



Prot.: 044/2016

Venezia, 13 giugno 2016

Spett.le

Segreteria

8^a Commissione Lavori Pubblici

Senato della Repubblica

(a mezzo e-mail comm08a@senato.it)

Oggetto: Memoria per l'8^a Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica sull'atto del Governo n° 303 attualmente in corso di esame.

L'Unione Piloti ringrazia la Commissione dell'invito e porge i saluti di tutti i Piloti iscritti.

In relazione all'atto del Governo in oggetto, la nostra associazione ritiene la proposta sostanzialmente condivisibile specie sotto il profilo della sicurezza della navigazione e degli approdi, argomento per noi sensibile.

Sin da epoca remota, l'attività del pilota fonda la sua esistenza sulla sicurezza dello scalo, dove essa viene esercitata. Infatti, ai Piloti, custodi di un mestiere di origini antiche, tramandato da generazioni in generazioni, è riconosciuto un ruolo importante nella tutela degli interessi primari dello Stato. Essi sono garanti della sicurezza della navigazione nei porti e soprintendono al sicuro concludersi del viaggio della nave, ovvero al suo buon inizio. Competenza, esperienza e conoscenza delle acque in cui opera, mantenute costantemente aggiornate per poter mantenere elevati standard qualitativi tecnico professionali sempre al passo con i tempi e le nuove tecnologie in uso a bordo delle più moderne navi che scalano i porti italiani.

E' necessario, innanzitutto, affrontare talune premesse: nell'ultimo decennio le dimensioni delle navi sono cambiate, il gigantismo navale si è imposto, condizionando mercati e porti, questi ultimi hanno dovuto far fronte alle nuove esigenze senza che ci fosse un adeguamento delle infrastrutture degli scali.

L'esigenza di rendere accessibile i porti alle nuove generazioni di navi è stata soddisfatta grazie al coordinamento dell'Autorità Marittima, all'utilizzo dei Servizi Tecnico Nautici ed all'impegno profuso dalle Autorità Portuali che insieme, hanno dato vita a quello che il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha definito "sicurezza produttiva".



Nei prossimi anni viene giudicato prevedibile un ulteriore aumento delle dimensioni sia delle navi che dei traffici, dalla capacità di accogliere e velocizzare il ciclo di movimentazione delle merci dipenderà la competitività dei nostri scali, rispetto a quelli europei ed il provvedimento in esame sembra essere lo strumento capace di ridare un nuovo slancio ai porti italiani, a similitudine di quanto avvenuto con la legge 84/94 la cui emanazione fece vivere un positivo periodo all'intera portualità.

Il soggetto competente in materia di navigazione della sicurezza e dell'approdo, è l'Autorità Marittima, la stessa sino ad oggi ha dimostrato di saper tutelare al meglio la sicurezza in tutte le sue forme, in una sola parola ha dimostrato di contribuire in modo determinante alla buona gestione di un'attività essenziale per l'economia Nazionale, introducendo norme tali da rendere possibile la salvaguardia fisica e ambientale degli scali e lo sviluppo dei porti, in altri termini l'implementazione della sicurezza della navigazione è stata determinante per il raggiungimento del binomio sicurezza e sviluppo.

Fra i soggetti coinvolti dall'Autorità Marittima per il raggiungimento della "sicurezza produttiva" ci sono i Servizi Tecnico Nautici, tra i quali spicca quello di pilotaggio al quale è demandato anche il coordinamento dei restanti servizi tecnico nautici, rimorchiatori e ormeggiatori in tutte le fasi delle manovre di ormeggio disormeggio e navigazione in ambito portuale. La Corporazione dei Piloti, o in alternativa il marittimo autorizzato al pilotaggio, contribuisce con il proprio apporto al corretto e prudente coordinamento delle attività necessarie affinché la navigazione e l'approdo nel porto avvenga nel rispetto delle norme impartite dall'Autorità Marittima.

Il pilotaggio e gli altri servizi tecnico nautici, quindi sono risultati determinanti per il mantenimento degli standard di sicurezza richiesti a fronte del gigantismo navale rispetto al mancato adeguamento degli scali portuali italiani, compensando grazie alla loro competenze professionalità il gap creatosi.

