

Audizione di ASSOPORTI – Associazione Porti Italiani

innanzi

Senato della Repubblica
8^ Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni

nell'ambito dell'esame dell'atto del Governo:

"Schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (303)".

ROMA, 8 GIUGNO 2016

**Vi informiamo che abbiamo cambiato indirizzo:
Via dell' Arco De' Ginnasi, 6 - 00186 Roma**

Modifiche/emendamenti essenziali allo schema di decreto legislativo

- 1a) **Eliminare la previsione che l'AdSP è "sottoposta ai poteri di indirizzo"** del Ministero, previsione che di fatto contraddice l'autonomia dell'ente, **sostituendola con** quella di **"compito di coordinamento strategico** delle AdSP, **al fine di** assicurare la **coerenza** dell'azione di detti enti **con** le previsioni del **PSNPL** - Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica".
Conseguentemente riformulare i compiti del Tavolo Nazionale di coordinamento delle AdSP in coerenza con quanto sopra detto.

 - 1b) Espressamente **escludere l'assoggettamento delle** istituende **AdSP** a norme specificamente riferite invece a pubbliche Amministrazioni nel senso più stretto del termine (a partire dal **DLgs 165 del 2001**) fermo rimanendo l'obbligo di puntuale rispetto di principi fondamentali per enti aventi natura pubblica con compiti di regolazione (ma non solo) a partire da principi quali il buon andamento; l'imparzialità; la trasparenza; l'economicità, modificando la qualificazione delle istituende AdSP in "soggetto giuridico pubblico ad ordinamento speciale ... al quale non si applicano le disposizioni della L. 70 del 1975 ed il D.Lgs n. 165 del 2001 ed ogni altra norma riferita alle pubbliche amministrazioni".

 - 1c) Conseguentemente **escludere** in modo esplicito, inequivocabile e risolutivo **l'applicazione del DLgs n. 165 del 2001 al personale dipendente delle AdSP**, fermi rimanendo i principi fondamentali già richiamati e, se necessari, criteri di riferimento comuni per le assunzioni del personale dipendente e la contrattazione di II livello dello stesso personale dipendente – a tal fine prevedendo il coinvolgimento della rappresentanza unitaria delle AdSP.
-
- 2a) **Esplicitare tra i compiti delle istituende AdSP** la promozione (anche mediante partecipazione societaria, in via subordinata non maggioritaria) di iniziative di investimento aventi le finalità di **promozione di sistemi logistici integrati**; di miglioramento della competitività dei porti; di **sviluppo dell'intermodalità** - anche in funzione della sostenibilità ambientale - ribadendo (per chiarezza e certezza) le previsioni di cui all'art. 46 del DL 101 del 2011, convertito

in L. 214 del 2011. Ciò tanto più considerato che già oggi l'Autorità Portuale può costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidate all'A.P.

- 2b) Conseguentemente **richiamare la possibilità delle Autorità Portuali di affidare a società in house alcuni servizi essenziali**, laddove se ne rammostri la convenienza economica, ad esempio e in particolare, i servizi di sicurezza (security) stante le caratteristiche e il rilievo di quei servizi che vanno oltre l'interesse del solo sistema-porto. Considerato altresì il penetrante controllo pubblico esercitato sulle società che espletano detti servizi di security.
-

