



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 "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84".

Rep. Atti n. 148/cv del 16 novembre 2017

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 16 novembre 2017,

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

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 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 l'adozione di un decreto legislativo per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84;

VISTO il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 recante riorganizzazione razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 in attuazione del citato articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124;

VISTO il citato articolo 8 della legge n.124/2015 che prevede, al comma 6, l'adozione da parte del Governo entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, lettera f) del medesimo articolo, nel rispetto dei principi e criteri direttivi e della procedura previsti dallo stesso articolo, di uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive;

VISTO lo schema di decreto legislativo recante "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 7 agosto 2015, n. 124" approvato in esame preliminare dal Consiglio dei Ministri nella seduta dell'8 settembre 2017, trasmesso dal Dipartimento affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 14 settembre 2017 e diramato in pari data, con nota prot. DAR 14265 P-4.37.2.13;

VISTI gli esiti della riunione tecnica tenutasi in data 19 settembre 2017, nel corso della quale sono state discusse le osservazioni e le richieste di modifica espresse delle Regioni e dell'ANCI, in parte ritenute accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

CONSIDERATA la richiesta delle Regioni, condivisa dall'ANCI, formulata nel corso dell'incontro citato, di poter disporre di un ulteriore periodo di tempo per elaborare un documento di proposte organico da sottoporre alla Commissione politica;

Rep



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

VISTI gli esiti della riunione tecnica del 3 ottobre 2017, diramati con nota prot. DAR 15401 P-4.37.3.13 in data 4 ottobre 2017, nel corso della quale le Regioni e l'ANCI nel confermare alcune richieste già discusse nel precedente incontro, hanno presentato ulteriori richieste di modifica;

CONSIDERATO che lo schema di decreto legislativo in oggetto, già iscritto all'ordine del giorno delle Sedute del 21 settembre 2017 e del 5 ottobre 2017, è stato rinviato su richiesta delle Regioni e dell'ANCI per potere consentire ulteriori approfondimenti istruttori;

VISTI gli esiti della riunione tecnica del 24 ottobre 2017, comunicati con nota prot. DAR 16563 P-4.37.2.13 in data 25 ottobre 2017, nel corso della quale le Regioni e l'ANCI hanno consegnato un documento di lavoro congiunto, contenente le richieste di modifiche allo schema di decreto in esame, in merito al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è riservato di esprimersi;

VISTO il parere del Consiglio di Stato, reso nell'Adunanza della Commissione speciale del 4 ottobre 2017, diramato in data 31 ottobre 2017 prot. DAR 16920 P-4.37.2.13;

VISTO il parere espresso dal Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, diramato in data 3 novembre 2017 prot. DAR 17601 P-4.37.2.13 sulle proposte emendative formulate dalle Regioni e dall'ANCI, relative in particolare alle richieste che attengono alla dirigenza delle AdSP;

VISTO il nuovo schema di decreto trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti diramato con nota prot. DAR 17459 P-4.37.2.13 del 9 novembre 2017 che, tenendo conto di quanto espresso dal Consiglio di Stato e il parere sopra citato, recepisce soltanto parzialmente le richieste formulate dalle Regioni e dagli Enti locali;

VISTI gli esiti della riunione tecnica tenutasi il 13 novembre 2017, comunicati in pari data con nota prot. DAR 17620 P-4.37.2.13, nel corso della quale sono state esaminate alcune richieste di modifica al testo già presentate nel corso dei precedenti incontri e nuovamente sottoposte all'attenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ritenute in parte accoglibili in sede tecnica, mentre si è ritenuto di rinviare, per le altre, alla sede politica la loro definizione;

VISTA l'ultima versione dello schema di decreto tramessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad esito dell'incontro tecnico sopra citato, che recepisce le richieste emendative delle Regioni e dell'ANCI ritenute accoglibili nel corso della riunione, diramata con nota prot. DAR 1774 P-4.37.2.13 del 15 novembre 2017;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso parere favorevole allo schema di decreto in esame, con le richieste emendative, non vincolanti, relative agli articoli 2, 7 e 15, contenute in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto (All.1), ne costituisce parte integrante;

