

ECC.MA CORTE COSTITUZIONALE RICORSO EX ART. 127, 2° comma COST.

per la Regione Calabria (c.f. 02205340793), in persona del Presidente p.t. dott. Gerardo Mario Oliverio, con sede in Catanzaro, zona Germaneto, Cittadella Regionale, giusta delibera di Giunta Regionale n. 53 del 7.2.2019 e relativo decreto (doc. a), rappresentata e difesa, anche disgiuntamente, dagli avv.ti prof. Vincenzo Cerulli Irelli (c.f. CRLVCN47C28H501X; pec: vincenzo.cerulliirelli@pec-avvocatiteramo.it; fax. 06.8414997) e Gianclaudio Festa (c.f. FSTGCL69P17H224F; pec: avvocato3.rc@pec.regione.calabria.it), elettivamente domiciliata presso il primo di essi in Roma, Via Dora, n. 1, giusta delega in calce al presente atto

contro

il Presidente del Consiglio dei Ministri p.t., rappresentato e difeso ex lege dall'Avvocatura Generale dello Stato

per la declaratoria di illegittimità costituzionale

dell'art. 22 bis, decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, inserito dalla legge di conversione 17 dicembre 2018 n. 136, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale del 18 dicembre 2018 n. 293, per effetto del quale è stato modificato l'art. 6 legge 28 gennaio 1994 n. 84 e l'Allegato A della medesima legge n. 84/1994 cit., istituendo l' "AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria", per violazione dell'art. 117, 3° comma Cost., dell'art. 97 Cost. nonché dei principi di semplificazione, ragionevolezza e leale collaborazione ed omogeneità delle disposizioni legislative.

Fatto

1. Premessa.

Le recenti modifiche legislative che hanno interessato la materia dei sistemi portuali suggerisce un breve quadro descrittivo della normativa di riferimento.

1.1. La normativa sulle autorità portuali, a seguito della riforma del 2016.

Come noto, la legge 28 gennaio 1994 n. 84, di riordino della normativa in materia portuale, ampiamente modificata ed innovata dal d.lgs. n.169/2016, che ha attuato l'art. 8 comma 1, lett. f) l. n. 124/2015, disciplina l'ordinamento e le

attività portuali, i compiti e le funzioni delle Autorità di sistema portuale (AdSP), degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima.

Ai sensi della legge cit., i porti marittimi nazionali sono ripartiti in categorie e classi: categoria I (porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato); categoria II, classe I (porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale); categoria II, classe II (porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale); categoria II, classe III (porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale) (art. 4).

I porti sede di AdSP appartengono ad una delle prime due classi della categoria Π, e quindi sono di rilevanza economica nazionale o internazionale.

I porti, o le specifiche aree portuali di categoria II, hanno funzioni commerciale e logistica; industriale e petrolifera; di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi; peschereccia; turistica e da diporto.

La citata legge n. 84 prevede – come ovvio, essendo la materia "porti e aeroporti civili" di competenza legislativa concorrente ai sensi dell'art. 117, 3° comma – il coinvolgimento della Regione sotto diversi profili. Ad esempio, le caratteristiche dimensionali, fiunzionali e la tipologia del porto, nonché l'assegnazione allo stesso della categoria, sono stabilite con decreto ministeriale (infrastrutture e trasporti), previo parere della Regione interessata chiamata ad esprimersi sullo schema di decreto (art. 4, co. 5); il documento di pianificazione strategica di sistema (che compone il piano regolatore di sistema portuale) redatto dalle AdSP è adottato da un Comitato di gestione e approvato dalla Regione interessata, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'art. 6 disciplina, al comma 1, le AdSP rinviando all'Allegato A l'individuazione dei porti ricompresi-in dette Autorità. Nell'Allegato cit. è contenuto l'elenco delle AdSP con l'indicazione dei porti che ne fanno parte e da esso risulta, in particolare, che il primo porto indicato per ogni AdSP rappresenta anche la sede dell'Autorità: infatti, nell'AdSP dei "Mari Tirreno meridionale Ionio e dello Stretto", Gioia Tauro è il primo porto indicato e anche la sede dell'AdSP.

La sede dell'AdSP è individuata, in particolare, ai sensi del successivo comma 3 nella "sede del porto centrale" (c.d. porto CORE) stabilito ai sensi del

Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.

Si anticipa che detto regolamento individua la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), come quella avente "alta importanza strategica" ai fini del conseguimento degli obiettivi di sviluppo delle infrastrutture di trasporto per l'efficienza e la sostenibilità sociale e ambientale delle stesse, mediante l'interconnessione dei collegamenti ferroviari, portuali, aeroportuali, di navigazione interna, stradali e intermodali.

Per quanto riguarda i porti calabresi, è qualificato porto CORE il porto di Gioia Tauro in considerazione delle dimensioni, della localizzazione e della sua strategicità (cfr. mappa dell'Italia allegata al reg. cit.: doc. 1). Viceversa, per la Sicilia sono indicati quali porti CORE quello di Palermo e quello di Augusta. Il porto di Gioia Tauro (come evidenziato nella mappa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasposti: doc. 2), ai sensi del predetto regolamento, insiste sulla rete TEN-T che collega il Mediterraneo con la Scandinavia.

Sulla medesima rete TEN-T, per quanto interessa in questa sede, insiste anche il porto di Messina; circostanza questa che lo rende idoneo ad ospitare la sede di una AdSP, come risulta del resto dalla mappa reperibile sul sito del Ministero delle Infrastrutture (doc. 3).

Le AdSP, prima della modifica apportata con la legge di conversione n. 136/2018 del d.l. n. 119/2018, oggetto del presente contenzioso, erano quindicinelle quali erano state raggruppate le precedenti 53 Autorità portuali – e, in relazione ai porti calabresi e siciliani, l'art. 6, comma 2, l. n. 84/1994 alla lett. f) individuava l'"Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto", ricomprendente ai sensi dell'Allegato A della legge cit., tutti i porti della Calabria (Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia e Reggio Calabria) e tre porti della Sicilia (Messina, Milazzo, Tremestieri) (doc. 4).

Si anticipa che per effetto della novella legislativa del dicembre 2018 cit. – modificando l'art. 6 e l'Allegato A della legge n. 84 – è stata istituita una ulteriore AdSP, denominata "Autorità di Sistema portuale dello Stretto", scorporando i porti siciliani sopra menzionati (Messina, Milazzo, Tremestieri) e

due porti calabresi (Villa San Giovanni e Reggio Calabria) dalla precedente AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

3

L'art. 6 cit. prevede che eventuali modifiche all'Allegato A possono essere adottate con regolamento, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, per consentire: a) l'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'Autorità di sistema portuale territorialmente competente; b) il trasferimento di un porto a una diversa Autorità di sistema portuale, previa intesa con le regioni nel cui territorio hanno sede le Autorità di sistema portuale di destinazione e di provenienza

Alle AdSP – qualificate enti pubblici non economici di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria – spettano, tra l'altro, le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie per il carico/scarico merci, passeggeri etc., per la concessione di aree e banchine etc., e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.

Spettano ad esse inoltre la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale; l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso; il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale; l'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali; la promozione e il coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali (art. 6 cit.).

Il comma 14 del cit. art. 6 prevede che decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto di modifica e riorganizzazione citato (d.lgs. n. 169/2016) con regolamento approvato con d.P.R., su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può essere modificato il numero delle Autorità di sistema portuale. Sullo schema di regolamento "è acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997,

n. 281". Il successivo comma 15 prevede che per la modifica dei limiti territoriali di ciascuna delle AdSP si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata.