- 3) Indispensabile è **precisare i compiti dell'Autorità Marittima in tema di sicurezza specificando che ci si riferisce alla sicurezza "della navigazione"** in ambito portuale. Questo è indispensabile al fine di chiarezza e certezza ed essenziale anche **per superare** potenziali **"conflittualità" e duplicazioni, dannose anche per gli operatori**. Il combinato disposto di previsioni della vigente legge 84 del 1994, non toccato dal decreto legislativo di riordino delle Autorità Portuali, nelle quali si attribuiscono alle stesse AP (oggi) e quindi domani all'AdSP "poteri di regolamentazione e di ordinanza anche in riferimento alla sicurezza ... ed alle condizioni di igiene del lavoro" e "poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa" concorrono a motivare la necessità della specificazione che si propone in mancanza della quale si sono verificate fin qui difficoltà e "frizioni" in danno dell'operatività e delle certezze degli operatori. Alla luce di ciò, la precisazione che i compiti dell'Autorità Marittima in tema di sicurezza si riferiscono alla sicurezza "della navigazione" in ambito portuale di fatto rispondono al criterio direttivo di semplificazione e unificazione delle procedure espressamente richiamate dal legislatore con l'art. 8, c. 1, lett. f), L. 124/2015.
-

- 4) Al fine di una **transizione che garantisca la continuità operativa**, in piena efficienza, nel passaggio dall'attuale al nuovo assetto della governance dei porti, introdurre un articolo nel quale si preveda che:

"Le Autorità Portuali che, secondo le previsioni del presente decreto legislativo, confluiscono in una AdSP, provvedono, entro 12 mesi della data di approvazione del presente decreto legislativo e comunque non oltre il 30 giugno 2017, all'approvazione nei termini di legge dei relativi bilanci; all'armonizzazione di ordinanze, regolamenti e atti che regolano le attività nei porti amministrati; a coordinare ed integrare i rispettivi Piani Operativi Triennali; ad individuare procedure e linee di sviluppo del porto onde consentire alle AdSP, allorché decorso il predetto termine, l'immediata piena operatività e la sollecita adozione del Piano Regolatore di Sistema".

Roma, 24 maggio 2016

Principali proposte di modifica allo schema Decreto Legislativo riguardante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84

Premesse e motivazioni di carattere generale

Lo schema di Decreto Legislativo di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 gennaio 1994, n. 84", è conseguente e attuativo della delega di cui all'art. 8, c. 1, lett. f) della legge n. 124 del 2015 (c.d. "Legge Madia").

Secondo le esplicite previsioni della L. 124/2015, i principi di riferimento sono quelli di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali 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 a amministrative in materia di porti."

Il Decreto Legislativo in parola, però, è anche strumento attuativo del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica approvato con DPCM 26 agosto 2015, secondo le previsioni del DL 133/2014, come si evince, in particolare da due passaggi del PSNPL:

- quello in cui si dichiara l'intendimento di demandare l'attuazione delle azioni/misure del Piano stesso "agli strumenti correttamente applicabili caso per caso" (Cap. 4 PSNPL);
- l'altro in cui, con riguardo alla "Ipotesi di un nuovo modello di *governance* dei porti di rilevanza nazionale e internazionale", è detto: "si intende proporre un nuovo modello di *governance* da realizzarsi attraverso atti legislativi successivi, in ossequio al disposto dell'art. 29, del DL 133/2014" (Par. 5.2 PSNPL).

Ciò premesso, si evidenzia poi che il PSNPL, tra l'altro, prevede:

- a) obiettivi (es. "miglioramento dell'accessibilità dei collegamenti marittimi"; "integrazione del sistema logistico"; "miglioramento delle prestazioni infrastrutturali") per i quali riconosce un ruolo "di soggetto promotore"; "capofila"; soggetto propositivo all'AdSP;
- b) la semplificazione della struttura organizzativa e decisionale dell'AdSP, con un Presidente nominato dal Ministro di intesa con la/le Regione/i interessata/e; un Comitato di Gestione composto da un numero ristretto di rappresentanti delle istituzioni; Tavoli con funzioni consultive di partenariato economico-sociale;
- c) l'AdSP quale soggetto pubblico "avente tutte le competenze amministrative"; "interlocutore unico degli utenti (lato terra e lato mare) del porto ... in possesso delle capacità professionali e manageriali necessarie";
- d) un "coordinamento nazionale" dell'azione e delle AdSP, al fine del recupero di efficienza.

