



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*  
CONFERENZA UNIFICATA

**Parere, ai sensi dell'articolo 8, comma 5, della legge 7 agosto 2015, n. 124, sullo schema di decreto legislativo recante: "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84".**

Rep. Atti n. *48/CU del 31 marzo 2016*

**LA CONFERENZA UNIFICATA**

Nell'odierna Seduta del 31 marzo 2016

VISTO il Regolamento n.2013/1315/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che definisce gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans europea dei trasporti;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n.84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale";

VISTA la legge 7 agosto 2015, n.124, recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche" e, in particolare, l'articolo 8, comma 1, lett. f) che prevede tra i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega 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 delle 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";

VISTO il comma 5 del citato articolo 8 della legge n.124/2015, che stabilisce le procedure e i termini per l'espressione del parere della Conferenza Unificata, ai fini dell'adozione del decreto legislativo di attuazione della delega sopra citata;

VISTO 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", approvato in esame preliminare dal Consiglio dei Ministri nella Seduta del 20 gennaio 2016, trasmesso dal Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri in data 3 febbraio 2016 e diramato in pari data, con nota prot. CSR 573 P-4.23.2.13, al fine di esaminare il testo in una riunione tecnica istruttoria;

CONSIDERATO che con una nota congiunta, diramata in data 15 febbraio 2016, con prot. CSR 798 P-4.23.2.13, le Regioni, l'ANCI e l'UPI hanno manifestato la necessità di effettuare una preventiva valutazione politica di tutti i provvedimenti attuativi della legge 7 agosto 2015, n. 124;



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*  
CONFERENZA UNIFICATA

VISTO il documento di proposte emendative allo schema di decreto legislativo in esame predisposto dalla Commissione interregionale competente in materia di infrastrutture, mobilità e governo del territorio, trasmesso con nota prot. CSR 1407 P-4.23.2.13 del 22 marzo 2016;

VISTI gli esiti della riunione tecnica, tenutasi in data 23 marzo 2016, nel corso della quale sono state discusse le richieste di modifica elaborate dalle Regioni e contenute nel documento sopra citato, ritenute in parte accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con alcune riformulazioni;

CONSIDERATO che le Regioni si sono comunque riservate, a conclusione dell'incontro sopra indicato, di esprimere il proprio parere definitivo, rinviando le conclusioni all'esito di un confronto politico con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su alcuni emendamenti considerati non accoglibili in sede tecnica;

CONSIDERATO che nel corso dell'incontro tecnico sopra indicato l'ANCI ha consegnato un documento di richieste emendative che sono state esaminate e ritenute in gran parte non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTI gli esiti della Seduta del 24 marzo 2016, nel corso della quale le Regioni hanno chiesto il rinvio del punto, per consentire i necessari approfondimenti con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANCI e l'UPI, nell'esprimere il parere favorevole allo schema, del quale condividono le finalità e l'impianto, hanno consegnato due documenti di osservazioni e proposte emendative;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso parere favorevole allo schema di decreto in esame, condizionato all'accoglimento degli emendamenti contenuti in un documento che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1) e all'impegno a istituire un tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

CONSIDERATO che l'ANCI ha espresso parere favorevole allo schema in esame, condividendo i criteri di razionalizzazione e riordino cui è ispirato, con alcune richieste di modifica, già contenute nel documento consegnato nella Seduta del 24 marzo 2016 che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.2), alcune delle quali ritenute particolarmente significative, relative alla composizione del Tavolo nazionale, integrato con due componenti designati dalla Conferenza Unificata e alla nomina del Presidente dell'Autorità portuale, segnalando altresì la questione della scelta della sede delle Autorità portuali;

CONSIDERATO che l'UPI ha espresso parere favorevole, con un documento di osservazioni già consegnato nella seduta del 24 marzo e che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.3);

CONSIDERATO che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel sottolineare l'importanza che lo schema di decreto legislativo riveste per l'economia nazionale e per il rilancio della competitività dei porti italiani, ha ritenuto accoglibili gran parte delle richieste di modifica presentate dalle



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

Regioni e dall'ANCI, che mantengono l'impianto complessivo della riforma e prevedono disposizioni per un periodo transitorio, per poter eventualmente accedere a regime al sistema delle Autorità, con alcune riformulazioni e alcune correzioni di *drafting*, segnalando comunque la necessità di rispettare i criteri indicati dall'Unione Europea volti a fare perno sui porti *Core*;

CONSIDERATO che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha espresso le proprie perplessità sulla richiesta dell'ANCI relativa alla previsione dell'intesa con il sindaco del Comune sede dell'AdSP, per la nomina del Presidente e sulla richiesta di integrare il Tavolo nazionale, manifestando comunque la disponibilità a valutare tale richiesta

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

Nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 8, comma 5, della legge 7 agosto 2015, n. 124, sullo schema di decreto legislativo recante: "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84".

