



**AUDIZIONE CONFETRA SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO IN MATERIA DI RIORGANIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DISCIPLINA AUTORITÀ PORTUALI (ATTO DEL GOVERNO N.303) – Senato della Repubblica – Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni – Roma, 14 giugno 2016**

Il testo sottoposto all'esame del Parlamento, attuativo dell'azione n. 10 tra quelle previste dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, corrisponde all'obiettivo di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci come evidenziato nell'analisi tecnico-normativa che lo accompagna.

Il provvedimento appare coerente con l'introduzione di due nuovi strumenti di pianificazione e programmazione quali il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) ed il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) e, nell'allegato a), dove vengono definite le Autorità di Sistema Portuale, dà finalmente attuazione a quanto previsto dal Regolamento UE 1315/2013 relativo alla definizione dei porti di sistema o porti core.

L'aspetto più qualificante della riorganizzazione proposta è contenuta nell'art.11-ter istitutivo del Tavolo di Coordinamento delle AdSP. Il Tavolo di Coordinamento rappresenta un anello essenziale della logica programmatica. Le AdSP, coordinate dal Ministero, armonizzeranno a livello nazionale e con una visione sistematica e sistemica le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali finalizzati a proporre il nostro Paese come uno dei player del mercato comunitario. Le decisioni del Tavolo, se condivise dal Ministero e dal Governo, potranno essere finanziate dal "*Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture prioritarie*" recentemente costituito e potranno essere cofinanziate dalla UE contribuendo a migliorare la qualità delle infrastrutture di sistemi incardinati sulla domanda esistente o prospettica di mercato.

Sappiamo bene che le norme da sole non producono traffico ma siamo altrettanto consapevoli che con quelle attuali si contribuisce alla decrescita. Lo schema di decreto interviene su molti degli aspetti che hanno contribuito alla stagnazione dei volumi di traffico da/per il nostro Paese e le modifiche previste alla Legge 84/94 fanno da corollario alla programmazione richiamata all'art.11-ter: il ruolo di raccordo assegnato alle nuove Autorità di sistema nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi nell'ambito portuale, la semplificazione della struttura organizzativa con il superamento delle Autorità mono-scalo, la nomina diretta del Presidente da parte del Ministro d'intesa con la/le Regioni interessate, il superamento della commistione di ruoli nei comitati portuali, la costituzione



di più appropriati Tavoli di partenariato (sulle cui competenze e ruoli proprio in queste settimane si è aperto il confronto), la migliore definizione delle previsioni di cui all'art. 4, comma 57 della Legge 350/03 sullo sportello unico doganale.

**A questo proposito auspichiamo che l'art.11-ter che tratta del Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP e delle sue funzioni strategiche possa essere integrato con la previsione che, a seconda della materia trattata, il Ministero possa disporre la partecipazione delle Organizzazioni imprenditoriali rappresentative delle più importanti realtà economiche e logistiche.**

Tutto ciò premesso ci permettiamo di osservare e suggerire:

- art. 4 che modifica l'art. 5 della legge 84/94 - unicamente per ragioni di chiarezza sarebbe utile coordinarne il testo con i contenuti del Decreto legislativo 105/2015 prevedendo la soppressione del comma 5 dell'art. 5 della richiamata legge 84;
- art. 5 che modifica l'art. 6 della legge 84/94 - il comma 4 lett. c) dovrebbe prevedere la revisione del D.M. 14.11.1994 sui servizi generali in particolare riconducendo le attività previste all'art.1 lett. E (stazioni marittime) alla normativa generale sulle autorizzazioni e sulle concessioni; la crescita delle attività crocieristiche ha determinato l'affermarsi di Terminal che però godono ancora di una confusa condizione di monopolio nell'intero porto in quanto fornitori di un servizio di interesse generale;
- art.8 che modifica l'art. 8 della legge 84/94 (Presidente dell'AdSP) - suggeriamo una diversa formulazione delle prime due righe della lett.g del comma 3 che, fermi restando i contenuti - apprezzati - dell'art. 18 relativi alla nuova funzione assorbente da parte dell'Agenzia delle Dogane di tutti gli aspetti funzionali alla velocizzazione delle pratiche di imp/exp, confermi il ruolo dell'AdSP come coordinatrice delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni dando maggior senso ai contenuti successivi del testo stesso;
  - alla lettera n) dello stesso comma 3 proponiamo di cancellare il richiamo all'Autorità di Regolazione dei Trasporti che si sovrapporrebbe alla funzione di regolazione delle AdSP ed a quella più generale del MIT; solo a titolo di esempio richiamiamo il tema del Regolamento ex art. 18 sulle concessioni in corso di approvazione;
- art. 11 bis (Tavolo di partenariato della risorsa mare) – facciamo osservare come, superando la gestione mono-scalo, i porti che dovranno essere rappresentati ai tavoli saranno 57, che la funzione delle AdSP per i compiti assegnati ai loro presidenti (art. 8 lett. h, i) coinvolgono soggetti imprenditoriali e porzioni di territorio



aggiuntivi a quelli che operano nei porti e che partecipavano ai Comitati portuali; rileviamo infine che sarebbe una novità rilevante il coinvolgimento dei soggetti che operano nella filiera logistica; riteniamo quindi che il richiamo alle associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto non sia esaustiva con la conseguenza che per rappresentare tutti i soggetti i tavoli sarebbero pletorici; suggeriamo pertanto di rendere flessibile la rappresentanza ai tavoli di partenariato locale della risorsa mare affidando alle Confederazioni Nazionali cui aderiscono le associazioni firmatarie dei CCNL applicati nei segmenti interessati ai traffici portuali e logistici il compito di indicare i partecipanti ai diversi tavoli tenendo conto delle specificità del singolo sistema portuale/logistico con l'obbligo di designare soggetti rappresentativi sia delle categorie operanti in porto che di quelle del più vasto mondo della logistica terrestre;

- lettera c) dello stesso articolo – suggeriamo di sostituirla con una diversa formulazione che ci permettiamo di rappresentare ..*"alla valutazione annuale della qualità dei servizi resi dalle pubbliche amministrazioni nell'ambito del sistema portuale e logistico di riferimento nonché alla conformità degli assetti produttivi e dei servizi discendenti dall'applicazione degli artt. 14,16,17,18 delle presente legge"*;
- art. 16, comma 6 della legge 84/94 - suggeriamo di far seguire al testo attuale dopo *"il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo..."* le seguenti parole *"salvo che i discostamenti dal Piano di attività risultino motivati, l'AdS potrà procedere alla riduzione delle aree assentite in concessione o a ridurne i tempi di godimento"*.