Il profilo del futuro assetto della *governance* portuale, come sopra riassunto, è coerente con il mandato al Governo contenuto nella ripetuta L. 124/2015 e conferma il legame tra Decreto Legislativo PSNPL. Un'ulteriore conferma deriva dal fatto che, sia il documento programmatico – il PSNPL – sia lo schema di Decreto Legislativo espressamente hanno come riferimento gli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti adottati con il Regolamento n. 2013/1315/UE dell'11 dicembre 2013.

Sullo schema, secondo le previsioni della legge di delega si è pronunciata la Conferenza Unificata (il 31 marzo 2016) esprimendo parere favorevole "condizionato" all'accoglimento di alcuni emendamenti al testo ed "all'impegno politico del Governo di

individuare entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto legislativo, soluzioni normative" ad alcuni temi indicati nel parere: istituzione di "ambiti logistici di area vasta" costituiti da soggetti pubblici e privati; estensione alle aree retro portuali dei regimi fiscali e doganali applicati ai porti; possibile trasformazione, nel tempo, di AdSP "più forti" in altre forme giuridica (es. SpA); semplificazione delle norme in tema di dragaggio; introduzione di procedure speciali volte a garantire l'operatività dei "porti ad accesso regolato".

Successivamente, sempre secondo il dettato della delega, sullo schema è stato espresso il parere del Consiglio di Stato che, pur valutandolo di massima senza osservazioni di principio in contrario, ha indicato diversi punti di necessario perfezionamento.

Partendo da queste premesse, nello schema di Decreto Legislativo si colgono diversi punti di rilevante criticità.

In particolare per quel che riguarda:

1. la coerenza del nuovo modello di amministrazione dei porti – l'AdSP – con i modelli di "governance" dei principali porti marittimi europei e con le tendenze prevalenti a questo riguardo. I maggiori porti si caratterizzano infatti per la natura quasi ovunque pubblica degli stessi enti di amministrazione dei porti; il quasi generalizzato progressivo disimpegno di tutte le A.P. dai servizi di movimentazioni merci, conservando invece (molto spesso) la funzione di fornitori di servizi a favore dell'intera comunità portuale; la funzione regolatoria di tutte le A.P., che si esplica anzitutto nella possibilità di assegnare aree portuali a terzi, con un ampio livello di autonomia in questo campo; la tendenza dei porti a svolgere sempre più il ruolo di facilitatori delle attività delle comunità portuali che amministrano e a sviluppare iniziative oltre l'ambito portuale; un elevato grado di "autonomia finanziaria" delle A.P., intendendosi come capacità di autodeterminare gli "oneri portuali" (tasse; tariffe; diritti, a seconda delle diverse realtà nazionali).

Ma soprattutto un elemento caratterizzante degli enti di amministrazione dei principali porti europei, a partire da quelli del Mare del Nord ordinariamente assunti a riferimento, è il livello di autonomia rilevante rispetto allo Stato/Land-Regione/Comune, soggetti che, in relazione ai diversi sistemi e tradizioni giuridiche dei vari Stati membri detengono la potestà di nomina dei vertici degli enti o delle società (pubbliche) cui è affidata l'amministrazione, genericamente definibili "Autorità Portuale".

2. la coerenza con i previsti criteri di razionalizzazione e semplificazione indicati al c. 1, lett. f), L. 124/2015;
3. la coerenza tra gli indirizzi strategici del PSNPL richiamati in sintesi sopra (vedi lettere da a) a d)) ed il testo dello schema di Decreto Legislativo;
4. l'assenza di un percorso, con modalità e tempi congrui, per una transizione tra il presente ed il futuro assetto della *governance* del sistema portuale, senza la quale si correrebbe il rischio di lasciare lo stesso sistema senza riferimenti regolatori certi rischiando il blocco dell'operatività.