Organi dell'AdSP sono il Presidente, al quale spettano, tra l'altro, l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, le competenze sulle concessioni di aree e banchine, le autorizzazioni sulle merci; il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti; vi è poi un Segretario generale (art. 10).

1.2. I rilievi della Commissione Speciale del Consiglio di Stato sulla riforma del 2016.

Detta normativa, come anticipato, è il frutto della politica di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina in materia portuale, operata nel 2016, al fine di conseguire maggiore efficienza, contenimento delle spese pubbliche e razionalizzazione della governance delle autorità portuali. Detto decreto legislativo è stato oggetto di parere favorevole della Conferenza Unificata, come chiaramente indicato nel preambolo del decreto stesso.

Nel parere del Consiglio di Stato, in data 9.5.2016 n. 01142/2016 (doc. 5) reso sullo schema di decreto legislativo – poi versato nel d.lgs. n. 168/2016 di modifica della legge n. 84 cit. – si evidenzia che la riforma si propone di "intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti, superare l'eccessivo localismo attuale, realizzare maggiore interazione e integrazione con le aree logistiche del Paese, esprimere maggiore capacità di coordinamento".

La riforma è qualificata come avente un "ruolo strategico per conferire snellezza e agilità all'attività pubblica dei porti e connetterla con il mondo economico, produttivo e sociale, con l'azione imprenditoriale dei privati e le istanze delle comunità locali" per fare del "Sistema Mare" il motore di uno sviluppo economico".

Tuttavia, il parere cit. sottolinea la necessità di curare la fase attuativa della riforma "attraverso adeguate iniziative sia "normative" ... ma anche e soprattutto ... di "manutenzione" costante del funzionamento della riforma, elementi importanti per la sua piena realizzazione".

Uno degli obiettivi fondamentali della riforma è individuato nella riorganizzazione della struttura portuale "superando la realtà dei porti italiani frammentata e disarticolata, facendo leva sulla ricchezza di infrastrutture portuali nazionali, mediante l'accorpamento dei 54 porti esistenti in 15 Autorità di sistema portuale"; per rispondere, in termini organizzativi, all'evoluzione del contesto internazionale, caratterizzato dalla globalizzazione del traffico delle merci, dalla sviluppo di grandi porti a Sud est dell'Italia e dalla maggiore competitività dei porti del nord Europa.

A tale proposito, il Consiglio di Stato, ha segnalato la necessità di evitare il rischio di duplicazioni di centri decisionali.

Il secondo obiettivo della riforma è indicato nella semplificazione dell'azione amministrativa "degli adempimenti amministrativi connessi alle attività portuali"; obiettivo "sicuramente agevolato dalla riforma organizzativa di concentrazione delle competenze in un minor numero di soggetti dotati di potere decisionale e di gestione e dalla complessiva riorganizzazione delle strutture".

Secondo il Consiglio di Stato il superamento della fase di crisi economica che coinvolge anche il settore portuale passa attraverso una riforma che sia "in grado di attrarre capitali privati di investimento e di utilizzare sinergie di competenze e a tal fine tenga conto dell'apparato costruttivo degli operatori economici, dei lavoratori del settore, degli utenti dei servizi".

Con specifico rifermento alle modifiche all'art. 6 cit., e all'accorpamento delle AdSP, il Consiglio di Stato auspica che la "riorganizzazione delle autorità portuali sulla base di un sistema integrato di più porti non si limiti ad un mero accorpamento "aritmetico" di enti di governo, ma si coniughi con una visione strategica di integrazione" dei settori coinvolti.

2. L'organizzazione dei porti calabresi.

In attuazione della normativa predetta, in Calabria è stata ridefinita l'organizzazione sistematica dei porti, al fine di consentire un'offerta integrata e completa di servizi portuali agli operatori del settore, in un'ottica di interconnessione delle strutture e di ottimizzazione dei servizi resi.

E così, il porto di Gioia Tauro risulta centrale per il servizio merci-container, quello di Vibo Valentia per il servizio merci-industriali (oil), quello di Villa San

Giovanni per il servizio passeggeri-traghetto-crocieristico, quello di Reggio Calabria per il servizio passeggeri-crocieristico.

Nell'ambito del sistema portuale calabrese così configurato viene riconosciuto al porto di Gioia Tauro (sede dell'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio) – dotato di infrastrutture di primario rilievo che rendono lo scalo idoneo anche alle navi di ultimissima generazione, con disponibilità di spazi, e ideale collocazione geografica – un ruolo "principale", di raccordo, avente rilievo intercontinentale.

Esso è infatti, come detto, l'unico tra i porti calabresi facente parte della rete TEN-T ai sensi del reg. UE 1315/2013 cit., e, proprio in forza di tale qualificazione, sono stati associati al Porto di Gioia Tauro, nella AdSP calabrese, oltre ai porti calabresi, anche i tre porti siciliani di Messina, Milazzo e Tremestieri, al fine di rendere le dette infrastrutture più competitive a livello internazionale, potendo garantire il soddisfacimento delle diverse e complementari esigenze provenienti dagli utenti del porto stesso, mediante "l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali", "l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture".

3. L'istituzione della cd. ZES nella Regione Calabria.

Le particolari caratteristiche del porto di Gioia Tauro e aree limitrofe hanno consentito alla Regione Calabria di ottenere l'istituzione di una c.d. ZES, zona economica speciale, ai sensi dell'art. 4 d.l. 20.6.2017, n. 91 conv. modif. l. 3.8.2017, n. 123, recante "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno".

L'istituzione della c.d. ZES, secondo quanto stabilito dall'art. 4 cit. è intesa a favorire la creazione di condizioni economiche, finanziarie ed amministrative favorevoli per lo sviluppo delle imprese insediate in alcune aree del Paese, in cui siano presenti "aree portuali". Ai sensi del cit. art. 4 la ZES è una "zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale ...", nella quale "per l'esercizio di attività economiche e imprenditoriali le aziende già operative e quelle che si insedieranno nella ZES possono beneficiare di speciali condizioni" (art. 4, co. 2).

La norma rinvia ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri da adottare di concerto con altri Ministri, sentita la Conferenza unificata, per disciplinare le modalità di istituzione e la durata della ZES, i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area, le condizioni per l'ottenimento delle agevolazioni da parte delle imprese operanti nell'ambito della ZES (benefici fiscali e procedure semplificate) (art. 4, co. 3).

La stessa norma prevede che l'istituzione della ZES avvenga con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta della Regione interessata; proposta che deve essere corredata da un "piano di sviluppo strategico" (art. 4, co. 5).

L'amministrazione della ZES è affidata ad un Comitato di indirizzo, composto dal Presidente dell'Autorità portuale, con funzioni di presidente, da un rappresentante della Regione, da un rappresentate della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 4, co. 6).

Il Comitato "deve assicurare ... a) gli strumenti che garantiscano la piena operatività delle aziende presenti nella ZES; b) l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito della ZES; c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi" (art. 4, co. 7).

