



PROPOSTA DI RIFORMA DELLA LEGGE 84/94



L'esigenza che si intende soddisfare è la razionalizzazione e migliore impiego delle autorità portuali, aggiornandone le funzioni attraverso la possibilità di integrarsi tra loro e con altri soggetti operanti nella filiera logistica, oltretutto la semplificazione dei rapporti tra le diverse amministrazioni operanti nei porti e lungo la catena logistica.

Al riguardo è essenziale tener conto dei vincoli derivanti dalla mappatura della Rete transeuropea dei trasporti TEN-T come prevista dal Regolamento (UE) n. 1315/2013, dal quale quindi non si può prescindere.

Nell'ambito di tale rete transeuropea dovrà essere adottato un piano nazionale dei trasporti e della logistica, atto di indirizzo strategico per la definizione dell'assetto della rete portuale e logistica.

Tale intervento normativo deve necessariamente avvenire in coerenza con gli indirizzi in materia di contenimento della spesa pubblica, secondo quanto previsto dai provvedimenti introdotti nel nostro ordinamento per fronteggiare la difficile situazione economico-finanziaria che il nostro Paese sta attraversando.

Appare pertanto necessario soddisfare l'improcrastinabile necessità di costituire nel nostro Paese una rete integrata dell'offerta di trasporti, indispensabile per ridurre i costi dell'inefficienza logistica.

Il quadro di riferimento deve essere la realizzazione di sistemi logistici in via di principio comprensivi di più porti. In virtù e nell'ambito di tali sistemi si dovrà: (a) predisporre piani logistici integrati in cui realizzare interventi infrastrutturali di collegamento o di potenziamento tra porti, interporti, aree e infrastrutture retroportuali, reti viarie e ferroviarie; (b) promuovere attività commerciali e industriali essenziali all'efficienza e alla competitività del sistema logistico; (c) promuovere progetti di integrazione multimodale per la movimentazione delle merci e la mobilità delle persone; (d) realizzare sistemi di sportelli unici per la trattazione delle rilevanti pratiche amministrative, anche a fini doganali, prevedendosi che lo sdoganamento debba essere svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento.

Quanto sopra dovrà avvenire in virtù di intese con la Regione o le Regioni comprese nei relativi territori e le competenti autorità portuali, delle quali è previsto anche un loro accorpamento.

Ai fini di contenere la spesa pubblica e al tempo stesso incentivare i rilevanti interventi infrastrutturali, i sistemi logistici dovranno utilizzare tutte le forme di partenariato pubblico-privato previste dall'ordinamento, adeguandone le relative caratteristiche alla specificità del settore. Nell'ambito di tali iniziative, possono quindi essere coinvolti i soggetti privati interessati alla progettazione, realizzazione e/o gestione dei predetti piani e dei conseguenti interventi infrastrutturali, nonché nello svolgimento delle ulteriori attività di cui sopra. Il coordinamento relativo alle forme di partenariato spetta comunque alle autorità portuali che, volta a volta, provvederanno a coinvolgere le Regioni o altri enti pubblici interessati. In particolare, potranno essere utilizzati strumenti quali accordi di programma, protocolli di intesa o altre convenzioni o accordi.



Qualora i sistemi logistici comprendano più porti sedi di autorità portuale, le stesse provvederanno a coordinarsi o integrarsi tra loro.

Si intendono pertanto privilegiare forme di aggregazione *bottom-up* delle autorità portuali, incentivandole alla collaborazione orizzontale, ovvero alla fusione, che può essere richiesta dalle stesse al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quale provvede con decreto entro un termine fissato dalla legge.

I piani logistici integrati sono sottoposti a valutazione ambientale strategica (VAS) con le modalità previste dalle rilevanti disposizioni del codice dell'ambiente, a cura dell'autorità portuale interessata. La legge deve inoltre prevedere procedure snelle di adozione dei suddetti piani (conferenze dei servizi, deliberanti a maggioranza). I progetti elaborati sulla base dei piani costituiscono a tutti gli effetti variante rispetto ai piani regolatori portuali e ai piani urbanistici di competenza delle amministrazioni locali interessate dal piano stesso. I progetti di opere di grande infrastrutturazione costituenti adeguamenti o miglioramenti tecnico-funzionali di piani regolatori portuali approvati, non sono assoggettati alla procedura per la valutazione di impatto ambientale.

La disciplina della Rete TEN-T, che come già indicato costituisce punto di riferimento ineludibile per la riforma, deve essere pertanto posta alla base della classificazione dei porti e della determinazione del numero delle autorità portuali, [...che salve le ulteriori possibili integrazioni/fusioni secondo quanto precedentemente indicato, debbono sostanzialmente coincidere coi porti della rete centrale ("core").]