Conseguentemente anche per le motivazioni più in dettaglio evidenziate si propone che lo schema venga modificato come di seguito:

Ipotesi "emendative"

- Eliminare la previsione che l'AdSP è "sottoposta ai poteri di indirizzo" del Ministero, previsione che di fatto contraddice l'autonomia dell'ente, sostituendola con quella di "compito di coordinamento strategico delle AdSP, al fine di assicurare la coerenza dell'azione di detti enti con le previsioni del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica".

Conseguentemente riformulare i compiti del Tavolo Nazionale di coordinamento delle AdSP in coerenza con quanto sopra detto.

- In coerenza con i principi di semplificazione e razionalizzazione dei processi decisionali, indispensabili per consentirgli di dispiegare con efficienza ed efficacia la propria azione in un ambito fortemente concorrenziale, espressamente escludere l'assoggettamento delle istituende AdSP a norme specificamente riferite invece a pubbliche Amministrazioni nel senso più stretto del termine (a partire dal DLgs 165 del 2001) fermo rimanendo l'obbligo di puntuale rispetto di principi fondamentali per enti aventi natura pubblica con compiti di regolazione (ma non solo) a partire da principi quali il buon andamento; l'imparzialità; la trasparenza; l'economicità, modificando la qualificazione delle istituende AdSP in "soggetto giuridico pubblico ad ordinamento speciale ... al quale non si applicano le disposizioni della L. 70 del 1975 ed il D.Lgs n. 165 del 2001 ed ogni altra norma riferita alle pubbliche amministrazioni".
- Conseguentemente ad evitare fenomeni di conflittualità sociale escludere in modo esplicito, inequivocabile e risolutivo l'applicazione del DLgs n. 165 del 2001 al personale dipendente delle AdSP, fermi rimanendo i principi fondamentali già richiamati e, se necessari, criteri di riferimento comuni per le assunzioni del personale dipendente e la contrattazione di II livello dello stesso personale dipendente - a tal fine prevedendo il coinvolgimento della rappresentanza unitaria delle AdSP.
Qualora non si facesse chiarezza in proposito, escludendo - come detto - l'applicazione del ripetuto DLgs n.165/2001 al personale dipendente della AdSP, si rischia infatti di incidere sul regime dei rapporti di lavoro tra il futuro ente ed i propri dipendenti, regime del quale se ne attenuerebbe la specialità rendendo altamente probabili fenomeni di conflittualità sociale e sindacale.

Contestualmente, in considerazione della portata innovativa delle AdSP rispetto alle preesistenti A.P. e di compiti nuovi e diversi che si attribuiscono agli istituendi enti rispetto ai precedenti, appare necessario prevedere la possibilità che, utilizzando risorse dell'ente stesso (ovvero senza alcun onere per il bilancio dello Stato), le AdSP:

- adottino, nella fase di "start up" (2, 3 anni massimo), nel rispetto di principi coerenti con la natura pubblica di quegli enti e previo confronto tra le rappresentanze dei lavoratori e del datore di lavoro, misure di incentivazione al pensionamento o all'esodo volontario di dipendenti;
 - realizzino, in modo coordinato, specifiche iniziative formative per il proprio personale dipendente, il che appare tra l'altro ben coerente con l'attenzione che il PSNPL attribuisce alla formazione.
- Per garantire la coerenza con gli obiettivi di semplificazione di cui alla legge di delega e con una funzione di coordinamento che, necessariamente (per quanto si evince dal PSNPL), riguarda gli indirizzi strategici e non la corrente attività delle future AdSP, riconoscere in capo al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la titolarità del Tavolo di coordinamento e rideterminare il compito dello stesso Tavolo nel senso di "indirizzare riguardo a scelte strategiche che attengono i grandi investimenti, ed alle altre di rilievo nazionale" eliminando ogni compito del Tavolo per temi che sono di livello prettamente locale (es. pianificazione urbanistica).
Il tutto, tra l'altro, anche per evitare che la funzione di coordinamento si tramuti in ulteriore livello burocratico sovrapposto alla Direzione ministeriale che dovrà occuparsi della vigilanza sulle future AdSP.
 - Ai fini di rendere effettivo e consolidare il ruolo dell'AdSP quale soggetto promotore di sistemi logistici integrati; del miglioramento della competitività dei porti; dello sviluppo