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto, in merito alle richieste di modifica contenute nel documento delle Regioni, di prenderne atto;

CONSIDERATO che l'ANCI ha consegnato un documento (All.2) contenente tre richieste emendative, condizionando l'espressione del parere favorevole all'accoglimento del solo emendamento relativo all'articolo 7, volto a consentire la presenza dei sindaci all'interno del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

11/10



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato che, su tale punto, vi è una posizione del Governo contraria all'accoglimento dell'emendamento in esame, anche in considerazione di quanto espresso dal Consiglio di Stato nel parere reso dalla Sezione consultiva per gli atti normativi nell'Adunanza del 4 ottobre 2017;

CONSIDERATO che l'ANCI, rilevando che in proposito il Consiglio di Stato ha formulato una mera valutazione di opportunità, ha espresso per tali ragioni parere negativo, fermo restando che, ove il Consiglio di Stato rendesse un parere esplicito su tale questione, il parere non sarebbe più negativo;

CONSIDERATO che l'UPI ha condiviso la posizione espressa dall'ANCI

ESPRIME PARERE

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 "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994".

DP
Il Segretario
Antonio Naddo



Il Presidente
Sottosegretario Gianclaudio Bressa

Gianclaudio Bressa



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

17/168/CU07/C4

ALL-1

Resto a carico di
sedute
16/11/17
Cali



7

**POSIZIONE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE
“DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 4
AGOSTO 2016, N. 169, CONCERNENTE LE AUTORITÀ PORTUALI DI CUI ALLA
LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84”**

Parere, ai sensi dell'articolo 8, comma 5, della legge 7 agosto 2015, n. 124

Punto 7) O.d.g. Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome condiziona l'espressione del parere favorevole sull'ultima stesura dello Schema di D.Lgs. in oggetto (Nota della Conferenza Unificata del 15 novembre 2017) all'accoglimento delle seguenti proposte di modifica relative agli articoli 2, 7, 15:

Emendamento 1.

Al comma 1 dell'art. 2 dello schema di d.lgs. che modifica il d.lgs. 169/2016 *inserire, prima della lettera a) la seguente lettera* All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

“0a) i commi da 1 a 5 dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono sostituiti dai seguenti:

0 Il Piano regolatore di sistema portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali di cui all'art. 6 c. 1.

Il piano si compone da un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema e dai piani regolatori portuali di ciascun porto.

1. Le Autorità di Sistema Portuale redigono un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti comunitari in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.

Il DPSS definisce gli obiettivi di sviluppo e la pianificazione infrastrutturale sistemica delle AdSP; inoltre individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, quelle di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano.

Il DPSS prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella pianificazione del sistema portuale complessivo e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca interpretazione dei contenuti, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani di cui al successivo 4.

La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città definite dal DPSS sono demandate ai comuni, previo parere della AdSP.

2. Il DPSS viene sottoposto al parere di ciascun Comune territorialmente/amministrativamente interessato che si esprime entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto.

3. Il DPSS è adottato dal Comitato di Gestione ed approvato, al termine della procedura di cui al c. 10, nei successivi 60 giorni dalla Regione previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si esprime sentita la Conferenza nazionale di cui all'art. 11-ter

Ai fini dell'ottenimento dell'intesa nei termini prescritti, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti può convocare una conferenza dei servizi ai sensi dell'art.14-*quinquies* della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche ed integrazioni.