Il Segretario  
Antonio Naddeo



Il Presidente  
On. Avv. Enrico Costa



**CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME**  
16/42/CU01/C4

ACC. 1  
CONSEGNA TO NELLA SEDUTA  
DEL 3.1. MAR. 2016



**PARERE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE  
“RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA  
DISCIPLINA CONCERNENTE LE AUTORITÀ PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28  
GENNAIO 1994, N. 84”**

*Punto 1) O.d.g. Conferenza Unificata*

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome condiziona il proprio parere positivo allo schema di decreto-legislativo in itinere recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 Gennaio 1994, N. 84” riguardante l’attuazione della delega conferita con la legge 7 agosto 2015, n. 124, all’accoglimento degli emendamenti allegati e all’impegno politico del Governo di individuare, d’intesa con le Regioni, nell’ambito di un tavolo tecnico istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro sessanta giorni dall’entrata in vigore del decreto legislativo, soluzioni normative ai seguenti temi finalizzati a un’efficace attuazione delle finalità del decreto-legislativo così come degli obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, redatto in attuazione dell’articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, Sblocca Italia:

- istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, anche interregionali, costituiti con accordi quadro redatti sulla base di uno schema unitario da parte di tutti i soggetti pubblici e privati che partecipano allo suo sviluppo, non solo Regioni e AdSP afferenti a un medesimo ambito logistico, ma anche i gestori dei nodi logistici e le aziende nazionali competenti in materia di infrastrutture ferroviarie e infrastrutture stradali, nonché le aziende gestori di aeroporti che svolgono servizi cargo;
- possibilità di estendere alle aree retroportuali di ciascun Distretto Logistico i regimi fiscali e doganali applicati ai porti del medesimo distretto;
- possibilità di trasformare nel tempo le AdSP produttivamente più forti in una forma giuridica capace di fornire strumenti organizzativi e di governance più snelli e flessibili al fine di consentire ai nostri scali maggiori di competere con i porti europei di successo, come ad esempio quella di S.p.A. pubblica partecipata dal MIT, dalla o dalle Regioni e dagli enti locali interessati;
- intervento sulle regole del dragaggio per evitare possibili equivoci interpretativi sulle norme da applicare ai materiali da dragare, nonché la sovrapposizione di norme apparentemente in contrasto e la conseguente duplicazione dei procedimenti e delle caratterizzazioni;
- introduzione di procedure speciali volte a garantire l’operatività dei porti ad accesso regolato, al momento rappresentato dal solo porto di Venezia in relazione alla gestione futura del MoSE.

Roma, 31 marzo 2016

**Emendamento I**

Il comma 2 dell'art. 6 della Legge 84/94, come sostituito dall'art. 5 dello schema di Decreto, è sostituito dai 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 dai successivi commi 2-bis, 2-ter e 2-quater.***

***2-bis. Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in esito a richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, possono essere apportate modifiche all'Allegato A al fine di consentire:***

- a) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente;***
- b) la conferma, in fase transitoria e per un periodo non superiore a trentasei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dell'autonomia amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della l. 84/94;***
- c) lo spostamento di un porto da una AdSP ad altra AdSP d'intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l'AdSP di destinazione.***

***2-ter. La richiesta della Regione per le finalità di cui alle lettere b) e c) del precedente comma 2-bis può essere avanzata non oltre due mesi dall'entrata in vigore del presente decreto.***

***2-quater. Con il DPCM di cui al comma 2-bis è disciplinato l'adeguamento delle Autorità Portuali confermate ai sensi della let. b) del medesimo comma, al nuovo regime giuridico previsto dal presente decreto per le AdSP, anche in ordine alle procedure di nomina degli organi e alle loro funzioni.”***

**Emendamento II**

Dopo il comma 16 dell'art. 6 della Legge 84/94, come sostituito dall'art. 5 dello schema di Decreto, è aggiunto il seguente:

***17. In fase di prima applicazione del presente decreto restano salve le procedure di modifica dell'Allegato “A” ai sensi dei precedenti commi 2, 2-bis e 2-ter del presente articolo.”***

**Testo coordinato****Art. 5**

*(Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.)*

1. L'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è sostituito dal seguente:

**“Art. 6.**

*(Autorità di sistema portuali)*

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 e dello Stretto;
- 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.