- 3.1. Con DPCM 25.1.2018, n. 112 è stato adottato il "Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali (ZES)". L'art. 8 del DPCM cit. ha specificato, in particolare, i compiti del Comitato di indirizzo prevedendo lo svolgimento, da parte di esso, delle "attività di indirizzo" intese ad assicurare, tra l'altro, l'insediamento di nuove imprese nella ZES e la piena operatività di quelle già esistenti (lett. a)); la verifica dell'avvio delle attività economiche e degli investimenti (lett. d)); la sottoscrizione di convenzioni tra le amministrazioni locali e statali per disciplinare procedure semplificate in ordine all'avvio di nuove attività economiche (lett. e)); le condizioni per l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e di quelle previste nel "piano di sviluppo strategico" (lett. f)); le iniziative necessarie per attrarre investitori nazionali ed internazionali (lett. i)); l'accesso da parte di terzi ai servizi resi dalle imprese presenti nella ZES (lett. m)).
 - 3.2. Dette funzioni si intersecano con quelle attribuite dalla legge all'AdSP, che esercita, come visto, funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento,

regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali; funzioni di coordinamento e regolazione delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali (ari. 6, comma 1, lett. a), l. n. 84/1994 cit.); funzioni 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 (art. 6, comma 1, lett. d) l. cit.); nonché funzioni di amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del dernanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione (art. 6, comma 1, lett. e, 1 cit.).

Il raccordo tra le funzioni esercitate dall'AdSP e dal Comitato di indirizzo della ZES, tra loro strettamente connesse, è assicurato dal presidente di detto Comitato, che è allo stesso tempo presidente dell' Autorità portuale (art. 6,

3.3. In applicazione della citata normativa, la Regione Calabria, con comma 5, d.l. n. 91/2017 cit.). delibera di Giunta n. 100 del 29.3.2018 (doc. 6) ha avviato l'iter per l'istituzione della ZES, approvando il c.d. Piano di sviluppo strategico, e, con successivo decreto del Presidente della Regione n. 24 del 4.4.2018 (doc. 7), ha richiesto

l'istituzione della ZES, allegando il relativo Piano strategico. In detto Piano strategico viene sottolineato il ruolo "principale" del porto

CORE di Gioia Tauro, integrato con le ulteriori aree della Calabria, ad esso connesse sia da un punto di vista economico funzionale che infrastrutturale, essendo direttamente collegato con l'infrastruttura ferroviaria e con quella aeroportuale. Il progetto è inteso come uno strumento "per incentivare lo sviluppo delle aree regionali a vocazione produttiva L'elemento della semplificazione amministrativa è uno dei cardini della ZES", con l'obiettivo di creare un sistema regionale che "a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collega i porti nazionalim gli aeroporti e le aree produttive retroportuali".

Il Piano strategico specifica che le aree portuali ricomprese nella ZES sono quelle del porto di Reggio Calabria e dei porti nazionali di Villa San Giovanni, Crotone, Vibo Valentia e Corigliano Calabro, la cui delimitazione e perimetrazione è stata specificamente indicata nella cartografia allegata al Piano

Con particolare riferimento al Porto di Villa San Giovanni, nel Piano si e nella pag. 17 del Piano stesso (doc. 8). evidenzia che esso è collegato tramite infrastruttura ferroviaria, al Porto di Vibo Valentia, all'area integrata di Lamezia e al Macronodo di Gioia Tauro. Inoltre, ad esso, sempre tramite infrastruttura ferroviaria, è collegato anche il porto di Reggio Calabria.

Insomma, dal Piano risulta evidente la stretta interconnessione delle infrastrutture portuali calabresi, tali da giustificarne una regolamentazione d'insieme che ne assicuri l'efficiente funzionamento attraverso la rispettiva integrazione.

- 3.4. In considerazione di detta proposta, con DPCM 11.5.2018 è stata istituita, ai sensi dell'art. 4, co. 5, d.l. n. 91/2017, conv. modif. l. n. 123/2017, la ZES nella Regione Calabria "nei termini di cui al Piano di sviluppo strategico presentato dalla Regione ..." (doc. 9).
- 3.5. Successivamente sono stati nominati i membri del Comitato di indirizzo della ZES. In particolare, in data 21.9.2018 è stato nominato il rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri (cfr. nota prot. 691 del 21.9.2018) e in data 20.12.2018 è stato nominato il rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (cfr. nota prot. 44044 del 20.12.2018 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; doc. 10).

4. La riforma del dicembre 2018 sull'istituzione dell'AdSP dello Stretto.

Nell'ambito di tale quadro complessivo, è intervenuto da ultimo il legislatore con la legge 17.12.2018 n. 136, di conversione, con modificazioni, del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, recante disposizioni in materia fiscale e finanziaria, pubblicata sulla G.U. del 18 dicembre 2018 n. 293, inserendo l'art. 22-bis nel testo del citato decreto legge n. 119/2018 (doc. 11).

Detto art. 22-bis, rubricato "Disposizioni in materia di Autorità di sistema portuale", modifica, per quanto interessa, l'articolo 6, l. 28 gennaio 1994, n. 84, nell'elenco delle AdSP, sopprimendo la dizione "e dello Stretto" all'AdSP "dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio" e introducendo alla lett. q-bis) l'AdSP "dello Stretto". L'art. 22-bis cit. modifica inoltre l'allegato A della legge 84/1994 cit., nel quale si individuano i porti ricompresi nelle singole AdSP, prevedendo, al numero 6, l'"Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia"; e al numero 15-bis,

l'"Autorità di Sistema Portuale dello Stretto – Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria" (doc. 12)

In sostanza, dunque l'AdSP dello Stretto nasce dallo scorporo dei porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria dalla precedente "Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto", che ricomprendeva tutti i porti della Calabria – porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia e Reggio Calabria – e i tre porti della Sicilia (Messina, Milazzo, Tremestieri).

Conseguentemente, l'"Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio" oggi comprende solamente i porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia, e non comprende più né il porto di Villa San Giovanni né quello di Reggio Calabria.

Sulla base della formulazione dell'art. 22-bis cit. – considerando quanto si è detto in ordine all'individuazione del porto sede dell'AdSP – risulta che l'AdSP dei "Mari Tirreno Meridionale e Ionio" continua ad avere la sua sede presso il porto di Gioia Tauro, e che l'AdSP dello Stretto avrà la propria sede a Messina.

Ciò risulta invero da quanto richiamato in ordine al fatto che il porto CORE è, ai sensi del regolamento europeo n. 1315/2013, quello principale che insiste su una rete transeuropea di trasporto, e, come chiarito, tra i porti ricompresi nella nuova Autorità, il porto di Messina è l'unico che insiste sulla rete TEN –T Scandinavia –Mediterraneo.

E, del resto, il porto di Messina è il primo porto indicato tra quelli ricompresi nella AdSP dello Stretto, ciò che significa che esso è sede della AdSP stessa.

Ciò, in altri termini, significa che i due porti calabresi - associati nella AdSP dello Stretto - saranno governati da un'Autorità portuale con sede fuori dal territorio regionale calabrese, con grave pregiudizio degli interessi della Regione Calabria.

Sulla base di quanto argomentato si anticipa che detta riforma è stata attuata senza minimamente coinvolgere, sul punto, la Regione Calabria, titolare della potestà legislativa concorrente ai sensi dell'art. 117, 3° comma Cost.. Inoltre essa appare del tutto irragionevole e contraria ai principi di cui all'art. 97 Cost.,

anche in considerazione di quanto illustrato in ordine agli sforzi sostenuti dalla Regione Calabria per l'istituzione della ZES, e quindi per la riorganizzazione sistematica di tutte le infrastrutture più rilevanti del proprio territorio, attuata mediante l'interconnessione di dette infrastrutture con l'obiettivo di favorire lo sviluppo economico della Regione.