Il DPSS delle AdSP di cui al comma 1, la cui circoscrizione territoriale è ricompresa in più Regioni, è approvato con atto della Regione ove ha sede la stessa AdSP, previa intesa con le Regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla stessa AdSP e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Nei singoli porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle AdSP di cui all'articolo 6 comma 1, l'ambito e l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario, come stabilite nel DPSS approvato, quali quelle destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie sono delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale (PRP), che individua analiticamente, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

5. I suddetti PRP sono redatti in attuazione al Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica, al DPSS e in conformità alle apposite linee-guida redatte dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, e declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi e i contenuti e le strategie di ciascuno scalo delineando l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione da sviluppare nei Piani Operativi Triennali.

6. Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, è valutata con priorità la finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

7. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'Autorità di sistema portuale, il piano regolatore portuale, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006, è adottato dal comitato di gestione di cui all'articolo 9. L'adozione avviene, previa intesa coi comuni territorialmente/amministrativamente interessati con esclusivo riferimento alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città; i Comuni si esprimono entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto. Ai fini dell'ottenimento dell'intesa nei termini prescritti, la Regione, ovvero il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in caso di AdSP interregionale, può convocare una conferenza dei servizi ai sensi dell'art.14-*quater* e 14-*quinquies* della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche ed integrazioni.

Il piano è successivamente inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto.



Il piano, esaurita la procedura di cui al presente comma e a quella di cui al comma 10, è approvato dalla regione interessata entro trenta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura VAS.

8. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

9. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'AdSP, 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.

10. I DPSS e i PRP sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.

11. Le varianti al DPSS, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione dello stesso.

12. Il Presidente del comitato di gestione dell'autorità del sistema portuale, autonomamente o su richiesta della Regione o del Comune interessati, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo.

Le varianti-stralcio al piano regolatore portuale, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del PRP, ed alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Le varianti-stralcio di porti ricompresi in una AdSP la cui circoscrizione territoriale ricade in più Regioni, sono approvate con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le Regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima AdSP.

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 delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati. E' successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico funzionale. L'adeguamento tecnico funzionale è approvato con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto interessato dall'adeguamento medesimo.”

NB. Sono conseguentemente da rinumerare i commi dal 5-bis al 11-sexsies.



Emendamento 2.

Al comma 1 dell'art. 7 dello schema di d.lgs. che modifica il d.lgs. 169/2016 inserire, prima della lettera a) la seguente lettera

0a) All'art. 9 c. 1, alla lettera d) dopo le parole "*ex sede di autorità portuale*" sono aggiunte le parole "*o ex sede di azienda speciale di cui all'art. 14 della Legge 28 gennaio 1994, n. 98*".

Emendamento 3.

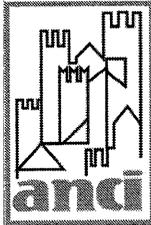
Il comma 8 dell'art. 15 (Disposizioni ulteriori) dello schema di d.lgs. che modifica il d.lgs. 169/2016 viene modificato come segue: "*Il personale dirigenziale in servizio presso le soppresse autorità portuali alla data di entrata in vigore del presente provvedimento, che sia in possesso di titolo di studio di livello inferiore alla laurea, mantiene il proprio ruolo in coerenza con quanto previsto dall'art. 10, comma 6.*"

Roma, 16 novembre 2017



Acc-2

R7/cv
CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL 16/11/2017



CONFERENZA UNIFICATA 16 NOVEMBRE 2017

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE "DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 4 AGOSTO 2016, n. 169, CONCERNENTE LE AUTORITA' PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84, AI SENSI DELL'ARTICOLO 8, COMMA 6, DELLA LEGGE 7 AGOSTO 2015, n. 124".

ART. 3

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

EMENDAMENTO

Al comma 1 dopo la lettera c) inserire la seguente "cc) dopo il comma 2-bis aggiungere il seguente "2.ter Su richiesta motivata della Regione, con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Comitato di Gestione potrà essere integrato con il Sindaco del comune sul cui territorio ricade un porto di rilevanza internazionale o nazionale, non già incluso ai sensi delle lettere c) e d) dell'articolo 9, o da un suo designato".