**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 dai successivi commi 2-bis, 2-ter e 2-quater.**

**2-bis. Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in esito a richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, possono essere apportate modifiche all'Allegato A al fine di consentire:**

- d) l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente;**
- e) la conferma, in fase transitoria e per un periodo non superiore a tre anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dell'autonomia amministrativa di Autorità Portuali già costituite ai sensi della l. 84/94;**
- f) lo spostamento di un porto da una AdSP ad altra AdSP d'intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l'AdSP di destinazione.**

**2-ter. La richiesta della Regione per le finalità di cui alle lettere b) e c) del precedente comma 2-bis può essere avanzata non oltre due mesi dall'entrata in vigore del presente decreto.**

**2-quater. Con il DPCM di cui al comma 2-bis è disciplinato l'adeguamento delle Autorità Portuali confermate ai sensi della let. B) del medesimo comma, al nuovo regime giuridico previsto dal presente decreto per le AdSP, anche in ordine alle procedure di nomina degli organi e alle loro funzioni.**

3. Sede della AdSP è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 dicembre 2013, ricadente nella stessa AdSP. In caso di due o più porti centrali ricadenti nella medesima AdSP il Ministro indica la sede della stessa. Il Ministro, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'AdSP, ha facoltà di individuare in altra sede di soppressa Autorità Portuale aderente alla AdSP, la sede della stessa.

[...]

16. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n.400, previo parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite autorità di sistema portuale.



**17. In fase di prima applicazione del presente decreto restano salve le procedure di modifica dell'Allegato "A" ai sensi dei precedenti commi 2, 2-bis e 2-ter del presente articolo."**

### **Emendamento III**

Al **comma 1 dell'art.1** dopo le parole "*dell'autorità marittima.*" aggiungere le parole "*Sono in ogni caso fatte salve le competenze delle Regioni a Statuto Speciale ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle norme di attuazione.*"

#### **Motivazione**

L'emendamento salvaguarda le competenze delle regioni a S.S. in relazione alla disciplina generale della l. 84/94.

#### **Nuova versione del testo così come modificato**

"All'articolo 1, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito, in fine, il seguente periodo: "La presente legge disciplina, altresì, i compiti e le funzioni delle autorità di sistema portuale (AdSP), degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima. ***Sono in ogni caso fatte salve le competenze delle Regioni a Statuto Speciale ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle norme di attuazione.***"

### **Emendamento IV**

Alla **lettera d, del comma 1, dell'Art.4** sostituire il periodo "*3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale piano è, quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano è quindi approvato dalla regione competente,*" con il seguente "*3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato dalla Regione di pertinenza o, ove istituita, dall'autorità di sistema portuale regionale, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionali.*"

#### **Motivazione**

La prima parte tiene conto di AdSP che interessano porti di più regioni e introduce in ogni caso l'intesa sia con regione/i che comune/i interessati. La seconda parte è motivata dalla necessità che la nuova disciplina non contrasti con le disposizioni regionali che hanno già disciplinato in forma autonoma gli aspetti di programmazione e pianificazione dei porti di rilevanza economica regionale, e in particolare il procedimento di formazione e approvazione dei Piani regolatori portuali.

#### **Testo coordinato**

"d) il comma 3 è sostituito dai seguenti "*3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore di sistema portuale è adottato dal comitato di gestione di cui all'articolo 9, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale piano è, quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si*



*intende reso in senso favorevole. Il piano, esaurita la procedura di cui al presente comma, è approvato dalle regioni interessate, previa intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora non si raggiunga l'intesa si applica la procedura di cui all'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241.*

~~*3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale piano è, quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano è quindi approvato dalla regione competente, 3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato e approvato dalla Regione di pertinenza o, ove istituita, dall'autorità di sistema portuale regionale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionali.*~~

## **Emendamento V**

*“Il Comma 7 dell’art. 5-bis della Legge 84/94 è abrogato.”*

### Motivazione

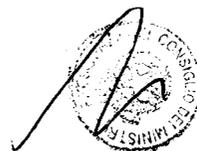
Dal momento che la proposta di D.Lgs all’esame non è altro che un testo che modifica la Legge 84/94 si propone l’abrogazione del comma 7 dell’art. 5-bis della Legge 84/94 che tratta, nella legge, il tema della pianificazione all’interno di un articolo che invece riguarda la materia del dragaggio portuale. Si riporta per opportuna chiarezza il comma di cui si propone l’abrogazione. “7. Fermo restando quando previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, e successive modifiche, per i porti di categoria II, classe III, la regione disciplina il procedimento di adozione del Piano Regolatore Portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati.”