In altri termini, lo scorporo dei porti passeggeri di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria dall'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio avente come riferimento il porto di Gioia Tauro, impedisce proprio il raggiungimento di quegli obiettivi, anche europei, di "interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali, ottimizzazione dell'integrazione e interconnessione delle infrastrutture", viceversa raggiungibili accorpando tutti i porti calabresi, in un'unica AdSP dotata di un "porto CORE", quale è il porto di Gioia Tauro.

Peraltro, detta riforma incide particolarmente sugli interessi della comunità calabrese, alla quale sarà sottratta la gestione di due porti particolarmente rilevanti nell'economia del territorio, anche con particolare riferimento allo sviluppo del turismo della Regione.

5. La disciplina contenuta nell'art. 22-bis, d.l. n. 119/2018 cit., conv. modif. l. n. 136/2018, si pone in palese contrasto con l'art. 117, 3° Cost., con l'art. 97 Cost., nonché con i principi di semplificazione, efficienza dell'amministrazione, ragionevolezza e leale collaborazione, ed omogeneità delle disposizioni normative, per i seguenti

Motivi

1) Illegittimità costituzionale dell'art. 22-bis, d.l. n. 119/2018 conv. modif. legge n. 136/2018, per violazione dell'art. 117, 3° comma Cost.. Violazione dei principi, anche giurisprudenziali, che sorreggono la competenza legislativa concorrente Stato/Regioni.

Come detto, l'art. 22-bis d.l. n. 119/2018, inserito dalla legge di conversione n. 136/2018, modificando l'art. 6 l. n. 84/1994 nell'elenco delle AdSP, ha introdotto, alla lett. q-bis), l'AdSP "dello Stretto", e ha soppresso, alla lett. f) del citato art. 6, la dizione "e dello Stretto" dall'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. Lo stesso art. 22-bis ha inoltre modificato l'Allegato A della l. n. 84/1994, nel quale sono indicati i porti compresi nelle singole AdSP, prevedendo, al numero 6, l'"Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo),

Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia"; e al numero 15-bis, l'"Autorità di Sistema Portuale dello Stretto – Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria".

In altri termini, la norma ha scorporato dalla precedente "Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto", i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, comprendendo detti porti nell' "Autorità di Sistema Portuale dello Stretto" di nuova istituzione e con sede in Sicilia.

I.1. Detto art. 22-bis, incidendo sulla materia "porti e aeroporti civili", nonché sugli interessi della Regione Calabria ha modificato, senza alcun previo coinvolgimento della Regione Calabria, l'assetto dell'AdSP Calabrese e assegnato i due porti calabresi (Reggio Calabria e Villa San Giovanni) all'AdSP "dello Stretto" con sede in Sicilia, presso il porto di Messina, unico porto in grado di essere considerato CORE ai sensi del cit. reg. n. 1315/2013. E pertanto viola la competenza legislativa concorrente della Regione, stabilita dall'art. 117, 3° comma Cost..

Secondo costante giurisprudenza di codesta ecc. ma Corte "le Regioni sono legittimate a censurare, in via di impugnazione principale, leggi dello Stato ... per questioni attinenti al riparto delle rispettive competenze» (Corte cost., 18.6.2008, n. 216; Corte cost., 14.7.2017, n. 195).

È noto che la deroga al riparto di competenze tra Stato e Regioni, così come stabilito dall'art. 117 Cost., può avvenire "solo se la valutazione dell'interesse pubblico sottostante all'assunzione di funzioni regionali da parte dello Stato sia proporzionata, non risulti affetta da irragionevolezza alla stregua di uno scrutinio stretto di costituzionalità, e sia oggetto di un accordo stipulato con la Regione interessata" (Corte cost., sent. n. 303/2003).

La stessa Corte, del resto, ha ribadito in numerose pronunce che la legge statale "deve risultare adottata a seguito di procedure che assicurino la partecipazione dei livelli di governo coinvolti attraverso strumenti di leale collaborazione o, comunque, deve prevedere adeguati meccanismi di cooperazione" tra gli enti interessati (Corte cost., 13.1.2004, n. 6). Ciò, nel rispetto del principio di leale collaborazione, in ossequio al quale "il legislatore statale deve predisporre adeguati strumenti di coinvolgimento delle Regioni, a difesa delle loro competenze. L'obiettivo è contemperare le ragioni

dell'esercizio unitario delle stesse con la garanzia delle funzioni costituzionalmente attribuite alle autonomie (sentenze n. 65 del 2016, n. 88 del 2014 e n. 139 del 2012)" (Corte cost., 25.11.2016, n. 251).

Del resto, quanto appena rilevato trova conferma anche nella sentenza di codesta ecc.ma Corte cost. n. 261/2015, relativa proprio alle Autorità portuali, nella quale è stato ritenuto incostituzionale il mancato coinvolgimento delle Regioni, per mancato esperimento dell'intesa, in ordine all'adozione del Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica previsto all'art. 29, d.l. n. 133/2014, conv. modif. l. n. 164/2014; ritenuto necessario per accrescere la competitività del sistema portuale, logistico e marittimo italiano. Nella sentenza cit., per rigettare la tesi difensiva dell'Avvocatura, secondo cui la l. 84/1994 prevederebbe solo in alcuni casi forme di partecipazione delle Regioni con riguardo a specifiche attività (adozione del parere sullo schema di decreto relativo alla classificazione dei porti; intesa relativa alla nomina del presidente dell'Autorità portuale; partecipazione del Presidente della Giunta regionale al Comitato portuale), la Corte ha specificato che dette ipotesi "non possono essere considerate in alcun modo equivalenti al coinvolgimento della Regione nella forma dell'intesa", nella specie mancato.

Ancora, codesta ecc.ma Corte, sempre in ordine al principio di leale collaborazione, ha evidenziato che nelle materie di competenza concorrente "è necessario, per garantire il coinvolgimento delle Regioni interessate, il raggiungimento di un'intesa, in modo da contemperare le ragioni dell'esercizio unitario di date competenze e la garanzia delle funzioni costituzionalmente attribuite alle Regioni (ex plurimis, sentenze n. 383 del 2005 e n. 6 del 2004)» (sentenza n. 165 del 2011; v. anche sentenza n. 278 del 2010; sentenze n. 383 e n. 62 del 2005, n. 6 del 2004 e n. 303 del 2003)" (Corte cost., 27.6.2012, n. 163). La stessa Corte ha ribadito che, in presenza di potestà legislativa concorrente, la legge "deve risultare adottata a seguito di procedure che assicurino la partecipazione dei livelli di governo coinvolti attraverso strumenti di leale collaborazione ..." (Corte cost., 21.1.2016, n.7), specificando che, in tali casi, la legislazione statale "può aspirare a superare il vaglio di legittimità costituzionale solo in presenza di una disciplina che prefiguri un iter in cui assumano il dovuto risalto le attività concertative e di coordinamento orizzontale, ovverosia le intese, che devono essere condotte in base al principio di lealtà" (sentenza n. 303 del 2003)» (sentenza n. 6 del 2004)" (Corte cost., n. 7/2016 cit.). Si è aggiunto inoltre che deve trattarsi di c.d. "intese forti" "non superabili con una determinazione unilaterale dello Stato se non nella «ipotesi estrema, che si verifica allorché l'esperimento di ulteriori procedure bilaterali si sia rivelato inefficace» (sentenza n. 165 del 2011; in seguito, sentenza n. 179 del 2012; (Corte cost., n. 7/2016 cit.).