MOTIVAZIONE

La proposta mira a completare la previsione normativa di cui al comma 2-bis dell'art. 6 della legge n. 84/94, che la lettera a) che già prevede la possibilità di inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente.

Si vuole quindi permettere con disposizione ministeriale anche l'inserimento di un porto di rilevanza nazionale o internazionale all'interno di una AdSP, previa richiesta motivata della regione interessata, con la partecipazione con nel comitato di gestione da parte di un rappresentante del rappresentante Comune in cui è ubicato il porto inserito nell'AdSP.

Art. 7

(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

EMENDAMENTI

Al comma 1 prima della lettera a) inserire le seguenti: «0a) All'art. 9 c. 1 la lettera c) è sostituita con la seguente "dal Sindaco di ciascuna delle città metropolitane, ove presente, il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale o da un suo designato"; 00a) All'art. 9 c. 1 la lettera d) è sostituita con la seguente "dal Sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di autorità portuale o ex sede di azienda speciale di cui all'art. 14 della Legge 28 gennaio 1994, n. 98 inclusi nell'AdSP, esclusi i comuni capoluogo delle città metropolitane capoluogo delle città metropolitane, o da un suo designato."» .

Al comma 1, prima della lettera b) inserire la seguente:«aa) al comma 2, alla fine del primo periodo sono inserite le seguenti parole "le designazioni sono sempre revocabili"».

Al comma 1, lettera b) inserire infine il seguente periodo «A tal fine, la designazione si perfeziona con la trasmissione del solo nominativo da parte del designante».

Al comma 1, eliminare la lettera c)

MOTIVAZIONE

Lo schema di decreto nell'attuale formulazione rischia di eliminare in via definitiva qualsiasi forma di rappresentatività diretta dei territori all'interno del Comitato di gestione dell'AdSP, vietando ai sindaci e agli amministratori nonché a coloro che hanno ricoperto incarichi nelle società pubbliche di sedere all'interno degli organi rappresentativi dell'ente. Non si tratta infatti di disposizioni che concorrono alla prevenzione e repressione delle condotte anticorruptive, ma di norme che mirano a trasformare di fatto, a prescindere dal nomen iuris, le autorità portuali in soggetti economici sganciati da forme di rappresentanza diretta con i territori. Le norme che vengono estese infatti individuano ipotesi di incompatibilità/inconferibilità per le nomine verso enti di diritto privato regolati o finanziati dalle pubbliche amministrazioni. E' una palese forzatura estenderle anche alle designazioni dei sindaci verso enti pubblici che corre l'obbligo ricordare la legge espressamente definisce non economici.

E', infatti, un elemento di forte criticità per l'Ente locale è quello ravvisato nell'articolo 7 di modifica dell'articolo 9 della Legge n. 84/94 inerente la rappresentanza nel Comitato di Gestione. Nella sua formulazione originaria l'art. 9 della Legge nr. 84/94 prevedeva che componente del soppresso Comitato Portuale (ora sostituito dal Comitato di Gestione) fosse il Sindaco del comune in cui è ubicato il porto o un suo delegato [art. 9, comma 1, lettera g) Legge nr. 84/94]. La norma garantiva la tutela di interessi generali e diffusi attraverso la partecipazione nell'organo decisionale di un soggetto non nominato, bensì eletto. Un'involuzione negativa della rappresentanza territoriale si ha già nel Decreto Legislativo nr. 169/2016 il quale prescrive che nel Comitato di Gestione [organo che sostituisce il Comitato Portuale con una forte riduzione di componenti] siede



un componente designato dal sindaco di ciascun comune sede di autorità portuale [art. 11, comma 1, lettera d) D.Lgs. nr. 169/2016] . **Viene, di fatto, affievolita la rappresentanza territoriale del Comune attraverso la nomina non più diretta del Sindaco, ma di un suo designato . E', di fatto, una rappresentanza "mediata" del corpo elettorale peraltro immotivata visto che è il medesimo "corpo" che convive con il porto e con le problematiche ad esso correlate[ambientali, infrastrutturali e strategiche].**