Il ruolo del Pilota non si esaurisce con le funzioni di soggetto coinvolto dall'Autorità Marittima per il perseguimento della "sicurezza produttiva", questi da sempre è preposto allo svolgimento di compiti di interesse generale molto più ampi, anni di pace e il non concretizzarsi di emergenze eccezionali, ci fanno dimenticare che il pilota, allo scopo di assicurare il regolare funzionamento del Servizio di Pilotaggio nei porti nazionali, è da considerarsi indisponibile anche per la "mobilitazione militare" e che gli stessi possono essere militarizzati, nelle loro funzioni, in caso di necessità, facendo di questi uno strumento indispensabile per quella parte di sicurezza che in inglesi chiamano Security. Il ruolo del Pilota e le sue mansioni sono, e lo saranno sempre di più, finalizzate al perseguimento della sicurezza intesa sia come Safety che come Security ed in tale prospettiva si chiede che sia mantenuto lo status previsto dalla riforma, anzi si chiede, ove possibile, di rinforzare il suo carattere di servizio generale.

L'attività di prevenzione svolta dall'Autorità Marittima, anche con l'ausilio dei



Servizi Tecnico Nautici, in merito alla sicurezza della navigazione e del suo approdo, troppo spesso non viene nemmeno percepita, in quanto la stessa previene e non rende possibile il concretizzarsi di eventi pericolosi o dannosi, in altre parole, di sovente, azioni capaci di rendere più sicuro l'approdo fanno in modo che il pericolo non venga considerato tale, un esempio potrebbe essere quello della protezione delle sponde, la quale avviene con la limitazione del moto ondoso, questa norma rende possibile il transito in sicurezza in una città monumentale come Venezia e nel contempo protegge la stessa dall'erosione.

Ben più pregnante e lodevole di menzione sono le innumerevoli attività di salvataggio effettuate dall'Autorità Marittima e dai Servizi Tecnico Nautici, delle quali poche volte si ha notizia, in tal senso citiamo:

- l'intervento a favore della M/n Norman Atlantic, dove sono stati impegnati gli equipaggi ed i mezzi dei rimorchiatori della società brindisina Barretta, in questo intervento si è avuta la conferma del valore aggiunto rappresentato del lavoro svolto in sinergia tra Marina Militare, Capitanerie di Porto e servizio di Rimorchio;
- l'intervento svolto nelle drammatiche fasi per il salvataggio dei marittimi imbarcati sulla M/n Gokbel, affondata a Ravenna, dove i Piloti, gli equipaggi ed i mezzi dei rimorchiatori della società S.E.R.S. e gli ormeggiatori di Ravenna hanno prestato la loro opera anche a rischio della propria incolumità;
- le operazioni di soccorso alla nave "Blue Sky M" l'apporto degli equipaggi e dei mezzi dei rimorchiatori napoletani hanno permesso il salvataggio di oltre 900 vite umane;
- il salvataggio di un operaio caduto in mare a causa del cedimento di un gru nel porto di Taranto episodio per il quale il pilota Vincenzo Bellomo è stato proposto per una ricompensa al valor civile;
- le operazioni di salvataggio della Mv Sky Mar, per le quali al pilota Ciro Romano, gli è stata concessa la medaglia di bronzo al Valor di Marina, uno tra i più alti riconoscimenti Militari previsti per i civili.

La nostra associazione chiede quindi che persista una chiara e netta divisione di ruoli tra le attività dell'Autorità Marittima, collegate alla sicurezza, e le competenze delle Autorità di Sistema Portuale inerenti le attività squisitamente commerciali.

Si palesa, poi, che in relazione alla gestione futura del Mose, si dovrà tener conto della unicità dei porti di Venezia e di Chioggia, che saranno gli unici regolati in Italia e quindi ci sarà la necessità di procedure speciali per garantire l'operatività del porto. La gestione dell'accesso dovrà contemplare le esigenze della salvaguardia della laguna e degli insediamenti lagunari dal mare, di sicurezza della navigazione e la miglior funzionalità delle attività portuali utili alle economie internazionali, nazionali e regionali



serviti dai porti di Venezia e Chioggia.

Ciò posto, fatte le opportune premesse occorre procedere con la disamina tecnico-giuridica del provvedimento in esame.

