene comunque a ribadire che la proposta di parere già trasmessa stamani recepisce un gran numero di indicazioni pervenute dai membri della Commissione. Sottolinea che alcune delle questioni poste alla sua attenzione dai colleghi, come ad esempio la questione posta dalla collega Oliaro riguardo alla applicazione dell'IMU sulle strutture site all'interno dei porti, interessano profili che, pur non trovando spazio all'interno della proposta di parere, meritano un adeguato approfondimento da parte della Commissione ai fini di pervenire ad una compiuta riforma della legge n. 84 del 1994.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia il Ministro per la sua partecipazione alla seduta della Commissione, che a suo avviso dimostra una forte sensibilità e correttezza istituzionale, nonché grande attenzione verso il lavoro svolto dalla Commissione stessa, nel momento in cui sta per essere varata una riforma importante e attesa, rivolta a rilanciare i porti italiani e a permettere ad essi un forte recupero di competitività. Ritiene che la Commissione abbia fatto un lavoro straordinario e che la proposta di parere del relatore costituisca una sintesi articolata, complessa ed equilibrata tra tutte le istanze emerse.

Anna Maria CARLONI (PD) esprime apprezzamento per il lungo e articolato lavoro che ha impegnato la Commissione

e il Governo in uno sforzo teso al rilancio del sistema portuale italiano. Ritiene che nella definizione dell'atto in esame un elemento di complessità sia stato introdotto dalla modifica richiesta dalla Conferenza delle Regioni nell'ambito del parere della Conferenza unificata, relativa alla moratoria per i porti già sede di Autorità portuale, in modo da garantire il mantenimento dell'autonomia finanziaria e amministrativa di questi stessi porti per un periodo fino a 36 mesi. Ricorda che la questione è stata oggetto di dibattito nel corso dell'esame della Commissione, con l'affermazione di posizioni fortemente contrastanti. Comprende che l'ipotesi si presenta come l'esito di una delicata mediazione politica tra il Governo e le regioni, ma ritiene convintamente che, nello spirito della riforma, non dovrebbero essere introdotti elementi che ne pregiudichino l'effettiva applicazione e ne mettano a rischio l'efficacia. Giudica comunque apprezzabile la modifica proposta nel parere che fa riferimento ad un termine di proroga congruo per una eventuale dilazione nell'avvio del nuovo sistema, che pertanto può essere anche inferiore ai 36 mesi, e che evidenzia l'esigenza di tener conto delle considerazioni svolte sul punto nel parere del Consiglio di Stato, nonché richiede, per il riconoscimento della proroga, motivi oggettivi di indubbia validità. Invita pertanto il Governo, che dovrà valutare le motivazioni addotte dalle regioni per la richiesta di proroga, di prestare la massima attenzione affinché siano concesse proroghe nei soli casi in cui ciò risulti indispensabile in ragione di esigenze indubitabili connesse al funzionamento dei porti in questione.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) si associa ai ringraziamenti al Ministro, per l'attenzione dimostrata nei confronti dei lavori della Commissione nell'intero corso dell'esame del provvedimento. Ringrazia anche il relatore, nella cui proposta di parere, che contiene numerosi spunti condivisibili, emerge la trentennale esperienza maturata nel settore. Intende tuttavia sottolineare

con forza alcuni profili problematici che rischiano di minare l'efficacia di tale importante riforma. In primo luogo le carenze del sistema ferroviario, che incidono anche per il corretto sviluppo dei porti, e in secondo luogo la scarsa autonomia finanziaria delle autorità portuali, che invece deve essere rafforzata. Condivide infine la preoccupazione manifestata dalla collega Carloni, con particolare riferimento all'eventualità che si moltiplichino le richieste di differimento dell'applicazione del nuovo sistema.

Roberta OLIARO (SCpI) ringrazia il Ministro per la sensibilità dimostrata riguardo ad una riforma a suo giudizio di grande importanza e attesa ormai da molti anni e ringrazia altresì il relatore per aver accolto numerose richieste avanzate da lei stessa e da altri colleghi al riguardo. Ribadendo quanto già espresso nel corso dell'audizione del Ministro svoltasi di fronte alla Commissione nell'ambito dell'esame del provvedimento, sottolinea l'esigenza di un coordinamento di tutti i soggetti che intervengono in fase di controllo. Osserva infatti che, rispetto ad esempio alle concessioni per i terminalisti, intervengono già il Ministero, le capitanerie di porto, l'Antitrust, le autorità di sistema e da ultimo, come evidenziato dallo schema di decreto in esame, interverrà anche l'Autorità di regolazione dei trasporti, rischiando, a suo giudizio, di rallentare i procedimenti, andando contro l'esigenza di snellimento e semplificazione che rappresenta uno degli obiettivi principali dell'atto in esame. Quanto al Tavolo del partenariato, che condivide, ritiene opportuno che esso non intervenga su questioni che a suo giudizio riguardano le strategie che le imprese devono decidere autonomamente. In ultimo sottolinea la questione, già evidenziata nel corso del dibattito, ma non inserita nella proposta di parere, della disomogenea applicazione dell'IMU sulle strutture portuali, evidenziando che questo comporta una perdita per le casse dello Stato, dal momento che sono stati accolti tutti i ricorsi fatti da operatori privati proprietari di tali strut-

ture volti a non pagare l'imposta. Auspica quindi che su tale tema, oggetto di un emendamento a propria firma presentato al decreto-legge n. 113 del 2016, il Governo ponga una forte attenzione, in quanto la sua risoluzione comporterebbe effetti di semplificazione e consentirebbe di eliminare gli effetti distorsivi che si sono finora prodotti.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente alla deputata Oliaro che tale ultima questione non avrebbe potuto essere inserita nella proposta di parere del relatore, in quanto si colloca al di fuori del perimetro della delega alla quale lo schema di decreto in esame dà attuazione.