Con le surrichiamate pronunce codesta ecc.ma Corte ha dunque fissato una serie di punti fermi per vagliare la costituzionalità dell'intervento del legislatore statale in materie di potestà legislativa concorrente. In tal senso, come detto, è necessario rispettare un apposito *iter* procedimentale – che preceda l'approvazione della norma statale – il quale assicuri il raggiungimento di un'intesa tra lo Stato e la Regione interessata, o comunque un coinvolgimento della Regione stessa.

La norma oggetto del presente contenzioso, introdotta solo con la legge di conversione del d.1. n. 119/2018, è stata approvata senza il coinvolgimento della Conferenza Unificata e dunque delle Regioni interessate, e in particolar modo della Regione Calabria, pur incidendo fortemente sugli interessi di detta Regione, in quanto l'istituzione stessa dell'AdSP dello Stretto, con la relativa assegnazione di due porti calabresi (Villa San Giovanni e Reggio Calabria) – prima facenti parte dell'AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio – configura di per sé la lesione della potestà legislativa concorrente regionale, perché a fronte del trasferimento dei due porti regionali calabresi sotto la direzione della neo istituita Autorità dello Stretto, con sede presso Messina, alla Regione Calabria è precluso qualsiasi intervento legislativo e/o regolamentare inteso ad assicurare il coordinamento con gli altri porti calabresi, rimasti sotto la "giurisdizione" dell'AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio.

In sede di Conferenza Unificata, ovvero nell'ambito della procedura finalizzata al raggiungimento dell'intesa, la Regione Calabria avrebbe potuto rappresentare la specialità dei due porti "passeggeri" di Villa San Giovanni e Reggio Calabria nell'ambito del sistema portuale calabrese; la loro interconnessione e interoperabilità nell'ambito di detto sistema; l'esigenza dell'integrazione di detti porti con quello di Gioia Tauro, porto CORE della Calabria, avente funzione centrale dal punto di vista economico, funzionale e infrastrutturale, al quale sono collegate anche le altre infrastrutture ferroviarie e

aeroportuali. Ancora, la Regione avrebbe potuto evidenziare la rilevanza di detti porti all'interno c.d. ZES, che, sulla base di quanto chiarito nel Piano Strategico, in tanto può consentire il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo economico del territorio in quanto preveda il coinvolgimento di tutte le infrastrutture ivi considerate, e quindi di tutti i porti calabresi.

Insomma, la mancata previsione della procedura di intesa, forte o debole, e, la mancata attivazione degli altri strumenti di coinvolgimento della Regione prima dell'adozione della norma, hanno determinato un'evidente lesione della sfera di competenza legislativa regionale

Del resto, come detto, è la stessa l. n. 84/1994 cit. a prevedere strumenti di coinvolgimento della Regione territorialmente interessata in relazione a determinate attività, e detto principio risulta ancora più rafforzato a seguito delle modifiche apportate alla l. n. 84 cit., dalla riforma operata con d.lgs. n. 169/2016; strumenti, tuttavia, nel caso di specie del tutto irragionevolmente pretermessi.

In conclusione, si deve ritenere che l'art. 22-bis, d.l. n. 119/2018 cit. violi, per le ragioni su illustrate, l'art. 117, 3° comma Cost. e i principi giurisprudenziali espressi in materia di legislazione concorrente.

II. Illegittimità costituzionale dell'art. 22-bis, d.l. n. 119/2018 cit., per violazione dell'art. 97 Cost. e del principio di ragionevolezza e di buon andamento. Violazione del principio giurisprudenziale di omogeneità delle disposizioni-introdotte con la legge di conversione nel decreto legge.

Ma vi è un ulteriore profilo che merita di essere portato all'attenzione di codesta ecc.ma Corte.

La scelta del legislatore statale di prevedere una nuova AdSP interregionale - avente quale unico possibile porto CORE quello siciliano di Messina, per le ragioni che si sono dette, e dunque idoneo ad essere sede dell'Autorità - assegnandole due dei porti della Calabria e di modificare l'assetto della AdSP esistenti, appare essere contrario anche al principio di ragionevolezza, se solo si considera che essa si pone in contrasto con la ratio riformatrice delle AdSP alla base della riforma del 2016; riforma, questa sì, predisposta nel rispetto delle competenze regionali, in quanto adottata previo parere acquisito in sede di Conferenza unificata.

Si è detto infatti che le modifiche del 2016 alla disciplina delle Autorità

portuali sono frutto di una riforma sistematica del settore, di inquadramento generale dello stesso, e rappresentano il "disegno" che il legislatore ha inteso dare delle infrastrutture portuali quali strutture strategiche per lo sviluppo del Paese.

Ciò trova conferma nelle limpide espressioni contenute, sul punto, nel citato parere del Consiglio di Stato n. 1142/2016, chiamato ad esprimersi sulla riforma, proprio in considerazione della sua natura sistematica.

Ebbene, con la norma in questa sede impugnata si è scardinato il predetto "disegno" organico di riforma del 2016. E peraltro, a ciò si è giunti seguendo un iter che non trova giustificazione, in quanto, come detto, la riforma del 2016 è stata adottata con il coinvolgimento di tutti gli enti interessati e previo parere del Consiglio di Stato. Ciò che, viceversa, nel caso di specie non è accaduto. È evidente che la modifica del disegno organico del 2016 avrebbe dovuto necessariamente seguire lo stesso iter adottato per la riforma stessa.

In detto di detta circostanza è stato anche violato il principio di ragionevolezza.

La giurisprudenza di codesta ecc.ma Corte ha chiarito che "il principio di ragionevolezza è leso quando si accerti l'esistenza di una irrazionalità intra legem, intesa come «contraddittorietà intrinseca tra la complessiva finalità perseguita dal legislatore e la disposizione espressa dalla norma censurata» (sentenza n. 416 del 2000)" (Corte cost., 13.4.2017, n. 86); ovvero quando "la legge manca il suo obiettivo e tradisce la sua ratio" (Corte cost., 20.2.1997, n. 43).

Ebbene, nel caso di specie l'obiettivo che è stato tradito è quello della riforma sistematica delle Autorità portuali attuata con d.lgs. n. 169/2016 – si ribadisce adottata all'esito di un articolato confronto con tutti gli enti del governo territoriale interessati - inteso ad un accorpamento dei centri decisionali e al superamento del localismo di dette Autorità portuali.

Detta ratio, come visto, è chiaramente espressa nel parere del Consiglio di Stato n. 1142/2016 cit., che ha individuato l'obiettivo della riforma del 2016 sulla necessità di "intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti, superare l'eccessivo localismo attuale, realizzare maggiore interazione e integrazione ..., esprimere maggiore capacità di coordinamento", consentendo così il superamento di un grave elemento di criticità, rappresentato

dalla realtà "frammentata e disarticolata" dei porti italiani; il tutto per assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale italiano alla luce dell'evoluzione del contesto internazionale.

Ancora, la norma impugnata si pone in contrasto con l'obiettivo della riforma, evidenziato correttamente dal Consiglio di Stato, inteso alla "concentrazione delle competenze in un minor numero di soggetti dotati di potere decisionale e di gestione e dalla complessiva riorganizzazione delle strutture".

A fronte di detti obiettivi della riforma del 2016, l'istituzione di una nuova AdSP interregionale, disposta con le modalità di cui s'è detto, risulta contraria anche al principio di ragionevolezza. È dunque evidente la violazione dell'art. 97 Cost., e dei principi di ragionevolezza e buon andamento.