La finalità del provvedimento in discussione oggi è di consentire 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"*¹, per migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle merci e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti.

La realizzazione dei predetti obiettivi è stata perseguita dal Governo mediante quattro punti cardine: l'introduzione di centri decisionali strategici, la riorganizzazione amministrativa, la semplificazione burocratica e la promozione di altre azioni per la logistica e la portualità.

Sotto il primo profilo, preme rilevare che l'attuale quadro frammentato e disarticolato della portualità e logistica nazionale viene concretamente ridisegnato tramite una nuova governance strategica integrata di sviluppo e collocazione geo-economica riconducibile ad una "visione nazionale", possibile solo con la creazione dei centri decisionali strategici rappresentati dalle Autorità di Sistema Portuale.

Più in particolare, l'art. 5 dello schema di decreto legislativo in commento prevede una radicale modifica dell'art. 6 L. 84/1994 volta alla riorganizzazione dell'assetto dei porti italiani sopra descritto mediante l'istituzione, in luogo delle attuali Autorità Portuali e degli Uffici Territoriali Portuali, di 15 Autorità di Sistema Portuale² alle quali faranno capo 54 porti di rilevanza nazionale – individuati dall'allegato A del provvedimento in parola³

¹ Art. 8, co. 1, lett. f), L. 124/2015.

² Ai sensi dell'art. 6, co. 1, L. 84/1994, così come modificato dall'art. 5 del decreto legislativo in commento, *"Sono istituite quindici Autorità di Sistema Portuale: a) del Mare Ligure occidentale; b) del Mare Ligure orientale; c) del Mar Tirreno settentrionale; d) del Mar Tirreno centro-settentrionale; e) del Mar Tirreno centrale; f) del Mar Tirreno meridionale; g) del Mare di Sardegna; h) del Mare di Sicilia occidentale; i) del Mare di Sicilia orientale; l) del Mare Adriatico meridionale; m) del Mare Ionio; n) del Mare Adriatico centrale; o) del Mare Adriatico centro-settentrionale; p) del Mare Adriatico settentrionale; q) del Mare Adriatico orientale"*.

³ Ai sensi dell'art. 6, co. 2, L. 84/1994, così come modificato dall'art. 5 del decreto legislativo in commento, *"I porti rientranti nelle AdSP di cui al comma 1 sono indicati nell'allegato A alla presente legge"*, in forza del quale: 1) all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale faranno capo i Porti di Genova, Savona e Vado Ligure; 2) all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale faranno capo i Porti di La Spezia e Marina di Carrara; 3) all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale faranno capo i Porti di Livorno, Piombino, Portoferraio e Rio Marina; 4) all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale faranno capo i Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta; 5) all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale faranno capo i Porti di Napoli,



– fatta salva la facoltà delle Regioni di richiedere l'inserimento di porti di rilevanza regionale all'interno del sistema portuale facente capo all'Autorità di Sistema Portuale territorialmente competente⁴. Ogni Autorità di Sistema Portuale avrà sede nel porto *core* – da individuarsi, ai sensi del Reg. (UE) n. 1315/2013⁵, nel porto che riveste la maggiore rilevanza strategica tra i porti rientranti nel sistema di competenza di ciascuna Autorità⁶ - fatta salva la possibilità per il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di individuare, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'Autorità di Sistema Portuale, la sede di quest'ultima presso un diverso porto che fosse sede di una delle Autorità Portuali soppresse e sostituite dalla stessa Autorità di Sistema Portuale⁷. Alle Autorità di Sistema Portuale vengono attribuiti compiti⁸: a) di indirizzo, programmazione, coordinamento, e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e

Salerno e Castellamare di Stabia; 6) all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale faranno capo i Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria; 7) all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna faranno capo i Porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale); 8) all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale faranno capo i Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani; 9) all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale faranno capo i Porti Catania e Augusta; 10) all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale faranno capo i Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli; 11) all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio farà capo il Porto di Taranto; 12) all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale faranno capo i Porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona; 13) all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale farà capo il Porto di Ravenna; 14) all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale faranno capo i Porti Venezia e Chioggia; 15) all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale farà capo il Porto di Trieste.