Vincenzo GAROFALO (AP) ringrazia il Ministro per la presenza in Commissione, che reputa un elemento di straordinaria attenzione, e ringrazia altresì il relatore Tullo per aver cercato di accogliere la massima parte delle istanze a lui pervenute in ordine alla proposta di parere sullo schema di decreto legislativo in esame. Osserva che la riforma all'esame della Commissione è da lungo tempo attesa dagli operatori del *cluster* marittimo al fine di un reale e necessario ammodernamento del sistema e reputa assai rilevanti numerose disposizioni in essa contenute che rappresentano l'accoglimento di istanze pervenute dagli operatori marittimi. Giudica la proposta di parere del relatore un lavoro attento e scrupoloso che mette in evidenza alcune questioni critiche da porre all'attenzione del Governo, come ad esempio l'esigenza di coordinamento riguardo alla integrazione modale e logistica, che a suo avviso rappresenta la chiave di volta del sistema dei trasporti nazionale. Riguardo alla questione messa in evidenza dalla collega Carloni, ritiene che la proposta di parere del relatore rappresenti una soluzione equilibrata, che tiene conto sia della posizione del Governo che dell'esigenza di ascoltare le richieste che vengono dalle regioni.

Franco BORDO (SI-SEL) riconosce che il lavoro svolto dal relatore ha permesso di recepire alcune delle questioni poste anche dal proprio Gruppo nel corso del dibattito. Altri aspetti invece non assumono nella riforma in esame il rilievo che meritano. Per questo motivo ritiene opportuno ribadire gli elementi che, a suo giudizio dovrebbero essere centrali in una riforma del sistema dei porti. Si tratta dell'applicazione dei principi di trasparenza, non discriminazione e concorrenza nell'ambito delle concessioni terminalistiche portuali e dei servizi tecnico-nautici, dell'istituzione degli ambiti logistici di area vasta, dell'applicazione del principio della separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale, del potenziamento del ruolo del Tavolo di partenariato della risorsa mare, rispetto al quale avanza la richiesta che si precisi che si tratta di pareri obbligatori seppur non vincolanti. Ribadisce comunque che alcuni di questi aspetti sono considerati nella proposta di parere predisposta dal relatore che, come già sottolineato da altri colleghi nel corso del dibattito, fa emergere la lunga esperienza maturata nel settore portuale.

Romina MURA (PD) nell'apprezzare la forte attenzione del Ministro sull'atto in esame e la considerazione da lui dimostrata nei confronti del lavoro della Commissione e nel ringraziare il relatore per la sintesi operata nella proposta di parere tra la visione strategica generale e le legittime richieste delle regioni, osserva che l'intesa raggiunta tra Stato e regioni dimostra la consapevolezza di tutte le istituzioni delle enormi potenzialità del sistema portuale nazionale. Sottolinea la peculiarità della realtà della Sardegna, per la propria natura di isola e per la posizione nel Mediterraneo. Per la regione pertanto il rilancio del sistema portuale rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo del territorio. Ritiene infatti che, in particolare per i territori insulari, l'autorità portuale debba comprendere tutte le realtà portuali e pertanto anche i porti regionali, al

fine di costituire un sistema che rafforzi le potenzialità dei territori e che permetta al paese, anche attraverso le reti TEN-T di intercettare quote significative dei traffici marittimi a livello globale. Proprio in relazione alle reti TEN-T sottolinea l'esigenza che l'Italia promuova in sede europea la definizione di un corridoio mediterraneo. Ritiene altresì che non ci sia alcun conflitto tra il Governo e le regioni a statuto speciale, che a suo avviso hanno contribuito, al pari delle altre, a definire la strategia portuale. Osserva in ultimo, che sarebbe opportuno permettere alle regioni di cambiare la sede legale delle autorità portuali presenti sui propri territori, anche in considerazione degli andamenti del traffico passeggeri, merci e crocieristico che si registrano nel tempo.

Michele META, *presidente*, comunica che è stata presentata una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 4*) da parte del gruppo del MoVimento 5 Stelle.

Nicola BIANCHI (M5S) ringrazia il relatore per la disponibilità dimostrata su alcune questioni poste alla sua attenzione ai fini della elaborazione della proposta di parere, che tuttavia non sono sufficienti a rendere condivisibile la riforma presentata dal Governo. Ribadisce pertanto le posizioni fortemente critiche espresse dal proprio Gruppo nel corso del dibattito e, dopo aver illustrato la proposta alternativa di parere, preannuncia il voto contrario del proprio Gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Michele MOGNATO (PD) ringrazia il relatore ed esprime apprezzamento per l'attenzione dimostrata dal Ministro in ordine alla riforma del sistema portuale. Sottolinea l'esigenza che il tavolo di coordinamento nazionale, che la proposta di parere chiede che venga presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, costituisca una vera e propria cabina di regia volta al coordinamento e alla costruzione di un sistema portuale e logistico integrato ed efficiente, volto a

rilanciare i traffici marittimi nel Paese e a permettere un effettivo recupero di competitività. Per questo segnala l'esigenza che l'organizzazione e il funzionamento del tavolo possano essere articolati con riferimento alle singole aree regionali.