Ma vi è di più.

C'è un ulteriore profilo che merita di essere evidenziato la norma impugnata è stata inserita solo in sede di conversione in un provvedimento legislativo recante "disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria", quindi essa è del tutto estranea al contenuto del decreto legge originario.

La giurisprudenza di codesta ecc. ma Corte è pacifica nel ritenere incostituzionali le norme come quella in esame, inserite in sede di conversione, che sono "disomogenee" ed "eterogenee" rispetto "al contenuto, alla finalità e alla ratio complessiva dell'originario disegno di legge" (per tutte Corte cost. 32/2014; 94/2016).

III. Illegittimità costituzionale dell'art. 22-bis, d.l. n. 119/2018 conv. modif. legge n. 136/2018, per violazione dell'art. 97 Cost. e del principio di ragionevolezza sotto altro profilo.

La norma oggetto del presente contenzioso deve ritenersi incostituzionale anche sotto un altro profilo.

Dall'esame dell'art. 6, l. n. 84/1994, risulta che le AdSP sono titolari delle funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie per il carico/scarico merci, passeggeri etc., per la concessione di aree e banchine etc., e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali (comma 1, lett. a)). Le AdSP provvedono inoltre al coordinamento delle attività amministrative

esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale (comma 1, lett. d)), e all'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione (comma 1, lett. e)).

Si tratta di funzioni intrinsecamente connesse con quelle attribuite, ai sensi dell'art. 4, d.l. 91/2017, al c.d. Comitato di indirizzo della ZES, operante sul territorio regionale. Si è detto, infatti, che il Comitato "deve assicurare ... a) gli strumenti che garantiscano la piena operatività delle aziende presenti nella ZES; b) l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito della ZES; c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi" (art. 4, co. 7). Le funzioni del Comitato, sono state inoltre specificate nel Regolamento della ZES (DPCM 112/2018) cit., il quale ha assegnato al Comitato stesso, funzioni di "indirizzo", intese ad assicurare, ad esempio, l'insediamento di nuove imprese nella ZES e la piena operatività di quelle già esistenti; la verifica dell'avvio delle attività economiche e degli investimenti; le condizioni per l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e di quelle previste nel "piano di sviluppo strategico"; le iniziative necessarie per attrarre investitori nazionali ed internazionali etc..

Nel disegno tracciato dal legislatore, il raccordo tra le funzioni esercitate dall'AdSP e dal Comitato di indirizzo della ZES, era assicurato dal Presidente di detto Comitato, che era allo stesso tempo presidente dell'Autorità portuale operante sul territorio regionale (art. 4, comma 6, d.l. n. 91/2017 cit.). La figura del Presidente, così delineata, era quindi funzionale a garantire il "coordinamento" tra le due strutture e ad evitare eventuali disfunzioni nell'espletamento dei relativi compiti.

Tale quadro è profondamente mutato a seguito della riforma operata con l'art. 22-bis, d.l. n. 119/2018 cit..

Il Presidente del Comitato di indirizzo della ZES Calabria è individuato nel Presidente dell'AdSP con sede in Gioia Tauro, ma i due porti calabresi (Villa San Giovanni e Reggio Calabria) sono transitati nell'ambito dell'AdSP interregionale di nuova istituzione, e quindi rispondono al Presidente di quest'ultima AdSP.

In tal modo si è persa evidentemente quella funzione di coordinamento che, nel precedente sistema, era garantita dal fatto che il Presidente dell'AdSP, avesse competenza su tutti i porti calabresi rientranti nella ZES.

Del resto, non può ritenersi che detta funzione di coordinamento possa essere soddisfatta da quanto stabilito al comma 3 dell'art. 22-bis, che, modificando l'art. 3, comma 6, d.l. n. 91/2017, conv. modif. l. n. 123/2017, ha previsto che: "nell'ipotesi in cui i porti inclusi nell'area della ZES rientrino nella competenza territoriale di un'Autorità di sistema portuale con sede in altra regione, il presidente del Comitato di indirizzo è individuato nel Presidente dell'Autorità di sistema portuale che ha sede nella regione in cui è istituita la ZES".

Tale norma determina che anche per i porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, ricompresi nell'AdSP interregionale, il Presidente del Comitato di indirizzo è quello dell'AdSP con sede a Gioia Tauro. Ma ciò non appare in alcun modo sufficiente a garantire il coordinamento tra le funzioni che sono proprie degli organi della ZES e quelle delle Autorità portuali.

In più lo scorporo dei due porti calabresi incide pesantemente sull'attuazione del Piano Strategico della ZES Calabrese che ricomprende necessariamente, in una visione organica, tutte le infrastrutture calabresi.

Infatti è lo stesso esercizio delle funzioni suindicate attribuite all'AdSP interregionale a pregiudicare il raggiungimento degli obbiettivi del Piano strategico della ZES calabrese, intesi ad incentivare la "semplificazione amministrativa", che "è uno dei cardini della ZES", e la creazione di un sistema regionale unitario che "a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collega i porti nazionali gli aeroporti e le aree produttive retroportuali".

Va anche sottolineato che la moltiplicazione dei soggetti istituzionali competenti sui porti calabresi - senza alcun elemento di raccordo e coordinamento tra gli stessi - venutasi a creare a seguito della riforma oggetto di contestazione, produce evidentemente un effetto pregiudizievole anche in capo agli operatori che devono interfacciarsi con tali soggetti, rendendo più gravose le attività autorizzatorie e concessorie necessarie per poter fruire dei servizi e delle infrastrutture portuali.

Anche sotto tale profilo, dunque, merita di essere rilevata l'incostituzionalità e l'irragionevolezza della riforma attuata con l'art. 22-bis, d.l. n. 119/2018.

Si chiede che codesta ecc.ma Corte Costituzionale dichiari l'illegittimità costituzionale dell'art. 22 bis, decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, inserito dalla legge di conversione 17.12.2018 n. 136, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale del 18 dicembre 2018 n. 293, per effetto del quale è stato modificato l'art. 6 legge 28 gennaio 1994 n. 84 e l'Allegato A della medesima legge n. 84/1994 cit., istituendo l' "AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria", per violazione dell'art. 117, 3° comma Cost., dell'art. 97 Cost. nonché dei principi di semplificazione, ragionevolezza, leale collaborazione ed omogeneità delle disposizioni introdotte con la legge di conversione nel decreto legge.

Si depositano i seguenti documenti:

doc. a: delibera di Giunta Regionale n. 53 del 7.2.2019 e relativo decreto n. 1543/2019

doc. 1: mappa dell'Italia allegata al regolamento UE n. 1315/2013

doc. 2: mappa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasposti recante le sedi delle AdSP

doc. 3: mappa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasposti

doc. 4: art. 6, l. n. 84/1994 e Allegato A, nella versione antecendente alle modifiche apportate con d.l. n. 119/2018

doc. 5: parere del Consiglio di Stato, n. 01142/2016 del 9.5.2016

doc. 6: delibera G.R. n. 100 del 29.3.2018

doc. 7: decreto del Presidente della Regione Calabria n. 24 del 4.4.2018

doc. 8: estratto del Piano Strategico della ZES Calabria

doc. 9: DPCM 11.5.2018 di istituzione della ZES Calabria

doc. 10: nota prot. n. 691 del 21.9.2018 del Ministro per il Sud, e nota prot. n. 44044 del 20.12.2018 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

doc. 11: art. 22 bis, d.l. n. 119/2018, inscrito dalla legge di conversione n. 136/2018

doc. 12: art. 6, I. n. 84/1994 e Allegato A, modificato ai sensi dell'art. 22-bis, d.l. n. 119/2018.