## **Emendamento VI**

Alla **lettera f, del comma 1, dell’Art.4** il periodo: “Le modifiche che costituiscono adeguamenti tecnico-funzionale del Piano Regolatore di Sistema Portuale, che non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale, ” sono sostituite dalle seguenti “La Regione e il Comune interessati possono proporre al Presidente del Comitato di gestione, che lo sottopone al Comitato per la sua eventuale adozione, promuove varianti stralcio concernenti la qualificazione funzionale del singolo scalo marittimo. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore di Sistema Portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionale del Piano Regolatore di Sistema Portuale e”.

### Motivazione

L’emendamento è finalizzato a garantire che un’AdSP, attraverso specifiche varianti, favorisca un margine di flessibilità di intervento ai singoli scali marittimi che ne fanno parte.



### Testo coordinato

*“al comma 5, dopo le parole: “dei porti” sono inserite le seguenti: “di cui ai commi 1 e 1-bis” ed è, infine, aggiunto il seguente periodo: “Le varianti al Piano regolatore di Sistema Portuale seguono il medesimo procedimento previsto per l’adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. La Regione e il Comune interessati possono proporre al Presidente del Comitato di gestione, che lo sottopone al Comitato per la sua eventuale adozione, promuove varianti stralcio concernenti la qualificazione funzionale del singolo scalo marittimo. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore di Sistema Portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionale del Piano Regolatore di Sistema Portuale e sono adottate dal Comitato di gestione dell’AdSP, previo acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune o dei Comuni interessati. Sulla proposta è, altresì, acquisito il parere dei Comitati tecnico - amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere Pubbliche o del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;”*

### **Emendamento VII**

**Al punto 3, comma 1 dell’Art. 5** (nuova versione Art. 6) sostituire le parole “, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali” con le seguenti “*. Sono fatte salve, altresì, le discipline vigenti per i punti franchi delle zone franche esistenti in altri ambiti portuali.*”.

### Motivazione

Oltre al porto di Trieste, vi sono “free zone” riconosciute come tali dall’Unione Europea nell’ambito della cd. “Direttiva Dogane”. Con la proposta emendativa si propone di puntualizzare più efficacemente che anche le discipline esistenti in altri porti dotati di zone franche.

### Testo coordinato

*“13. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, ~~nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali.~~ Sono fatte salve, altresì, le discipline vigenti per i punti franchi delle zone franche esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sentita l’AdSP territorialmente competente, con proprio decreto stabilisce l’organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.”*

### **Emendamento VIII**

**Alla lettera l del co. 5 dell’Art. 9 della l. 84/94** così come sostituito dall’art. 9 dello schema di d.lgs. aggiungere, alla fine, le parole “*e gli strumenti di valutazione dell’efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell’Autorità di Sistema Portuale;*”

### Motivazione

L’emendamento proposto introduce tra le funzioni del Comitato l’approvazione di strumenti di valutazione complessiva ed organica delle performance portuali (in termini di servizi ed efficienza del sistema-porto ma anche dell’organizzazione dell’Autorità di Sistema Portuale, riguardando l’applicazione di KPIs specifici e misurabili).



### Testo coordinato

*“1) delibera il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell’AdSP e gli strumenti di valutazione dell’efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell’Autorità di Sistema Portuale;”*

### **Emendamento IX**

**Al co. 2 dell’Art. 11-bis della l. 84/94 così come sostituito dall’art. 12 dello schema di d.lgs. aggiungere la lettera “e) alla composizione degli strumenti di cui all’art. 9 c. 5 lettera l, ultimo periodo.”**

### Motivazione

Coerentemente con la proposta emendativa dell’art. 9 c. 5, potenzia le funzioni di vigilanza del Tavolo di partenariato.