Mario TULLO (PD), *relatore*, nel ringraziare il Ministro per la sua presenza, che testimonia la forte attenzione su un tema a suo giudizio fondamentale per lo sviluppo del Paese, fa presente che l'atto in esame conduce ad una ridefinizione della *governance* del sistema portuale. Osserva peraltro che sussistono altre questioni importanti che è necessario affrontare per completare la riforma della legge n. 84 del 1994. Ringraziando i colleghi per il lavoro svolto, sottolinea l'esigenza che non si configurino situazioni di conflittualità all'interno dei porti e che venga valorizzato il dialogo tra il mondo dell'impresa e il mondo del lavoro. Proprio per questa ragione propone una nuova formulazione della propria proposta di parere, nella quale l'osservazione di cui alla lettera p), relativa alle commissioni consultive locali, è trasformata in una condizione. Riguardo al tema posto dalla collega Carloni e ripreso da altri colleghi nel corso del dibattito, auspica che non vengano chieste proroghe da parte delle regioni al fine di poter procedere ad una applicazione immediata della riforma e all'avvio del nuovo sistema previsto dal provvedimento all'esame della Commissione.

Il ministro Graziano DELRIO, esprime il convinto assenso del Governo sulla proposta di parere del relatore, come da ultimo riformulata, che è frutto di un lavoro di confronto tra tutte le forze politiche nell'ambito della Commissione e di una approfondita interlocuzione con il Ministero. Ringrazia pertanto il relatore, il presidente e i membri della Commissione e le strutture tecniche di supporto, facendo presente che il Governo terrà nella dovuta considerazione le richieste di modifiche e integrazioni contenute nel parere. Ritiene che il testo che tornerà

all'esame del Consiglio dei Ministri sia più completo e più ricco. Più in generale, sottolinea che l'approvazione del decreto in esame rappresenta un passaggio fondamentale anche al fine di affrontare nelle condizioni migliori gli altri aspetti che sono connessi alla riforma della legge n. 84 del 1994, permettendo di pervenire, già a partire dalle prossime settimane, ad un quadro assai più stabile della *governance* dei porti italiani. Ritiene che il rapporto con le regioni abbia una rilevanza fondamentale e che debba fondarsi sul rispetto degli ambiti di competenza di ciascun livello di governo. A tale riguardo, nel richiamare la competenza statale sui porti di interesse nazionale, formula l'impegno a valutare le richieste di proroga che saranno avanzate dalle regioni sulla base di elementi rigorosi e oggettivi. Nell'esprimere il proprio apprezzamento per l'attività di tutti i soggetti che operano nei porti, tra cui cita in particolare il corpo delle capitanerie di porto, evidenzia che i porti italiani stanno registrando segnali di ripresa in termini di traffico sia di passeggeri sia di merci. Giudica indispensabile che si proceda speditamente alla approvazione della riforma in esame, che a suo avviso, unitamente agli investimenti volti a potenziare le interconnessioni tra i porti e le altre infrastrutture di trasporto, fondamentali per un adeguato sistema logistico, potrà permettere un forte recupero della competitività, sia in termini economici che occupazionali, non solo per il sistema portuale ma per tutto il Paese.

Michele META, *presidente*, ritiene la riforma della *governance* portuale un passaggio decisivo per il rilancio dei porti italiani e per lo sviluppo del traffico marittimo. Per questa ragione esprime la propria soddisfazione per il lavoro accurato e approfondito che la Commissione ha svolto in stretto confronto con il Ministero competente. Ribadisce pertanto il proprio ringraziamento al Ministro per aver voluto attestare con la propria partecipazione alla seduta della Commissione l'impegno comune che Governo e Parlamento hanno dedicato insieme a elaborare

e perfezionare il testo dell'atto in esame nella consapevolezza della rilevanza degli effetti che la riforma potrà dispiegare in relazione al rilancio e alla crescita dei porti italiani.

Nessun altro chiedendo di intervenire, pone in votazione la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore, come riformulata, avvertendo che, se questa sarà approvata, risulterà preclusa la proposta alternativa di parere presentata dal gruppo del MoVimento 5 stelle.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore, come da ultimo riformulata (*vedi allegato 5*).

La seduta termina alle 15.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.10.

ALLEGATO 1

Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete *internet* per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti.**C. 2520 Quintarelli ed altri.****EMENDAMENTI APPROVATI**

ART. 2.

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, sostituire le parole da: come « accesso ad internet » fino alla fine del periodo con le seguenti: come « accesso ad internet » o « servizio internet », un accesso o servizio di connettività che limiti la possibilità di fruizione da parte dell'utente a una porzione e/o sottinsieme di servizi offerti sulla rete internet;

b) sopprimere il secondo periodo;

c) sostituire il terzo periodo con il seguente: Per l'accesso o servizio di connettività di cui al periodo precedente la documentazione contrattuale deve indicare, con il maggior grado di precisione tecnicamente possibile, le limitazioni poste rispetto ad un accesso o servizio di connettività che consenta la fruizione illimitata di servizi offerti sulla rete internet.