Roma, 14 febbraio 2019

prof avv Vincenzo Ceruli Ireli

avv. Gianclaudio Festa



Nella mia qualità, dò mandato al Prof. Avv. Vincenzo Cerulli Irelli ed all'Avv. Gianciaudio Festa affinché mi rappresentino e difendano nel presente giudizio avanti la Corte Costituzionale ed, espressamente, affinchè presentino, sottoscrivano e discutano il ricorso avverso l'art. 22 bis del d.L.n. 119/18, convertito in L. 136/18, in mia vece e conto. Eleggo domicilio in Roma, Via Dora, 1, presso lo studio del Prof. Avv. Vincenzo Cerulti Irelli

LI 07.02.2019 SAN GIOVANNI IN FIORE

Il Presidente della G.R. della Calabria On.le Gerardo Mario ØLIVERIO

/ / VERALAFITAMA

AVV. GIANCLAUDIO FESTA

RELATA DI NOTIFICA

A MEZZO DEL SERVIZIO POSTALE

EX ART. 1 LEGGE 21 GENNAIO 1994 N. 53

Io sottoscritto prof. avv. Vincenzo Cerulli Irelli, con studio in Roma Via Dora n. 1 – 00198 - in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine degli avvocati di Teramo in data 29 settembre 2016, delibera n. 3179, in qualità di procuratore, congiuntamente e disgiuntamente, con l'avv. Gianclaudio Festa, della Regione Calabria, elettivamente domiciliata in Roma Via Dora n. 1, giusta procura in atti, ho notificato il suesteso ricorso a:

1) Presidente del Consiglio dei Ministri p.t., con sede in Roma, Palazzo Chigi, Piazza Colonna n. 370 (c.a.p. 00187), a mezzo del servizio postale con piego raccomandato con avviso di ricevimento n. 78776644003-5, con numero 58.A di registro cronologico e data di spedizione di ufficio postale come da timbro in calce.



2) Presidente del Consiglio dei Ministri p.t., presso l'Avvocatura Generale dello Stato, in Roma, via dei Portoghesi, n. 12, (c.a.p. 00186), a mezzo del servizio postale con piego raccomandato con avviso di ricevimento n. 78776644002-4, con numero 58.B di registro cronologico e data di spedizione di ufficio postale come da timbro in calce

oref avv. Vincenzo Cerulli Irelli



78776644002-4

Posteitaliane

Accettazione ATTO GIUDIZIARIO (plego sd avviso di ricevimento Mod. 23L) È vietato introdurre denero e valori: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente in stampatello				
ARIO	PRESIDENTE CONSIGUO HINISTRI, ANDOCUTURA CIEN.			
TAME	WAYBOOT PORTOGHES!	N°GV		
10	DOISG SIL DOWN	PROV.		
	Cerson Via Dera, 1 - DOTES & Association Via Dera, 1 - DOTES & Association Via Dera, 1 - DOTES ROMA			
	MITTENTE Tol. 06. 8554886 - 06.85501658. VIA/PIAZZA P. IVA: 0.5595231001	N CV.		
W ZZ	CAR COMUNE	PROV.		

Per ulteriori informazioni consultare la Cartà dei Servizi disponibile su www.poste.it

Fraz. 55288

Sez, 04

Operaz.75

Causale: AG

15/02/2019 13:36

Peso gr.: 120

Tariffa & 8.95

Affr. € 8.95

Serv.Agg.: AR

Cod. AG: 787766440024

Cod. AR: 687766440023

78746644003-5

Posteitaliane

Mod. 22 AG - MOD.04001A - Ed. 1/17 - EPO785A/0489A - \$1,[1]

Accettazione ATTO GIUDIZIARIO (piego ed avviso di ricevimento Mod. 23L) È vietato introdurre denaro e valori: Poste Italiane SpA non ne risp

	Si prega di compilare a cura del mittente in stampatello	<u></u>
Ø	and a statispatello	
TAR	PRESIDENTE DEL CONSIGUO DEI HUDISTRI PIT	<u> </u>
DESTINATABIO	PALAROCHIGI - PIARRA COLDNINA	340
E	EAR COMUNE COLLA	Na.CIA
1. 2.7.	PARAMONE SA STUDIOLEGA	PROV.
圕	MITTERIES COMMITTERING	
MERCHAN	Robert Telephone Vie hand 501419 & Associate	
	VIA PIAZZA	
	VIA/PIAZZA Tel-66-6557886 - 06-65301656 CAP: COMINE WATER 1-90198 ROMA Fax 06-85301656	Nº CIV.
220	CAP COMUNE VA (15595731004	

Per ultariori informazioni consultare la Carta dei Servizi disponibile su www.poste.it

Fraz. 55288

Serv And •

Operaz 74

Causale: AG Peso gr.: 120

15/02/2019 13:34 Tariffa & 0.95 Affr. & 8.95



CALABRIA REGIONE GIUNTA REGIONALE



- 7"FEB. 2019 Deliberazione n 53 della seduta del

Oggetto: "RICORSO DINANZI ALLA CORTE COSTITUZIONALE avverso la legge 17.12.2018 n. 136, conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, recante disposizioni in materia fiscale e finanziaria, pubblicata sulla G.U. del 18 dicembre 2018 n. 293

•		Prof. Francesco HUSDI
Presidente o Assessore/i Prop	oonente/i:(timbro e firma)	
Relatore (se diverso dal prop	onente):(timbro e firma)	
Il Coordinatore Reggente	il Coordinatore Reggehte Avv. Gianclaudio Festa	
	10	

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

trattazione dell'argomento u	-	·	Presente	Assente
Gerardo Mario OLIV	VERIO	Presidente		×
Francesco RUSSO		Vice Presidente		×
2 .		Componente		
Maria Francesca CC	RIGLIANO	Componente		1 4
Mariateresa FRAGO	OMENI	Componente	×	
Roberto MUSMAN	NO	Componente	×	
·		Componente	- 	
Antonietta RIZZO			×	
Savina Angela Ant	onietta ROBBE	Componente	×	
, possi		Componente	· ×	
8 Francesco ROSSI				

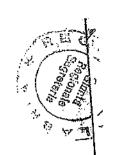
	•
Assiste il Segretario Generale della Giunta Regionale. La delibera si compone di n. 5 pagine compreso il frontespizio e di n.	allegati.

Si conferma la compatibilità franziaria del presente provvedimento.

Il Dirigente Generale del Dipartimento Bilancio

196tt. Filippo De Cello)





PREMESSO CHE

la legge 17.12.2018 n. 136, conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, recante disposizioni in materia fiscale e finanziaria, pubblicata sulla G.U. del 18 dicembre 2018 n. 293, ha disposto, per quanto interessa, che:

"dopo l'<u>articolo 22</u> sono inseriti i seguenti:

«Art. 22-bis (Disposizioni in materia di Autorità di sistema portuale). - 1. All'<u>articolo 6 della legge</u> 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma I, lettera f), le parole: "e dello Stretto" sono soppresse;
- b) al comma 1, dopo la lettera q) è aggiunta la seguente:
- "q-bis) dello Stretto";
- c) al comma 14, la parola: "ridotto" è sostituita dalla seguente "modificato".
- 2. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) il numero 6) è sostituito dal seguente:
- "6) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia";
- b) è aggiunto, in fine, il seguente numero:
- "15-bis) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria".
- 3. All'articolo 4, comma 6, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "Nell'ipotesi in cui i porti inclusi nell'area della ZES rientrino nella competenza territoriale di un'Autorità di sistema portuale con sede in altra regione, il presidente del Comitato di indirizzo è individuato nel Presidente dell'Autorità di sistema portuale che ha sede nella regione in cui è istituita la ZES".