⁴ In tal senso l'art. 6, co. 2, L. 84/1994, così come modificato dall'art. 5 del decreto legislativo in commento.

⁵ Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione N. 661/2010/UE, pubblicato in G.U.U.E. n. L 348 del 20.12.2013.

⁶ Il Reg. (UE) N. 1315/2013 è volto, ai sensi dell'art. 1, a favorire lo *"sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella rete globale e nella rete centrale"*; in forza dell'art. 6 del Regolamento in parola, *"la rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale"*, mentre *"la rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti"*. Per quanto concerne i porti marittimi, l'Allegato II del predetto Regolamento individua, per l'Italia, i seguenti nodi portuali della rete centrale (Core Network): Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia.

⁷ Parimenti, nel caso in cui un'Autorità di Sistema Portuale ricomprenda due o più porti core, la sede della stessa sarà individuata, ai sensi dell'art. 6, co. 3, L. 84/1994, così come modificato dall'art. 5 del decreto legislativo in commento, dal Ministro delle Infrastrutture dei Trasporti.

⁸ Le funzioni attribuite alle Autorità di Sistema Portuale sono dettagliatamente elencate dall'art. 6, co. 4, L. 84/1994, così come modificato dall'art. 5 del decreto legislativo in commento.



nelle circoscrizioni territoriali nonchè poteri di ordinanza anche in materia di sicurezza ed igiene sul lavoro; b) di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali; c) di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso di servizi di interesse generale agli utenti portuali ad eccezione delle operazioni portuali⁹ e dei servizi strettamente connessi a dette operazioni¹⁰; d) di coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale dell'Autorità; e) di amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nelle proprie circoscrizioni¹¹; f) di promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Le Autorità di Sistema Portuale sono configurate quali enti pubblici non economici di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria¹², i quali subentreranno *"alle Autorità portuali cessate nella proprietà e nel possesso dei beni ed in tutti i rapporti in corso, ivi compresi quelli lavorativi"*¹³.

La riorganizzazione dell'attuale assetto dei porti italiani è poi completata mediante l'introduzione, a fianco dei centri strategici decisionali sopra descritti, di uffici periferici costituiti dagli Uffici territoriali portuali. L'art. 6 del decreto in commento prevede, infatti, l'introduzione dell'art. 6-bis L. 84/1994, in forza del quale, nell'ambito delle circoscrizioni territoriali delle Autorità di Sistema Portuale comprendenti due o più scali portuali, sarà istituita una Direzione di scalo portuale (DdSP) presso ciascun porto già sede dell'Autorità Portuale soppressa, ad eccezione del porto in cui ha sede l'AdSp. Le Direzioni di scalo portuale sono, quindi, configurate come uffici territoriali delle Autorità di Sistema Portuale ai quali sono affidate funzioni: a) istruttorie, ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSP; b) di proposta, con riferimento a materie di

⁹ Ai sensi dell'art. 16, co. 1, L. 84/1994, *"sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali"*.

¹⁰ Il divieto per le Autorità di Sistema Portuale di svolgere operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse è ribadito anche dall'art. 6, co. 12, L. 84/1994, così come modificato dal decreto legislativo in commento, con la precisazione che le predette Autorità non possono svolgere dette attività *"nè direttamente, nè tramite società partecipate"*.

¹¹ Sono però fatte salve, ai sensi dell'art. 6, co. 14, così come modificato dall'art. 5 del decreto in commento, *"le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna"*.

¹² Sul punto, l'art. 6, co. 9 e 10, L. 84/1994, così come modificato dal decreto legislativo in commento, precisano che la gestione contabile e finanziaria di ciascuna Autorità di Sistema Portuale è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente dell'AdSP, deliberato dal Comitato di gestione ed approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ed, altresì, che il rendiconto della gestione finanziaria dell'AdSP è soggetto al controllo della Corte dei Conti.

¹³ Art. 5, co. 4, del decreto legislativo in commento.



rilievo locale rientranti, tuttavia, nella competenza dell'AdSP; c) amministrative, in relazione a materie di rilievo non strategico, al coordinamento delle operazioni in porto, alle opere minori di manutenzione ordinaria del porto; d) di vigilanza e di controllo sotto la direzione dell'AdSP¹⁴. Dette funzioni saranno esercitate dalle Direzioni di scalo portuale avvalendosi delle strutture delle cessate Autorità portuali¹⁵.