2. 1. (nuova formulazione) Caparini, Attaguile, Liuzzi.

ART. 3.

Al comma 1, alinea, sostituire le parole: In coerenza con la seguente: Compatibilmente.

3. 2. Il Relatore.

Al comma 1, lettera a), sostituire la parola: ridurre con le seguenti: prevenire o mitigare.

3. 3. Il Relatore.

Al comma 4 apportare le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, sostituire le parole: al terminale di un utente finale con le seguenti: ai terminali di utenti finali;

b) al secondo periodo, sostituire le parole: e le notifica celermente all'utente. con le seguenti: e le notifica al proprio utente.;

c) al terzo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: e, limitatamente ai soli casi di effettivo, significativo e grave pericolo di danno all'integrità o alla sicurezza della rete internet ovvero al servizio del fornitore o di serio danno ai terminali di utenti finali, di cui al comma 1, lettera b), il fornitore di connettività provvede a segnalare tale circostanza, entro sei ore dalla scoperta, all'autorità giudiziaria, al Computer Emergency Response Team (CERT) nazionale, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico ai sensi del comma 4 dell'articolo 16-bis del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, e all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, fornendo i dati tecnici strettamente necessari per prevenire il fatto dannoso nel rispetto delle norme a tutela della riservatezza dei dati personali.

3. 1. (nuova formulazione) Caparini, Oliaro, Catalano.

ART. 4.

Al comma 1, primo periodo, sostituire la parola: legali con la seguente: leciti.

4. 1. *(nuova formulazione)* Caparini, Attaguile, Oliaro, Catalano.

Al comma 2, dopo le parole: contenuti o servizi inserire le seguenti: , salvo che gli

stessi non rientrino nei casi previsti dal comma precedente.

4. 3. Paolo Nicolò Romano, Liuzzi.

ART. 6.

Al comma 1, sostituire le parole: individuata ai sensi dell'articolo 144-bis con le seguenti: di cui all'articolo 27.

6. 1. Il Relatore.

ALLEGATO 2

Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete *internet* per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti.**C. 2520 Quintarelli ed altri.****CORREZIONI DI FORMA**

Apportare le seguenti modificazioni:

all'articolo 3, comma 1, alinea, sostituire le parole: « non è consentito ostacolare, ovvero rallentare rispetto alla velocità alla quale sarebbe fornito a un utente nella stessa area avente la medesima capacità di banda e con accesso illimitato alla rete *internet*, l'accesso ad applicazioni e servizi *internet* » *con le seguenti:* « non è consentito ostacolare l'accesso ad applicazioni e servizi *internet*, ovvero rallentarlo rispetto alla velocità alla quale sarebbe fornito a un utente nella stessa area avente la medesima capacità di banda e con accesso illimitato alla rete *internet* »;

all'articolo 3, comma 1, lettera b), sostituire le parole: « nonché il servizio del fornitore » *con le seguenti:* « nonché del servizio del fornitore »;

all'articolo 3, comma 4, primo periodo, dopo le parole: « al servizio del fornitore » *aggiungere le seguenti:* « di reti o di servizi di comunicazione elettronica »;

all'articolo 3, comma 4, terzo periodo, apportare le seguenti modificazioni:

c) sostituire le parole: « fornitore di connettività » *con le seguenti:* « fornitore di reti o di servizi di comunicazione elettronica »;

all'articolo 4, comma 1, sostituire le parole: « si connette e » *con le seguenti:* « si connette o »;

all'articolo 5, comma 1, sostituire le parole: « di cui all'articolo 1 del decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, e alle delibere attuative dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni » *con le seguenti:* « di cui alle delibere dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, attuative dell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40 »;

all'articolo 6, sostituire il comma 2 con il seguente: « 2. L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni vigila sull'osservanza delle disposizioni dell'articolo 3 della presente legge nonché degli articoli 3, 4 e 5, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/2120 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, accerta le violazioni delle medesime disposizioni commesse dai fornitori di reti o di servizi di comunicazione elettronica e irroga le sanzioni di cui all'articolo 98, comma 11, del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, e successive modificazioni ».

ALLEGATO 3

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.**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

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, anche 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'alinnea, 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 spedizionieri;

f) da un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi;

g) da un rappresentante degli auto-trasportatori 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 atten-

gono 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 comprovate esperienze e qualificazioni 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;*

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 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;

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 isti-

tuisce 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 all'articolo 15 della legge n. 84 del 1994, di cui l'articolo 15 dello schema in esame dispone l'abrogazione, valuti il Governo l'opportunità di mantenere in ogni porto, conformemente a quanto previsto dai commi 1, 1-*bis* e 2 del vigente articolo 15 della legge n. 84 del 1994, una commissione consultiva composta dai rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto, da un rappresentante dei lavoratori dell'Autorità di sistema portuale e da rappresentanti delle categorie imprenditoriali operanti nel porto, con specifico riferimento a armatori; industriali; imprenditori di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge n. 84; spedizionieri; agenti e raccomandatori marittimi; autotrasportatori operanti nell'ambito portuale. I rappresentanti dei lavoratori dovrebbero essere designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale, i rappresentanti delle categorie imprenditoriali dalle rispettive associazioni nazionali di categoria, il rappresentante degli autotrasportatori dal comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori e dovrebbero essere nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La commissione dovrebbe avere le funzioni consultive previste dal comma 2 del vigente articolo 15 della legge n. 84;

q) 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;

r) 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;

s) 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*.