dell'intermodalità, anche in funzione della sostenibilità ambientale (anch'esso obiettivo del PSNPL), esplicitare tra i compiti delle istituende AdSP la promozione (anche mediante partecipazione societaria in via subordinata non maggioritaria) di iniziative di investimento aventi le finalità di cui si è detto. Peraltro con ciò rafforzando e ribadendo (per chiarezza e certezza) le previsioni di cui all'art. 46 del DL 101 del 2011, convertito in L. 214 del 2011. Ciò tanto più considerato che già oggi l'Autorità Portuale può costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidate all'A.P. medesima anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche, mentre tale possibilità/compito, ove non venisse accolto quanto si propone al presente numero, non è espressamente previsto per le future Autorità di Sistema Portuale.

Invero l'AdSP è previsto possa promuovere "forme di raccordo" con i sistemi logistici retroportuali e interportuali. Non sfugge però che "promozione", "forme di raccordo" e simili sono strumenti deboli; di dubbia efficacia; comunque di livello e portata significativamente inferiore all'ipotesi di partecipazione anche azionaria a soggetti societari, che come detto sopra, proponiamo.

La funzione "logistica" del nuovo ente risulterebbe quindi considerevolmente depotenziata.

- Con riguardo agli obiettivi di semplificazione e razionalizzazione (ma anche per superare elementi di criticità emersi nelle esperienze di alcune Autorità Portuali) è indispensabile precisare i compiti dell'Autorità Marittima in tema di sicurezza specificando che ci si riferisce alla sicurezza "della navigazione" in ambito portuale. Questo è indispensabile al fine di chiarezza e certezza ed essenziale anche per superare potenziali "conflittualità" e duplicazioni, dannose anche per gli operatori.
- Prevedere la possibilità che, laddove un'AdSP ne ravvisi l'opportunità, si istituiscano sedi di confronto partenariale

anche in porti ricompresi in un sistema portuale ma non già sedi di A.P., proprio al fine di rendere quanto più sinergica l'azione regolatoria dell'ente AdSP e degli operatori che operano nei singoli porti, nonché per valorizzare e diffondere il principio di confronto partenariale.

- Meglio definire i compiti degli Uffici Territoriali portuali, anche in ragione di un necessario raccordo con quanto previsto riguardo ai compiti degli organi delle AdSP.
- Per quanto riguarda la carenza di una ben definita regolazione della transizione tra l'attuale A.P. e le future AdSP, lo schema di Decreto Legislativo in parola si limita a prevedere il subentro delle AdSP alle Autorità Portuali cessate nelle proprietà e nel possesso dei beni ed in tutti i rapporti in corso, ivi compresi quelli lavorativi e la vigenza degli organi delle attuali A.P. fino al 31 dicembre dell'anno corrente.

Le implicazioni sul piano pratico non sono trascurabili. Di fatto si garantirebbero (in positivo) continuità: di rapporto e condizioni di lavoro; di atti che regolano autorizzazioni e concessioni; di regolamenti amministrativi e contabili.

Di contro però, si avrebbero: lavoratori provenienti da A.P. diverse confluite in un'unica AdSP con retribuzioni non omogenee; parimenti per quel che riguarda le regole applicate alle imprese; responsabilità in capo ai vertici delle future AdSP anche per l'approvazione dei bilanci delle pregresse A.P.; strumenti programmatici (in particolare i Piani Operativi) non coordinati.