Con l'articolo 7, comma 1 lettera c) dello schema di decreto la rappresentanza comunale del corpo elettorale è ulteriormente affievolita in quanto si prevede che non possono essere designati quali componenti del Comitato di Gestione coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico-amministrativo. **Pertanto ,oltre il Sindaco, neppure un assessore da lui nominato e con espressa delega alla portualità potrebbe sedere nel Comitato di Gestione, addirittura decadendo di diritto alla data di entrata in vigore della disposizione. Si realizza, così, il totale annullamento della rappresentanza del corpo elettorale locale all'interno di un organo (Autorità di Sistema Portuale) il cui ambito territoriale ed operativo incide- grandemente- sull'assetto urbano. Fortemente pregiudizievole** dei diritti e del legittimo affidamento maturato ad oggi dagli enti che hanno già espresso le designazioni la disposizione che prescrive **effetto decadenziale retroattivo a chi fosse già designato nei casi di incompatibilità sopravvenuta.**

Nulla poi si dice dell'evoluzione del rapporto fiduciario che lega il sindaco al suo designato e sull'eventualità di una **revoca** dello stesso, essendo un rapporto prevalentemente fiduciario al pari di quello che lega il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti al Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, la specifica sulle possibilità di revoca aiuterebbe, oltretutto, a risolvere i numerosi casi di contenzioso amministrativo verificatisi in questo ambito. Si chiede poi di specificare il momento in cui si perfeziona la designazione, considerata la modifica introdotta che sembra nascondere un ulteriore intento di limitare la rappresentatività dei territori con la **prescrizione**, del tutto unica nel nostro ordinamento, in relazione alla valida costituzione dell'organo collegiale anche in mancanza di una designazione dei componenti degli enti territoriali. Perché detta disposizione sia davvero interpretabile in un'ottica di semplificazione e di buon funzionamento dell'organo e non come ulteriormente e arbitrariamente rafforzativa dei poteri del Presidente occorre ben contestualizzarla. La norma dovrebbe infatti essere esclusivamente penalizzante in caso di mera inerzia degli enti competenti a designare i propri rappresentanti, ma le lacune interpretative emerse in sede di prima interpretazione in ordine a estensione e limiti del Presidente ai fini della costituzione del Comitato di Gestione non fanno ben sperare. A garanzia degli enti territoriali si richiede di prevedere il momento esatto di perfezionamento della designazione senza includere alcuna fase valutativa da parte del Presidente. **L'emendamento individua il momento esatto dell'avvenuta comunicazione della designazione** poiché in difetto il presidente potrebbe ritenere che il procedimento di designazione non è perfezionato nei casi in cui lo stesso sollevi questioni in merito alla sussistenza dei requisiti richiesti dalla legge. La questione è della massima delicatezza perché il presidente, anch'egli membro dell'organo collegiale, previsto a garanzia della rappresentatività dei territori potrebbe non procedere, per motivi di merito, al recepimento della designazione nell'ambito del decreto di costituzione dell'organo.



ART. 15
(Disposizioni ulteriori)

EMENDAMENTO

Al comma 7, alla fine della lettera c) inserire il seguente periodo « , solo se attengono alle funzioni prevalenti di cui all'art. 4 comma 3 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.»;

MOTIVAZIONE

Si propone quindi di non ammettere varianti localizzate ai piani regolatori di sistema portuale concernenti la qualificazione funzionale dello scalo marittimo che prevedano funzioni prevalenti diverse da quelle indicate dall'art. 4 comma 3 della legge n. 84/94 , che assegna ai porti, o alle specifiche aree portuali le seguenti funzioni:

- a) commerciale e logistica;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

In caso contrario si potrebbe verificare l'eventualità di destinare ad usi diversi (es. edilizia abitativa, gestione dei rifiuti ecc.) l'area oggetto di variante localizzata con un procedimento amministrativo snello, senza una valutazione complessiva .