ALLEGATO 4

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.**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO M5S**

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 (303),

premesso che:

la legge 7 agosto 2015, n. 124, recante « Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche », all'articolo 8, comma 1, lettera f) prevede, con riferimento agli enti pubblici non economici nazionali che svolgono attività omogenee, 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 »;

all'articolo 29 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, cosiddetto « Sblocca Italia », si individuano la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti come strumenti per la realizzazione degli obiettivi del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, disposto dal decreto legislativo n. 105 del 2015 e adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 agosto 2015;

uno dei principi ispiratori della delega effettuata dal legislatore è rappresentata dall'obiettivo di attuare una razionalizzazione della disciplina vigente al fine prioritario di rendere maggiormente efficiente l'intero sistema portuale dei trasporti e della logistica, con ampio risalto per lo sviluppo della intermodalità, nonché del miglioramento della competitività del sistema portuale del nostro Paese;

in termini di competitività delle infrastrutture portuali l'Italia, già al 55° posto nella graduatoria mondiale secondo il Global Competitiveness Report 2013-2014 del World Economic Forum, nell'arco di un anno è addirittura calata di una posizione attestandosi nel *Report* 2015-2016 dopo Paesi come Turchia e Egitto, che fino alla rilevazione dell'anno precedente erano rispettivamente al 57° e al 66° posto;

nel corso degli ultimi due anni si sono succeduti numerosi e non propriamente legittimi commissariamenti dei vertici delle Autorità portuali che, derogando alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e abusando delle prerogative disposte dal decreto-legge 16 maggio 1994, n. 293, convertito in legge 15 luglio 1994, n. 444, hanno sancito la trasformazione di una procedura di per sé eccezionale e emergenziale, come appunto il commissariamento di un organo amministrativo, in una pratica sistematica sfociata nella nomina plurima e continuata dello stesso commissario alla stessa Autorità portuale anche per tre, quattro o addirittura sette mandati;

nel corso dell'ultimo triennio intrecci politici e interessi economici di grandi imprese hanno riguardato la gestione commissariale di alcune Autorità portuali. Uno dei casi più eclatanti è rappresentato dall'indagine riguardante le indebite influenze sul progetto Tempa Rossa in Basilicata in cui furono coinvolti l'allora Ministro dello Sviluppo Economico, il lobbista Gianluca Gemelli, l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, vertici della Total e vari esponenti della politica e delle amministrazioni locali. Come emerso nel corso delle indagini le influenze e gli scambi di favori avrebbero interessato anche la scelta del commissario dell'Autorità portuale di Augusta, Alberto Cozzo, nominato per tre mandati consecutivi a partire dal novembre 2014 fino al maggio 2016, e non più riconfermato a seguito delle notizie giudiziarie emerse;

aspetti ulteriormente critici del processo di commissariamento governativo sono altresì emersi nel caso dell'Autorità portuale di Catania con la nomina di Cosimo Indaco, anch'essa per tre mandati consecutivi a partire dal settembre 2014 e in carica fino all'aprile 2016. Anche in quel caso il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ha potuto riconfermare il commissario anche alla luce della segnalazione, da parte di parlamentari del Movimento 5 Stelle, di ipotesi di conflitto di interessi per Indaco in quanto socio della « Angelo Perez di Cosimo Indaco & Co. » società di spedizioni doganali operante nel porto di Catania sotto la gestione del medesimo commissario. La sussistenza di una ipotesi di conflitti di interessi tra la carica di vertice dell'Autorità portuale di Catania e quella di socio la cui attività è regolata dalla stessa Autorità è stata confermata dall'Autorità nazionale anti corruzione;

nello schema di decreto legislativo in esame l'accorpamento delle Autorità portuali vigenti, passando da 24 a 15, è considerato uno degli strumenti volti a migliorare il coordinamento delle politiche portuali e logistiche. Tale obiettivo troverebbe la sua massima espressione nel

combinato disposto della riduzione dei centri decisionali, ai sensi dell'articolo 5, e dell'accentramento dei poteri di indirizzo, pianificazione e coordinamento a livello centrale e nazionale attraverso l'istituzione del Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter;

l'impostazione verticistica e centralistica dei nuovi *iter* decisionali e di pianificazione strategica è altresì disposta, a norma di legge, dalle novelle all'articolo 8:

1) con riguardo alla nomina dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale, la vigente terna di esperti indicata dagli enti locali è sostituita dalla sola intesa tra la regione interessata e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fatta salva la possibilità per quest'ultimo di ricorrere alla procedura di cui all'articolo 14-*quater* della legge 8 agosto 1990, n. 241, qualora non vi fosse alcuna intesa;