### Testo coordinato

*“2. Il Tavolo ha funzioni consultive di partenariato economico sociale in ordine:*

- a) all’adozione del piano regolatore di sistema portuale;*
- b) all’adozione del piano operativo triennale;*
- c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell’ambito del sistema portuale dell’AdSP nonché alla tematica relativa all’organizzazione del lavoro in porto; in tal caso la composizione del tavolo è integrata dai rappresentanti dei lavoratori delle AdSP;*
- d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo;*
- e) alla composizione degli strumenti di cui all’art. 9 c. 5 lettera l, ultimo periodo.”*

### **Emendamento X**

Dopo il **co. 2 dell’art. 11-ter del decreto legislativo** è aggiunto il seguente:

*“3. Nell’ambito delle attività a cui è preposto il Tavolo nazionale di Coordinamento delle AdSP, ai sensi dell’art. 4 del D.Lgs. 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza Stato-Regioni, è definito e approvato un Accordo quadro nazionale volto a integrare l’esercizio delle rispettive competenze e sostenere attività di interesse comune in materia di sviluppo logistico di area vasta a supporto del sistema delle AdSP, in ambiti territoriali omogenei, anche interregionali, per il coordinamento delle politiche di sviluppo della portualità in connessione con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree, anche ai fini delle loro integrazioni ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.”*

### Motivazione

L’emendamento proposto introduce, nell’ambito delle attività assegnate al Tavolo nazionale di Coordinamento delle AdSP istituito con l’art. 11-ter introdotto all L. 84/94 dall’art. 12 del decreto-legislativo, quella di definire e approvare un Accordo quadro nazionale volto a integrare l’esercizio delle rispettive competenze e sostenere attività di interesse comune in materia di sviluppo logistico di area vasta a supporto del sistema delle AdSP, in ambiti territoriali omogenei, anche interregionali, per il coordinamento delle politiche di sviluppo della portualità in connessione con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree, anche ai fini delle loro integrazioni ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.



Art. 12

*(Integrazioni alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono inseriti i seguenti:

“[...]”

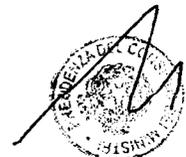
Art. 11-ter

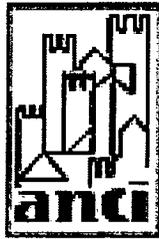
*(Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP)*

2. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Tavolo 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 concessione del demanio marittimo nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale. Il tavolo è composto dai Presidenti delle AdSP ed è coordinato da un soggetto nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Si applica la disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché 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. L'emolumento del Presidente, determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è 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.”

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono disciplinate le attività del Tavolo, di cui all'articolo 11-bis della legge n. 84 del 1994, come inserito dall'articolo 12 del presente decreto, sulla base degli indirizzi generali contenuti nel Codice europeo di condotta sul partenariato di cui al Regolamento delegato (UE) n.240/2014.

4. ***Nell'ambito delle attività a cui è preposto il Tavolo nazionale di Coordinamento delle AdSP, ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza Stato-Regioni, è definito e approvato un Accordo quadro nazionale volto a integrare l'esercizio delle rispettive competenze e sostenere attività di interesse comune in materia di sviluppo logistico di area vasta a supporto del sistema delle AdSP, in ambiti territoriali omogenei, anche interregionali, per il coordinamento delle politiche di sviluppo della portualità in connessione con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree, anche ai fini delle loro integrazioni ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.***





CONSEGNATO NELLA SEDUTA  
DEL ... 24 MAR 2016 ...



**CONFERENZA UNIFICATA  
24 marzo 2016**

Punto 9) all'ordine del giorno

**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE "RIORGANIZZAZIONE,  
RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LE  
AUTORITA' PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84"**

**Parere favorevole condizionato all'accoglimento delle seguenti proposte emendative.**

**1. EMENDAMENTO**

All'articolo 4, comma 1, lettera d), alinea 1-bis e 3-bis, dopo le parole "dalla regione interessata" aggiungere le seguenti: "entro trenta giorni dalla conclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica".

**RELAZIONE**

Rispetto alla **pianificazione territoriale**, si dispone che nei porti nei quali è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore di sistema portuale sia adottato dal comitato di gestione, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è, quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni. Nei porti nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, sempre previa intesa con il comune o i comuni interessati e quindi sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Rispetto all'iter di approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, appare complessa la procedura per assicurare certezza sui tempi, per l'approvazione finale del Piano da parte della Regione, una volta acquisita l'intesa da parte del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, si propone di inserire un termine di 30 giorni dalla conclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (commi 1-bis e 3-bis, rispettivamente per piani in cui è istituita o meno l'AdSP).

