

Il Consiglio di Stato prosegue l'esame dei decreti attuativi della Legge Madia: è l'ora del parere sul decreto in materia di riorganizzazione delle autorità portuali

[Cons. St., sez. atti norm., 9 maggio 2016, n. 1142 – Pres. Carbone, Est.ri Franconiero, Puliatti](#)

1. La commissione speciale della sezione consultiva di Palazzo Spada ha proseguito l'esame degli schemi di decreti legislativi attuativi della c.d. riforma Madia, legge 124\2015, pubblicando un corposo parere sullo schema del decreto recante l'intervento di riorganizzazione delle autorità portuali.

Come noto, la delega è circoscritta espressamente "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".

Lo schema di decreto si compone di 20 articoli e 1 allegato, che modificano profondamente la legge sui porti di più di vent'anni fa (legge n. 84 del 1994).

2. Il parere prende le mosse dall'individuazione degli **obiettivi della riforma**: riorganizzare e semplificare un sistema portuale frammentato e complesso.

In termini di obiettivi, dopo un apprezzamento generale, il parere ne individua una serie da perseguire nel medio e lungo periodo: intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti (superando il modello obsoleto del city port), passando dalle attuali "Autorità portuali" alle "Autorità di Sistema portuale"; superare l'eccessivo localismo attuale; realizzare maggiore interazione e integrazione con le aree logistiche del paese; esprimere maggiore capacità di coordinamento; semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali (nel breve periodo).

Sempre dal punto di vista generale, il parere sottolinea il valore strategico della riforma e la logica (non giuridica, ma) socio-economica dell'intervento che, in un'era di globalizzazione delle merci, tenta di rendere più agile il governo dei nostri porti e connetterli con il mondo economico e sociale.

In termini propositivi, il parere pone in evidenza l'importanza che il Governo curi anche qui – come negli altri settori – l'ulteriore fase attuativa, attraverso iniziative sia 'normative' (i decreti correttivi), ma anche (e soprattutto) 'non normative' di formazione, di comunicazione istituzionale, di informatizzazione, di monitoraggio delle prassi, insomma di 'manutenzione' costante del funzionamento della riforma. Nella stessa ottica si sottolinea l'esigenza di accompagnare la riforma in esame, in tempi brevi, con iniziative ulteriori su temi, quali: l'istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, che coinvolgano soggetti pubblici e privati e, in particolare, i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie, stradali, aeroportuali; la possibilità di estendere alle aree

retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti; l'intervento sulle regole di dragaggio

3. Passando all'**esame di dettaglio**, il parere evidenzia i punti positivi della riforma.

La riduzione delle Autorità, in numero più limitato (15) rispetto alle "Autorità portuali" attuali (24).

L'istituzione stessa delle "Autorità di Sistema Portuale, e il conferimento a esse anche di funzioni di raccordo nei confronti di 'tutte' le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale.

Una dettagliata disciplina del Piano regolatore di sistema portuale e la semplificazione delle varianti di valore meramente tecnico-funzionali;

Il complessivo snellimento della struttura organizzativa facente capo all'Autorità di Sistema portuale.

L'implementazione di competenze dello Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale e dei controlli.

Un ulteriore punto apprezzato dal testo riguarda la procedura di scelta dei futuri vertici delle Autorità. In proposito, peraltro, la commissione speciale rileva l'opportunità di modulare i requisiti per la scelta dei vertici delle Autorità in modo che essi siano rispondenti alle effettive esigenze di capacità e professionalità richieste dall'importanza strategica del settore. Avverte, altresì, il rischio di rinunciare – con il nuovo sistema di incompatibilità – a professionalità consolidate, specie in sede di prima applicazione.

In termini di raccomandazione il parere evidenzia l'esigenza di una più chiara separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche, svolte anche 'indirettamente' tramite società partecipate; occorre quindi rendere più chiaro il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente (per il tramite di società partecipate).

Analogamente, il parere svolge una serie di raccomandazioni in tema di strumenti partecipativi e procedurali: uno di carattere consultivo, detto "Tavolo di partenariato della risorsa mare"; uno teso al coordinamento, detto "Tavolo nazionale di coordinamento".

Analogo approccio riguarda il ricorso allo strumento dello sportello unico, enucleato in due diversi modelli dallo schema in esame: lo "Sportello unico amministrativo" e lo "Sportello unico doganale e dei controlli".