2) a sua volta il Presidente nomina e presiede il Comitato di gestione, nuovo organo collegiale che sostituisce parzialmente il Comitato portuale di cui al vigente articolo 9;

3) il Presidente, altresì, propone al nomina e la revoca del Segretario generale, anch'esso nuovo organo individuale che si sostituisce a quello collegiale del Segretariato generale di cui al vigente articolo 10. In particolare si rileva come, a differenza delle disposizioni in vigore, il nuovo Segretario generale non è più preposto alla segreteria tecnico-operativa di supporto alla attività istituzionale dell'Autorità portuale. Nel testo novellato il Segretario generale è invece preposto agli Uffici territoriali portuali presenti nell'area di competenza dell'Autorità di sistema portuale, ai sensi dell'articolo 6-*bis*;

con parere n. 1142 del 9 maggio 2016, il Consiglio di Stato pur riconoscendo in linea di principio un « valore strategico » dell'impianto riformatore in quanto — presumibilmente — orientato a migliorare il cosiddetto « sistema mare » per renderlo a tutti gli effetti un volano

dello sviluppo economico del Paese, ha espresso una serie di criticità segnalando innanzi tutto una certa timidezza da parte del Governo nell'affrontare la riorganizzazione delegata dal legislatore, poiché, pur con le innovazioni nella *governance* e le « semplificazioni » messe in atto, non sembra che le aspettative nutrite siano ancora state soddisfatte. A questa denuncia sugli aspetti più macroscopici della cosiddetta « riforma della pubblica amministrazione », il Consiglio di Stato illustra una serie di rilievi, alcuni già accolti nel testo trasmesso per l'esame parlamentare altri invece ancora inevasi:

a) al comma 5 dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, come riformulato dall'articolo 5 dell'atto del Governo in esame, si richiede l'espunzione del riferimento all'autonomia anche regolamentare delle Autorità di sistema portuali, poiché non è previsto nel nostro ordinamento alcun disposto normativo che riconosca alle Autorità portuali tale autonomia, se non relativa all'adozione del regolamento interno di amministrazione e contabilità;

b) al medesimo comma si ravvisa il rischio interpretativo dovuto dalla sussistenza di un riferimento esplicito ai rapporti pubblicistici considerando l'Autorità di sistema portuale un ente pubblico cui si applicano le disposizioni della legge n. 70 del 1975 e del decreto legislativo n. 165 del 2001, mentre all'articolo 10, comma 6, permane la vigente disposizione secondo cui i rapporti di lavoro del personale delle Autorità portuali sono disciplinati dal diritto privato;

c) al comma 12 del già citato articolo 6, la possibilità per le nuove Autorità di sistema portuale di assumere « partecipazioni in iniziative pubbliche » rileva dubbi sul significato e sul rischio di un abuso interpretativo che potrebbe seguire all'adozione del testo in esame;

d) all'articolo 6, che introduce *ex novo* l'articolo 6-bis, si rilevano « i rischi di duplicazione delle strutture amministrative [...], con la conseguente vanificazione

degli obiettivi della riforma, tra i quali il conseguimento di risparmi finanziari »;

e) sempre con riferimento agli aspetti finanziari, al comma 2 dell'articolo 7 così come riformulato, seppur si definisce esplicitamente che i componenti del Tavolo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis partecipano a titolo gratuito, specificando che eventuali rimborsi spese non sono posti a carico delle Autorità di sistema portuale, senza però precisare se e chi deve farsene carico;

f) a fronte della istituzione del Comitato di gestione in sostituzione di quello portuale vigente, si segnala il rischio di squilibri tra la rappresentanza degli enti territoriali e quella delle componenti socio-produttive finora presenti. Per evitare ciò si segnala l'opportunità di provvedere a rafforzare il ruolo partecipativo di tali componenti al Tavolo di partenariato della risorsa mare che rappresenterebbe nella nuova *governance* l'unico consesso in cui possono esprimersi tali realtà;

g) con riferimento al sopra richiamato Tavolo di partenariato oltre a rilevare che si tratta di un organismo *ad hoc* con sole funzioni consultive esterno al perimetro organico delle neoistituite Autorità di sistema portuale, si segnala la debolezza dispositiva dell'articolo 11-bis laddove con riferimento al « confronto partenariale ascendente e discendente » oltre che riferirsi agli indirizzi generali contenuti nel Codice di condotta sul partenariato di cui al Regolamento (UE) n. 240/2014, sia necessario definire al meglio le procedure di partecipazione e di consultazione delle categorie professionali interessate;

h) perplessità di merito e metodo sono segnalate con riferimento al tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo aggiuntivo 11-ter;

i) un certo grado di confusione e vaghezza è altresì rilevato nelle disposizioni degli articoli 16 e 18, che introdu-

cono rispettivamente lo Sportello unico amministrativo e Sportello unico doganale e dei controlli;

osservato che:

il decreto-legge n. 133 del 2014, cosiddetto « Sblocca Italia » non è richiamato nelle premesse dello schema di decreto legislativo in parola;

il decreto-legge sopra richiamato, è stato oggetto di numerosi ricorsi presso la Corte costituzionale la quale, tra le altre, con sentenza 17 novembre-11 dicembre 2015, n. 261, ha dichiarato « l'illegittimità costituzionale del presente comma, nella parte in cui non prevede che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni »;