Al minimo appare quindi necessario ipotizzare che:

“Le Autorità Portuali che, secondo le previsioni del presente decreto legislativo, confluiscono in una AdSP, provvedono, entro 12 mesi della data di approvazione del presente decreto legislativo e comunque non oltre il 30 giugno 2017,

all'approvazione nei termini di legge dei relativi bilanci; all'armonizzazione di ordinanze, regolamenti e atti che regolano le attività nei porti amministrati; a coordinare ed integrare i rispettivi Piani Operativi Triennali; ad individuare procedure e linee di sviluppo del porto onde consentire alle AdSP, allorché decorso il predetto termine, l'immediata piena operatività e la sollecita adozione del Piano Regolatore di Sistema".

- A tale previsione potrebbe aggiungersi anche: "A tal fine gli organi delle Autorità Portuali in carica alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo restano in carica fino al e comunque non oltre il 30 giugno 2017, fatta salva la possibilità del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di sostituire gli attuali Commissari".
- Infine, appare necessaria una puntuale revisione del testo dello schema di Decreto Legislativo eliminando imprecisioni, incongruenze ed imprecisi rinvii.

Al riguardo si elencano di seguito, non esaustivamente, principali punti che necessitano di correzioni:

– Con riguardo all'art. 5 si osserva:

- a) L'art. 5, c. 1), è formulato in maniera imprecisa, infatti l'art. 6, comma 1, non elenca porti ma AdSP. Andrebbe riformulato per opportuno coordinamento testuale;
- b) al fine di evitare inutili (e pericolosi) fraintendimenti, con conseguenti possibili ritardi nei processi di pianificazione delle nuove AdSP, stante il decreto legislativo n. 105/2015, a mente del quale deve intendersi non più applicabile ai porti la normativa in tema di rischi di incidenti rilevanti, sembra necessario venga cassato l'intero primo periodo del c. 5, dell'art.5;

- c) alla fine del comma 5, e nella Norma Transitoria, si dovrebbero sostituire le parole "provveditorati alle opere pubbliche" con "provveditorati interregionali per le opere pubbliche".
- Il comma 4, lett. a) dell'art. 6, fa riferimento alle "attività concessorie" di cui agli articoli 16, 17 e 18. Considerato che gli artt. 16 e 17 riguardano autorizzazioni e non concessioni, si dovrebbe modificare di conseguenza.
 - Il termine "promuove" del comma 4, lett. f) dell'art. 6 dovrebbe essere modificato in "promozione di" (modifica formale).
 - Il comma 7 dell'art. 6, 2° e 3° periodo è interpretabile nel senso che tutte le AdSP devono essere dotate di Ufficio Legale interno. Pur comprendendo (e valutando positivamente) l'intendimento di fare chiarezza rispetto a problematiche fronteggiate fino ad oggi dalle A.P., sembra necessario, anche ad evitare che detta letterale interpretazione di cui si è detto derivino aggravii di costo, prevedere espressamente la possibilità, nel rispetto delle procedure di legge, che l'AdSP possa rivolgersi, in particolare per causa di elevata specificità, a professionisti del libero foro.
 - Il comma 11 dell'art. 6 fa riferimento all'esercizio delle attività di cui al comma 4, lett. b) e c) da affidare in concessione. Sarebbe più preciso parlare di "esecuzione dell'attività" in quanto la lettera c) del comma 4 si riferisce all'affidamento e controllo delle attività. In assenza di modifiche, una interpretazione possibile potrebbe infatti essere anche quella che autorizzerebbe l'AdSP a dare in concessione l'affidamento e controllo delle attività e non solo l'esecuzione. Inoltre, le attività di cui alla lettera b) del comma 4, vengono affidate in appalto e non in concessione. Per maggior precisione sarebbe utile correggere il comma nel senso predetto.