**2. EMENDAMENTO**

All'articolo 5, comma 1, alla lettera f) del comma 4 del nuovo articolo 6 dopo le parole "promuove" aggiungere le seguenti: "anche su iniziativa dei singoli componenti del Comitato di gestione".



## RELAZIONE

Appare debole il solo riferimento alla **retro portualità**, senza specificare che l'iniziativa può essere assunta anche dai singoli componenti del Comitato di gestione. Ciò permette di ricondurre le iniziative dei vari enti territoriali nella sede del Comitato.

### 3. EMENDAMENTO

*All'articolo 8, al comma 1, dopo le parole " delle regioni interessate" aggiungere le seguenti: " nonché con il Sindaco del Comune sede dell'AdSP".*

## RELAZIONE

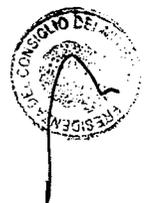
Al fine di assicurare pari dignità fra i livelli di governo territoriale, è necessario prevedere che ai fini della **nomina del Presidente dell'AdSP** si raggiunga l'intesa, oltre che con il Presidente della regione o regioni interessate, con il Sindaco del Comune sede dell'AdSP.

### 4. EMENDAMENTO

*All'articolo 12, comma 1, al nuovo articolo 11-ter, comma 1, secondo periodo, dopo le parole "dai Presidenti delle AdSP" aggiungere le seguenti: "e da due rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata".*

## RELAZIONE

Con lo scopo prioritario di rafforzare il legame con il retro porto e lo sviluppo dei sistemi logistici, nonché per le attività di confronto e coordinamento, si chiede che siano inseriti anche due rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata, quali componenti del **Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP**, cui è fra gli altri affidato il compito di **coordinare e armonizzare a livello nazionale la pianificazione urbanistica portuale**, con lo scopo di dare maggior rilievo alle tematiche legate al retro porto.



Acc. 3

CONSEGNATO NELLA SEDUTA  
DEL 31 MAR. 2016

Unione Province d'Italia



UPI



**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE  
“RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE  
DELLA DISCIPLINA COCERNENTE LE AUTORITA’ PORTUALI DI CUI  
ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84”**

*Roma, 24 marzo 2016*

Il decreto di riforma portuale può rappresentare una significativa opportunità per il rilancio dell'economia portuale è più in generale dell'economia marittima di molti territori.

L'Unione delle Province d'Italia esprime parere favorevole sullo schema di decreto licenziato dal Consiglio dei Ministri che va nella direzione giusta per razionalizzare il sistema di gestione delle principali strutture portuali italiane.

Si osserva che occorrerebbe ulteriormente rafforzare alcuni aspetti per semplificare le procedure e per potenziare l'autonomia delle nuove autorità portuali di sistema nella gestione degli scali di interesse nazionale.

In particolare, dovrebbero essere introdotti tempi certi per l'approvazione dei piani regolatori portuali, garantendo il coinvolgimento delle Regioni soprattutto per quel che concerne le procedure della VAS e della VIA e dando la possibilità di ricorrere a strumenti di pianificazione maggiormente flessibili anche attraverso un maggiore e regolato utilizzo degli adeguamenti tecnico funzionali.

Va accresciuta l'autonomia funzionale del nuovo sistema portuale e, per quel che riguarda i porti che saranno interessati ad un processo di unificazione, deve essere garantita parità di trattamento, mantenimento delle risorse finanziarie generate sul proprio territorio, garanzia di completamento delle infrastrutture in corso di realizzazione, reale incidenza delle comunità locali in fase di programmazione e pianificazione.

Il decreto rappresenta un passaggio fondamentale per il settore ma non conclusivo. Infatti sono necessari ulteriori provvedimenti per mettere mano alla riforma della organizzazione del lavoro all'interno dei porti, anche in relazione alla prevista forte automazione che sarà introdotta nei terminal soprattutto quelli per la movimentazione dei Container e una reale e definitiva autonomia finanziaria dei porti.

Infine, occorrerà dare piena attuazione al piano nazionale della portualità e della logistica per favorire l'integrazione intermodale, con particolare riferimento al potenziamento del sistema ferroviario in coerenza con le politiche europee dei corridoi TEN-T.