in sede di esame parlamentare del disegno di legge di conversione del decreto Sblocca Italia sono state ripetutamente segnalate criticità di manifesta illegittimità costituzionale da parte dei membri del Gruppo Movimento 5 Stelle. Ciò nonostante tali segnalazioni e le proposte di modifica finalizzate a migliorare e legittimare il portato testuale e dispositivo del testo di legge non sono state accolte;

l'impostazione ampiamente illegittima per i profili di costituzionalità è stata nuovamente fatta propria dal Governo in occasione del disegno di legge delega per la riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, comunemente nota come « Delega Madia », approvata in via definitiva legge n. 24 del 2015. In tale occasione, anche alla luce dei ricorsi avverso l'impostazione incostituzionale caratterizzante il decreto Sblocca Italia, gli stessi parlamentari del Gruppo Movimento 5 Stelle possono intervenire più ampiamente vedendo accolte le proposte emendative riguardanti il rafforzamento del ruolo parlamentare attraverso l'individuazione del doppio parere delle Commissioni competenti per l'adozione dei decreti legislativi di attuazione, nonché il coinvolgimento delle Regioni nell'*iter* di predisposizione dei singoli schemi di decreto legislativo;

la pratica, richiamata in premessa, di commissariamento protratto e sistematico dei vertici delle Autorità portuali oltre che alienare dal processo decisionale regioni e enti locali, soggetti istituzionali ai quali è riconosciuta per legge la prerogativa di individuare i candidati alla presidenza delle Autorità portuali, sarebbe stata giustificata da vari esponenti della maggioranza parlamentare nonché dallo stesso Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in virtù di una fase transitoria di riforme che, presumibilmente partita nel 2014 con l'adozione del decreto-legge Sblocca Italia andrebbe ad esaurirsi, almeno in via generale, con l'adozione del decreto legislativo di cui allo schema in esame;

il Governo avrebbe sostenuto la necessità per oltre due anni di derogare alla legge n. 84 del 1994 abusando delle disposizioni di cui al decreto legge n. 293 del 1994, sottoponendo realtà amministrative di assoluto rilievo strategico, quali le Autorità portuali, ad una gestione commissariale e privandole della possibilità di accedere e implementare le proprie azioni nonché le scelte strategiche per il territorio di competenza e per l'intero Paese, individuando tra i nuovi vertici figure ampiamente favorevoli, politicamente prima ancora che tecnicamente, al processo di riforma promosso dall'Esecutivo;

l'ulteriore declassamento dell'Italia nell'indice di competitività mondiale registrati nel corso del triennio 2013-2015 trova riscontro anche nei casi richiamati in premessa di intrecci di indebiti interessi politico-economici che gravitano attorno alle Autorità portuali e alle pratiche adottate dal Governo;

a fronte di questa massima centralizzazione che si appresta a essere ben altro dal coordinamento di cui lo stesso Ministro Delrio ha parlato in occasione dell'audizione svoltasi di fronte alla Commissione il 23 giugno 2016, lo schema di decreto legislativo – come peraltro segnalato nel parere del Consiglio di Stato – depaupera i criteri ispiratori delle delega orientati alla razionalizzazione del sistema

da un lato andando a prevedere nei porti già sedi di Autorità portuali l'istituzione degli Uffici territoriali portuali, sottoposti al Segretario generale, e dall'altro disponendo l'istituzione del Tavolo di partenariato risorsa mare, consesso che non è tra gli organi delle Autorità di sistema portuale ma che raccoglie in sé buona parte dei componenti dei vigenti Comitati portuali e Commissioni consultive di cui rispettivamente agli articoli 9 e 15 della legge n. 84 del 1994;

con particolare riferimento alle abrogazione dell'articolo 15, si rileva che nella relazione illustrativa è riportato che le funzioni delle commissioni consultive « saranno in parte svolte dai Tavoli di partenariato della risorsa mare » laddove, in realtà, all'articolo aggiuntivo 11-*bis*, di cui all'articolo 12 dello schema in esame, le funzioni del predetto Tavolo di partenariato previste dal comma 2 comprendono solo una delle funzioni delle commissioni consultive vigenti, quella riguardante l'organizzazione del lavoro in porto;

appare del tutto fuorviante l'idea che ridurre il numero e la composizione delle sedi decisionali nonché dei soggetti partecipanti possa essere considerato automaticamente elemento di razionalizzazione dei costi nonché miglioramento delle *performance*. Si rileva come nella Relazione tecnico-finanziaria il Governo, nel prospetto di cui a pagina 2, nell'illustrare la riduzione del numero delle vigenti Autorità portuali, nonché dei componenti dei loro stessi organi, indichi con riguardo alla segreteria tecnico-operativa il passaggio da 24 a nessuna segreteria, senza alcun riferimento alla istituzione e alla implementazione dei nuovi Uffici territoriali portuali di cui all'articolo 6-*bis* della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'articolo 6 dello schema in esame. Verosimilmente, infatti, va considerato che in almeno 8 delle nuove Autorità di sistema portuale saranno istituiti Uffici territoriali portuali;

sul piano della complessità e della composizione territoriale e portuale si rileva che, pur apprezzando il riferimento