- Il c. 12, dell'art.6, riconferma l'attuale previsione di divieto delle A.P. (e in prospettiva delle AdSP) di svolgere - ne direttamente ne tramite società partecipate - operazioni portuali e attività connesse, ma non recupera la previsione che l'ente di amministrazione può costituire, ovvero partecipare a, società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle Autorità medesime ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche. Indirettamente tale possibilità è fatta salva dall'art. 46 del DL. 201/2011 convertito dalla L. 214/2011 ma, per maggior garanzia e chiarezza, sembrerebbe opportuno richiamare questa previsione.
Parimenti si ritiene indispensabile, sempre per chiarezza, richiamare la possibilità delle Autorità Portuali di affidare a società in house alcuni servizi essenziali, laddove se ne rammostri la convenienza economica, ad esempio e in particolare, i servizi di sicurezza (security) stante le caratteristiche e il rilievo di quei servizi che vanno oltre l'interesse del solo sistema-porto e il penetrante controllo pubblico esercitato sulle società che espletano detti servizi di security.
- Articolo 6-bis, comma 1 dopo le parole "10 e" eliminare la parola "da".
- Alla lett. g), c. 3, art. 8, con riguardo al Presidente ed al potere di coordinamento sono utilizzate le parole "nel porto". Si ritiene dovrebbe essere corretto in "nei porti amministrati dell'AdSP".
In analogia si dovrebbe sostituire alla lett. p) "ambito portuale" con "ambiti dei porti amministrati dalle AdSP" e alla lett. t) "porto" con "porti amministrati dall'AdSP".
- Il comma 2, dell'art. 5 del Decreto Legislativo (che sembra interpretabile come norma transitoria) per maggior precisione sarebbe opportuno riscriverlo come di seguito: "I

limiti delle circoscrizioni territoriali delle AdSP individuate nell'allegato A che, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della citata legge n.84 del 1994, come modificato dall'articolo 5 del presente decreto legislativo, costituisce parte integrante della legge n.84 del 1994 sono dati dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei ricompresi nella circoscrizione territoriale delle preesistenti Autorità portuali e dei porti di rilevanza economica nazionale identificati nel suddetto allegato A".

- La lettera q), del comma 3), dell'art. 8 prevede la possibilità di emanare ordinanze di cui all'art. 6, c. 4, lett. a) previo parere del Comitato di gestione. Tale iter, qualora fosse necessario emanare ordinanze riguardanti la sicurezza e le attività portuali, renderebbe vana la possibilità anche di fronteggiare quelle emergenze e garantire la continuità pure di ordinarie attività operative. Appare quindi indispensabile prevedere delle eccezioni all'obbligo di acquisizione del parere.
- Dal combinato disposto della lettera m), comma 3, art. 8 e dall'art. 9, comma 5, lett. f), si evince che il Presidente dell'AdSP, pur avendo il compito di amministrare il demanio portuale e rilasciare le concessioni, è tenuto a richiedere il parere al Comitato per rilasciare concessioni stesse. Di contro, dall'art. 6-bis, c. 1, lett. c), il dirigente dell'Ufficio Territoriale portuale non è tenuto ad espletare tale formalità. La previsione appare squilibrata e quindi logicamente debole. Aggiuntivamente si nota che il responsabile di un Ufficio Territoriale avrebbe la facoltà di rilasciare concessioni infraquadriennali ma non autorizzazioni di pari durata. La previsione appare di debole logicità.
- Il comma 5 dell'Art. 8 attribuisce ai presidenti i poteri di cui all'art. 20, commi 1, 2 e 3. Tali poteri si riferiscono, tuttavia, alle "organizzazioni portuali" che, oggi ormai, non esistono più, ed alla dismissione delle attività operative esercitate da tali organizzazioni allorché venne approvata la Legge 84/94.

La previsione non è necessaria e potrebbe/dovrebbe essere cassata.