A causa della loro rilevanza ai fini dell'assetto logistico europeo, i porti sede o già sede di autorità portuali sono comunque attratti alla competenza dello Stato, così come statale è la competenza in tema di sicurezza.

La competenza è regionale per i porti di rilevanza economica regionale o interregionale, mentre gli altri porti compresi nella rete globale ("*comprehensive*") possono o meno essere attratti alla competenza regionale, in funzione della rispettiva specifica rilevanza economica.

Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di competenza regionale la funzione legislativa e regolamentare viene esercitata dalle Regioni nel rispetto di principi fondamentali già direttamente fissati dalla legge di riforma, quali:

- a) esercizio esclusivamente da parte di soggetti privati delle attività d'impresa e commerciali;
- b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;
- c) tutela della concorrenza;
- d) rispetto delle disposizioni dell'Unione europea;
- e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della



- navigazione ed alla determinazione dei canoni, compatibilmente con quanto previsto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;
- f) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dei servizi e delle operazioni portuali, in relazione ai profili di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del trasporto marittimo;
 - g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;
 - h) obbligo di delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, attraverso il piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. L'obbligo non opera con riguardo ai porti aventi esclusivamente funzione turistica e da diporto;
 - i) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima per l'adozione del piano regolatore portuale, ai fini della verifica della compatibilità del piano con le esigenze di sicurezza portuale, di sicurezza della navigazione marittima e di sicurezza del traffico marittimo;
 - l) rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico-nautici e della relativa tariffazione, anche in funzione di garanzia di uniforme tutela delle esigenze di sicurezza della navigazione e delle acque portuali;
 - m) rispetto dei principi fissati per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, lo svolgimento del lavoro portuale, il rilascio delle concessioni demaniali;
 - n) facoltà di istituire sistemi portuali, anche su base interregionale.

Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, l'amministrazione dei porti regionali è svolta dall'autorità marittima. Le Regioni, previo assenso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono comunque avvalersi dell'autorità marittima disciplinando il regime di avvalimento anche mediante apposita convenzione ovvero possono avvalersi, in regime di convenzione, di un'autorità portuale istituita nella Regione.

Norme specifiche sono poi poste per individuare le aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco.

Per quanto riguarda le autorità portuali, si conferma la loro natura pubblica anche al fine di attribuire ad esse una parte del gettito dei tributi generati dai porti, evitando le possibili criticità che al riguardo possono altrimenti derivare dalla disciplina europea in tema di concorrenza e di aiuti di Stato. Quanto sopra, in particolare, relativamente agli investimenti nei quali esse potranno essere coinvolte anche nell'ambito delle collaborazioni all'interno dei sistemi logistici, e in virtù delle varie forme di partenariato pubblico-privato di cui sopra.



Resta pertanto ferma la natura dell'autorità portuale quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa e organizzativa, di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge.

Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, nonché le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

Sempre salva la possibilità delle citate ulteriori integrazioni/fusioni su istanza delle autorità portuali medesime, le autorità portuali esistenti alla data di entrata in vigore della riforma, che non risultino coerenti con i criteri sopra enunciati vengono sciolte al più tardi con la scadenza degli organi in carica alla data di entrata in vigore della riforma e vengono fatte confluire in una delle autorità portuali residue.

Le autorità portuali da sopprimere che sono commissariate alla data di entrata in vigore della presente legge, provvedono a confluire in altra autorità portuale non oltre sei mesi dalla medesima data. Ai fini che precedono, spetta al commissario delle autorità portuali interessate formulare apposita istanza al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con l'autorità portuale incorporante. Il Ministro provvederà entro 30 giorni con decreto. Nel medesimo decreto saranno anche individuate le modalità con le quali si provvede allo scioglimento dell'autorità portuale interessata e alla sua incorporazione nell'autorità portuale incorporante, ivi incluse le eventuali integrazioni nella composizione del comitato portuale di quest'ultima. Qualora alla data ultima prevista per lo scioglimento delle autorità portuali di cui sopra le stesse non abbiano provveduto a inviare l'istanza di scioglimento e incorporazione, provvede direttamente il Ministro.

Nei casi in cui la giurisdizione dell'autorità portuale comprende più scali, nell'esercizio delle funzioni di gestione nei porti decentrati l'autorità portuale può avvalersi della locale autorità marittima sulla base di un protocollo di intesa. Restano infine salve le disposizioni vigenti per i punti franchi.