ad un criterio oggettivo per l'individuazione della sede delle Autorità di sistema portuale presso i porti centrali così come indicati dall'allegato II parte 2 del Regolamento (UE) n. 1315/2013, si rileva come a tale criterio si sia derogato per individuare l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Gaeta, Fiumicino) laddove nessuno di questi porti è indicato come centrale dal richiamato Regolamento, mentre non si sia ritenuto di approfondire l'eventuale individuazione di una soluzione diversa per la *governance* della portualità in un territorio come quello della Sardegna;

nessun riferimento è dato in merito alle prospettive che attenderanno il personale delle attuali Autorità portuali alla luce della riorganizzazione disposta dal presente schema di decreto legislativo;

nella riorganizzazione della *governance* complessiva del sistema portuale, il Governo ha inteso ridurre il numero di revisori presenti nei collegi di ciascuna Autorità di sistema portuale, passando da sei a cinque membri nel complesso e da tre a due i membri supplenti. A ciò si è aggiunta anche la previsione di cui al novellato comma 1 dell'articolo 11, per la quale i revisori possono essere regolarmente iscritti al registro oppure essere « tra persone in possesso di specifica professionalità » compiendo in tal modo un passo indietro rispetto all'evoluzione della prassi e della normativa con riferimento ai requisiti di tali figure;

non è previsto alcun potere di iniziativa ai comuni che, pur essendo sede di porto, non sono rappresentati nel Comitato di gestione, limitando in tal modo le prerogative e l'autonomia di questi enti locali all'interno delle Autorità di sistema portuale, ciò in particolar modo per il caso della Sardegna dove l'intero territorio portuale regionale sarà soggetto ad una sola Autorità di sistema portuale nonostante la presenza e la particolare dislocazione di numerosi porti di rilievo;

considerato che:

andrebbe previsto che nelle Autorità di sistema portuale in cui vi sono porti non già sede di Autorità portuali, il cui territorio non è incluso nel sistema portuale della città metropolitana dell'Autorità di sistema portuale stessa, i comuni i cui territori includono tali porti siano parimenti rappresentati nei comitati di gestione;

l'approccio verticistico e accentratore abbracciato dal Governo non è rinvenibile solo nello schema di decreto legislativo in esame ma nel più ampio processo di riforme messo in atto dall'Esecutivo in svariati ambiti, *in primis* quello costituzionale, nonché quello delle politiche attive del lavoro, quello della pianificazione delle opere pubbliche e delle procedure amministrative; queste ultime in particolare offrirebbero alla Presidenza del Consiglio dei ministri, nelle disposizioni dello schema di decreto legislativo, atto Governo 309, il potere di individuare e promuovere sul territorio, anche al di là delle prerogative e dei poteri riconosciuti alle autonomie locali, interventi e opere che abbiano ricadute positive in termini occupazionali e economici;

tale impostazione centralistica dello Stato, che lo stesso Ministro delle infrastrutture e dei trasporti quando ricopriva la carica di Ministro per gli affari regionali e delle autonomie, nel precedente Governo Letta, riteneva eccessivamente pesante nei confronti degli enti locali, è oggi sposata e promossa estromettendo le realtà locali dall'*iter* di individuazione dei candidati più idonei alla presidenza delle Autorità di sistema portuale. A ciò si aggiunge la scelta, nel combinato disposto di cui ai nuovi articoli 8, 9, 10 e 11-*ter*, di istituire un'unica linea di comando dal vertice rappresentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per il tramite del presidente del Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri i cui emolumenti sono a carico del bilancio di

previsione dello stesso Ministero. Di fatto il Governo nomina i presidenti delle varie Autorità di sistema portuale e il super presidente nazionale incaricato di coordinarne le attività, peraltro disciplinando le attività del Tavolo con decreto ministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senza alcun intervento da parte dei rami del Parlamento;

al comma 15 dell'articolo 6 così come riformulato dall'articolo 5 dello schema di decreto all'esame appare del tutto evidente una certa incongruenza con i principi ispiratori e gli obiettivi che il Governo sostiene di perseguire con l'atto in parola. Si prevede, infatti, che trascorsi tre anni il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti possa proporre la soppressione delle Autorità di sistema portuale e il loro accorpamento ulteriore nel caso in cui si verificano volumi di traffico inferiori a quelli minimi individuati, eppure nella relazione tecnico-finanziaria si sostiene che: « Il provvedimento si rende necessario per migliorare la competitività del sistema portuale e logistico e agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone [...] », nella relazione illustrativa si sostiene ulteriormente che l'intervento normativo « [...] tende pertanto a trasformare l'attuale quadro frammentato e disarticolato in un moderno ed efficiente sistema nazionale di organizzazione e governo della portualità e della logistica [...] tale frammentazione dispersiva potrà trasformarsi in valore aggiunto unitario e strategico per tutto il sistema economico nazionale », corroborando in tal modo le non poche perplessità riguardanti l'effettiva capacità, anche solo in via previsionale, di questo provvedimento di rilanciare il sistema mare nonché la credibilità dello stesso Governo che anche in svariate sedi ha ripetutamente annunciato la validità, la forza e la funzionalità non solo della riforma delle Autorità portuali ma anche e soprattutto del richiamato Piano nazionale della portualità e della logistica,

esprime

PARERE CONTRARIO.

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 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;

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*.