Sotto il profilo della riorganizzazione amministrativa, il decreto legislativo in commento delinea un modello di governance dell'Autorità di Sistema Portuale, il quale, pur essendo caratterizzato da quattro organi, analogamente al modello di governance dell'Autorità portuale, dovrebbe risultare più snello, stante la netta riduzione del numero dei componenti dei Comitati di Gestione rispetto ai Comitati portuali che i medesimi andranno a sostituire.

Più precisamente, in forza dell'art. 7 L. 84/1994, così come modificato dall'art. 7 del provvedimento in commento, gli organi dell'Autorità di Sistema Portuale sono: a) il Presidente; b) il Comitato di gestione; c) il Segretario generale; d) il Collegio dei revisori dei conti.

A fianco dei sopra descritti organi dell'Autorità di Sistema Portuale, il decreto in commento prevede, altresì, l'istituzione di Tavoli di partenariato della risorsa mare e di un Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale volti a garantire, rispettivamente, il dialogo dei predetti organi dell'AdSP con i soggetti economici e sociali che operano nei porti e l'unitarietà e la coerenza della strategia nazionale.

Più in particolare, l'art. 12 del decreto legislativo *de quo* prevede l'introduzione dell'art. 11-bis L. 84/1994, in base al quale, presso ciascuna Autorità di Sistema Portuale sarà istituito un Tavolo di partenariato della risorsa mare composto dal Presidente dell'AdSP, dal comandante del porto o dei porti che fanno parte del sistema portuale a cui fa capo l'AdSP, nonché dai rappresentanti di tutte le associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto¹⁶. A tale organo sono attribuite funzioni consultive di partenariato economico sociale parzialmente coincidenti con le funzioni precedentemente attribuite alle Commissioni consultive che, di fatto, saranno sostituite dall'organo in parola¹⁷. Più in particolare, le funzioni consultive attribuite al Tavolo di

¹⁴ In tal senso, l'art. 6-bis, co. 1, L. 84/1994, introdotto dal decreto legislativo in commento.

¹⁵ In tal senso, l'art. 6-bis, co. 3, L. 84/1994, introdotto dal decreto legislativo in commento.

¹⁶ In proposito, l'art. 7, co. 2, L. 84/1994, così come modificato dall'art. 7 del decreto legislativo in commento, precisa che *"i componenti del Tavolo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis, partecipano a titolo gratuito e non sono posti a carico del bilancio dell'AdSP eventuali rimborsi spese per la predetta partecipazione"*.

¹⁷ Le Commissioni consultive erano previste e disciplinate dall'art. 15 L. 84/1994 – oggi abrogato dall'art. 15 del decreto legislativo in parola – in forza del quale, presso ogni porto era istituita una commissione consultiva, composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti nel porto, da un rappresentante dei dipendenti dell'Autorità portuale o dell'organizzazione portuale e da sei rappresentanti delle categorie imprenditoriali, e dotata di funzioni consultive *"in ordine al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e delle concessioni di cui rispettivamente agli articoli 16 e 18, nonché in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della"*



partenariato della risorsa mare concernono l'adozione del piano regolatore di sistema portuale e del piano operativo triennale, la determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP, l'organizzazione del lavoro in porto ed, altresì, l'approvazione del bilancio preventivo e consuntivo. Inoltre, qualora nel sistema portuale di competenza di un'unica AdSP confluiscono più porti *core ex sedi* di Autorità Portuali, presso ciascuno di questi sarà istituito il Tavolo del Cluster Marittimo¹⁸.

Lo stesso art. 12 del decreto in commento prevede, altresì, l'introduzione dell'art. 11-ter L. 84/1994 che sancisce l'istituzione del Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che sarà composto dai Presidenti delle AdSP e coordinato da un soggetto da nominarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dotato di comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

L'obiettivo di semplificazione burocratica viene perseguito dal provvedimento in commento anche mediante l'istituzione di uno Sportello Unico Amministrativo (SUA) e l'implementazione dell'attuale Sportello Unico Doganale, i quali assorbiranno le funzioni dei diversi e numerosi soggetti attualmente competenti per lo svolgimento dei procedimenti amministrativi afferenti al sistema portuale al fine di abbassare i tempi di sdoganamento e amministrativi.