- Riguardo all'art. 9, Comitato di Gestione, si osserva che i componenti di matrice regionale sono "designati dalla Regione", mentre quelli di provenienza comunale "dal sindaco". La diversa previsione non ha alcun limite di legittimità ma solo qualche margine di dubbia logicità. Inoltre dovrebbe essere chiarito, per le AdSP che amministrano più porti, chi designa "il rappresentante dell'autorità marittima".
Ciò tanto più per quelle AdSP in cui ricadono più porti nei quali l'ufficio dell'amministrazione marittima è di identico livello (es. 2 Direzioni Marittime) o, peggio ancora, per quelle AdSP che hanno loro sede in porto nel quale il livello dell'ufficio dell'amministrazione marittima è inferiore a quello di altro porto pur amministrato dalla stessa AdSP.
- Comma 1, lett. a) dell' art. 9, ha una formulazione che si presta ad interpretazioni ambigue. Ragionevolmente, il voto del presidente deve prevalere in caso di parità dei "voti espressi" e non dei "componenti" o dei "votanti", altrimenti (*oltre ad un mancato coordinamento con il secondo periodo del successivo comma 6*), c'è il rischio di una interpretazione secondo cui in un comitato di sei persone il voto del presidente prevalga anche se gli altri cinque votano in maniera difforme.
Ancora con riferimento all'art. 9 (Comitato di Gestione), considerato che sono coinvolti soggetti che normalmente risiedono in località anche distanti, forse è il caso di prevedere la modalità di partecipazione "a distanza" (*teleconferenza o videoconferenza*), prevista dall'articolo 11, comma 5, per il Collegio dei revisori.
- L'art. 11, c. 5, al secondo periodo fa riferimento a "delibere" del Collegio dei Revisori dei Conti. Non si coglie dalle restanti parti dell'articolo a quale delibera ci si riferisca.

- Ancora con riguardo al Collegio dei Revisori dei Conti, si nota (ma non è del tutto trascurabile) la possibilità sia composto, oltrech  da iscritti nel registro dei revisori legali, anche da "persone in possesso di specifica professionalit ", professionalit  che, non essendo specificata, si presta alle pi  disparate interpretazioni. Talch  sarebbe opportuno essere pi  circostanziati. Eventualmente, si fa preferire il riferimento alla "professionalit  ed esperienza nel settore delle attivit  portuali e dell'amministrazione dei porti", attesi ruolo e compiti dell'organo in parola.

- Con riguardo all'aggiunta, al primo comma all'art. 14, del periodo "l'autorit  marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attivit  di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente", si sottolinea come indispensabile prevedere che ci si riferisca espressamente alla "sicurezza della navigazione in ambito portuale". In mancanza di ci  si segnerebbe una palese contraddizione con quanto previsto in tema di compiti dell'AdSP all'art. 6 della L. 84/94, cos  come verrebbe novellata, aggravando notevolmente il rischio di problematicit  a livello di singolo porto.

- L'art. 15-bis individua un meritorio e condivisibile obiettivo. Dovrebbe per  chiarirsi quali sono "i procedimenti amministrativi ed autorizzativi che non riguardano le attivit  commerciali ed industriali in porto". In caso contrario si correrebbe il rischio di vanificare la valenza della previsione normativa.

- Art. 11-ter comma 1 cancellare dopo le parole "si applica" le parole "la applica".

- All'art. 11-ter (al di l  di considerazioni di merito gi  fatte) se l'AdSP   un ente pubblico non economico, il termine marketing non   del tutto calzante in quanto ordinariamente utilizzato per attivit  aventi natura commerciale. Piuttosto

dovrebbe parlarsi di “promozione”; “promozione istituzionale” e/o “promozione territoriale”.

- Lo schema di Decreto Legislativo dovrebbe prevedere altresì che gli articoli 16 e 17, della L. 84/94 ovunque nominate, dovrebbero essere espunti i riferimenti alle Commissioni consultive, in quanto soppresse secondo il testo del Decreto legislativo in argomento.
Parimenti, in tutti gli articoli della legge non modificati dal Decreto legislativo dovrebbero essere sostituite le parole Autorità Portuale, con Autorità di Sistema Portuale; le parole Comitato Portuale con Comitato di Gestione e Ministero dei trasporti e della navigazione con Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Roma, 24 maggio 2016