In particolare, il decreto legislativo *de quo* prevede, innanzitutto, l'istituzione, presso ciascuna Autorità di Sistema Portuale, di uno Sportello Unico Amministrativo (SUA) che svolgerà una funzione di *front office* rispetto a tutti i soggetti deputati ad operare in porto per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi non inerenti le attività commerciali ed industriali svolte in porto¹⁹.

In secondo luogo, il provvedimento in parola sancisce l'implementazione dell'attuale Sportello Unico Doganale²⁰ mediante l'attribuzione all'Agenzia delle Dogane anche delle competenze per tutti gli adempimenti connessi all'entrata e all'uscita delle merci nel e dal territorio nazionale e della funzione di coordinamento, oltre che sui procedimenti derivanti dall'applicazione delle norme dell'unione già attribuiti in capo al predetto Sportello, anche su quelli disposti da altre amministrazioni od organi dello Stato, ad eccezione di quelli disposti dall'Autorità Giudiziaria e di quelli svolti dagli organi competenti per la sicurezza dello Stato. Alla luce dell'estensione delle competenze

manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori".

¹⁸ In tal senso, l'art. 11-bis, co. 3, L. 84/1994, introdotto dall'art. 12 del decreto legislativo in commento.

¹⁹ In tal senso, l'art. 16 del decreto legislativo in commento che sancisce l'introduzione dell'art. 15-bis L. 84/1994.

²⁰ Lo Sportello Unico Doganale è stato introdotto dall'art. 4, co. 57, della Legge 24 dicembre 2003, n. 350 ("Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)", pubblicata in G.U.R.I. n. 299 del 27.12.2003 - Supplemento ordinario n. 196), ai sensi del quale "Presso gli uffici dell'Agenzia delle dogane, è istituito lo «sportello unico doganale», per semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e per concentrare i termini delle attività istruttorie, anche di competenza di amministrazioni diverse, connesse alle predette operazioni".



attribuite all'Agenzia delle Dogane ai sopra descritti controlli, il predetto Sportello sarà ridenominato in Sportello Unico Doganale e dei Controlli.

Infine, allo stesso scopo, vengono dettate delle disposizioni volte a semplificare gli adempimenti amministrativi concernenti gli arrivi e le partenze delle navi rientranti nell'ambito applicativo del D. Lgs. 196/2005²¹, attuativo della Direttiva 2002/59/CE²². Al riguardo, viene stabilito, infatti, che le navi operanti nel territorio doganale dell'Unione Europea, quando non provengono da un porto situato al di fuori dell'Unione o da una zona franca, né vi fanno scalo e/o vi si recano, sono esentate dall'obbligo di trasmettere i formulari IMO FAL previsti dalla Direttiva 2010/65/UE²³ inerenti le dichiarazioni delle provviste di bordo, degli effetti personali dell'equipaggio, dell'elenco dei passeggeri e delle merci pericolose a bordo.

In conclusione, pertanto, appare evidente che le novità introdotte dal decreto legislativo in parola, in attuazione dei principi e criteri direttivi prefissati dal legislatore delegante, sono volte a rimediare alla *"perdurante assenza di una stringente strategia nazionale, volta a sviluppare il sistema portuale nel suo complesso"*²⁴ mediante lo sviluppo di una *governance* strategica integrata di potenziamento del sistema portuale italiano riconducibile ad una *"visione nazionale"*²⁵ che consenta una maggiore efficacia dell'allocazione delle risorse e degli investimenti. Tale riforma del sistema portuale italiano è, infatti, strettamente connessa ad altre azioni finalizzate a migliorare la competitività dei porti italiani in ambito internazionale, quali, *in primis*, gli investimenti pubblici volti a migliorare la profondità dei fondali dei porti italiani e le connessioni di ultimo miglio tra quest'ultimi ed interporti, aeroporti, piattaforme logistiche e di distribuzione. Infine, venendo alle problematiche riscontrate e che potrebbe essere superate dal provvedimento in discussione preme rilevare che l'Autorità marittima rappresenta l'amministrazione ministeriale periferica e l'art. 2 c. 3 della L.n. 84/94. Nei porti in cui è assente l'Autorità Portuale, l'Autorità Marittima esercita la totalità delle sue funzioni in esclusiva sulla base di quanto disposto dagli artt. 62-82 cod. nav. Diversamente, nei porti in cui sono state istituite le Autorità Portuali, come indicato dall'art. 14 della L.n. 84/94 all'Autorità marittima sono assegnate soltanto le *"funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali"*, oltre alle *"rimanenti funzioni amministrative"* rispetto a quelle attribuite alle Autorità portuali.

²¹ Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 196, *"Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale"*, pubblicato in G.U.R.I. n. 222 del 23.09.2005.

²² Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio, pubblicata in G.U.U.E. n. L 208 del 05.08.2002.

²³ Direttiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE, pubblicata in G.U.U.E. n. L 283 del 29.10.2010.

²⁴ Relazione Illustrativa, cit., p. 2.

²⁵ Relazione Illustrativa, cit., p. 3.



E' facile comprendere che la contestuale presenza di Autorità portuale e Autorità marittima nei porti in cui è istituita l'Autorità portuale, ai sensi della Legge n. 84/94, solleva alcune problematiche in ordine alla ripartizione delle competenze in capo alle stesse, in particolare con riguardo ai compiti che spettano all'Autorità marittima nei porti retti dall'Autorità portuale. Purtroppo lo schema di decreto legislativo in esame non fa chiarezza sul punto.

Più precisamente, se si leggono le modifiche introdotte sugli artt. 6 e 14 della L.n. 84/94 dallo schema di decreto in discussione e qui riportate:

Legge 84/94 (come modificata dalla L. 647/1996), art. 6, comma 1, lett. a):

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'art. 24;"

Legge 84/94 (come modificata dalla L. 647/1996 e dalla L. 30/1998), art. 14:

1. *"Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle Autorità portuali e, per i soli compiti di programmazione, coordinamento e promozione, nonché nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro dei Trasporti e della Navigazione, alle aziende speciali delle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, istituite ai sensi dell'art. 32 del Testo Unico approvato con Regio Decreto 20 settembre 1934, n. 2011, spettano all'Autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal Codice della Navigazione e dalle leggi speciali, e le rimanenti funzioni amministrative.(così modificato dalla Legge 30/1998)*

1bis. *I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Per il pilotaggio l'obbligatorietà è stabilita con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione. Per gli altri servizi l'Autorità Marittima può renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalle rappresentanze unitarie delle Autorità Portuali, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale. (aggiunto dalla L. 647/1996).*



1.ter. *Nei porti sede di Autorità Portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1bis sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità Portuale. In difetto di intesa provvede il Ministro dei Trasporti e della Navigazione".* (aggiunto dalla L. 647/1996).

Schema del nuovo decreto legislativo

Art. 5 (Modifiche all'art. 6 della Legge 84/94), comma 4:

Nell'ambito dei compiti della nuova AdSP di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, alla AdSP "sono altresì conferiti poteri di ordinanza anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'art. 24".

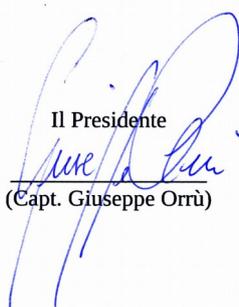
Art. 14 (Modifiche all'art. 14 della Legge 84/94):

Si aggiunge al precedente art. 14 il seguente periodo: *"L'Autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente. Nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, l'Autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la Regione o l'Ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali"*.

Conseguentemente, si ritiene necessario che venga inserita nello schema del provvedimento in esame una chiara differenziazione delle competenze tra Autorità marittima ed Autorità portuale, individuando quali funzioni, tra quelle amministrative e di polizia attribuite all'Autorità marittima dalle disposizioni contenute nel codice della navigazione (art. 62 e ss.) e nel regolamento per la navigazione marittima (art. 59 e ss.) siano state affidate all'Autorità portuale, nonché nelle successiva norme.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento o approfondimento, ringraziando per l'attenzione che questa Commissione vorrà riservare ai nostri suggerimenti.

Con osservanza.

Il Presidente

(Capt. Giuseppe Orrù)