CONSIDERATO CHE per effetto di dette integrazioni all'art. 6, legge 28 gennaio 1994, n. 84, rubricato Autorità di sistema portuale, al comma 1, è stata introdotta la lett. q bis) che prevede l'istituzione dell'Autorità portuale dello Stretto. Detta Autorità svolge i compiti individuati al successivo comma 4, tra cui, "indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali"

CONSIDERATO CHE per effetto di dette integrazioni nell'allegato a, legge 28 gennaio 1994 n. 84, , nell'elenco delle Autorità di Sistema Portuale, è stata inserita al. n. 15-bis) l'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO, ricomprendente i Porti di Messina, Milazzo, si villa San Giovanni e Reggio Calabria.

ATTESO CHE ai sensi dell'art. 117, comma 3 Cost. rientra tra le materie di legislazione concorrente quella relativa a "porti e aeroporti civili", nell'ambito della quale ricade l'istituzione della predetta nuova autorità di sistema portuale

CONSIDERATO ALTRESI' che l'istituzione di detta nuova autorità di sistema portuale dello Stretto è stata disposta senza aver previsto alcun coinvolgimento delle regioni interessate, ed in particolare della Regione Calabria, essendo mancato l'esame in sede di Conferenza Stato – Regioni, a differenza di quanto precedentemente accaduto in relazione ad altri interventi normativi di riforma del sistema portuale, tutti preceduti da ampia ed approfondita discussione in sede di Conferenza Stato – Regioni, passaggio ritenuto necessario dalla stessa Corte costituzionale (sentenza n. 261 del 11.12.2015)

TANTO PREMESSO E CONSIDERATO SI RITIENE CHE la legge 17.12.2018 n. 136, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, art. 1 e relativo allegato, nella parte in cui ha inserito l'art. 22 bis nel testo del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, modificativo a sua volta dell'art. 6 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 e dell'Allegato A della medesima legge n. 84/1994 cit., laddove ha istituto l'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria", sia contrario all'art. 117, comma 3 Cost., in quanto lesivo della sfera regionale di competenza legislativa concorrente

PERTANTO si ritiene necessario impugnare in via principale dinanzi alla Corte costituzionale sul punto la predetta norma.

CONSIDERATO CHE la Regione Calabria con deliberazione di giunta n. 100 del 29.03.2018 ha avviato l'iter per l'istituzione della Zona Economica Speciale (ZES), approvando il piano di sviluppo strategico, successivamente istituita con D.P.C.M. 11.5.2018;

CONSIDERATO CHE l'amministrazione della ZES è affidata ad un Comitato di indirizzo il quale, ai sensi dell'art. 4, 6° e 7° co., d.l. n. 91/2017, conv. modif. l. 3.8.2017, n. 123. "deve assicurare ... a) gli strumenti che garantiscano la piena operatività delle aziende presenti nella ZES; b) l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito della ZES; c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi";

CONSIDERATO altresì che il Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali (ZES), adottato con D.P.C.M. 25.1.2018, n. 12, ha specificato i compiti del Comitato di indirizzo, cui è imputata l'amministrazione della ZES, consistenti nell'esercizio di funzioni di indirizzo e controllo sull'insediamento delle imprese, sull'avvio e sul mantenimento delle relative attività economiche e dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni; sulle istanze di mutamento di destinazione urbanistica, eseguendo verifiche tecniche; sulle iniziative necessarie adattrarre investitori nazionali ed internazionali nell'area ZES; sull'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture tecniche ed economiche esistenti nella ZES; sulla semplificazione dei procedimenti amministrativi, con la sottoscrizione di protocolli e convenzioni con le amministrazioni interessate; sull'accesso da parte di terzi alla prestazione di servizi delle imprese operanti nella ZES;

CONSIDERATO altresì che a seguito della istituzione l'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria si verifica una irragionevole sovrapposizione di funzioni in capo all'Autorità stessa e al Comitato di indirizzo della ZES; circostanza questa che comporta un aggravamento dei procedimenti amministrativi necessari per l'insediamento e lo svolgimento delle attività economiche in zona portuale, in spregio dei principi di buona amministrazione di cui all'art. 97 Cost., nonché dei

RITENUTO CHE

è necessario impugnare in via principale dinanzi alla Corte costituzionale anche sotto tale profilo la norma citata, istitutiva della AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO, ricomprendente i Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

stante la complessità e specificità della materia, di integrare la difesa dell'ente affiancando all'Avvocatura Regionale un professionista di comprovata esperienza nella specifica materia, al quale corrispondere un compenso in misura non superiore a quello stabilito dal DM 55/2014 e ss.mm.ii., per i giudizi innanzi alla Corte Costituzionale di valore indeterminabile – medi professionali - per un importo pari ad euro 20.875.43 comprensivo di iva e cpa come per legge;

ai sensi dell'art. 4 della legge Regionale 23 dicembre 2011 n. 47 il Coordinatore dell'Avvocatura proponente attesta l'esistenza della copertura finanziaria sul capitolo di spesa U 1204040701

VISTO lo Statuto della Regione Calabria, approvato con l.r. n. 25/2004;

VISTA la l.r. 13 maggio 1996, n. 7, avente ad oggetto "Norme sull'ordinamento della struttura organizzativa della Giunta regionale e sulla dirigenza regionale", ed in particolare l'art. 10, così come modificato dalla l.r. 3 giugno 2005, n. 12;

VISTA la relazione del Dirigente Generale della Struttura Di Coordinamento della Programmazione Nazione e del Dipartimento Lavori Pubblici prot. 52329 del 07/02/2019;

SU CONFORME PROPOSTA del Presidente della Giunta regionale formulata alla stregua dell'istruttoria, a voti unanimi,

DELIBERA

per i motivi in premessa illustrati, di autorizzare la proposizione di un ricorso dinanzi la Corte Costituzionale relativo alla questione di legittimità costituzionale della legge 17.12.2018 n. 136, conversione in legge, e precisamente ("dopo l'articolo 22 sono inseriti i seguenti: «Art. 22-bis (Disposizioni in materia di Autorità di sistema portuale), con modificazioni, del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, recante disposizioni in materia fiscale e finanziaria, pubblicata sulla G.U. del 18 dicembre 2018 n. 293

di autorizzare il Presidente della Giunta regionale, in qualità di legale rappresentante dell'Ente, a conferire, a tal fine, procura speciale ad avvocato interno affiancato da avvocato esterno esperto nelle materie del diritto internazionale ed europeo, da individuarsi con Decreto del Coordinatore dell'Avvocatura regionale;

di dare mandato all'Avvocatura regionale per l'esecuzione della presente deliberazione;

di disporre la pubblicazione in formato aperto del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 e la contestuale pubblicazione in formato aperto sul sito istituzionale della Regione, ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33 e nel rispetto delle disposizioni del d.lgs. 30 giugno 2003 n. 196, a cara del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

II. SEGRETARIO GENERADE

IL PRESIDENTE



Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue: Il Verbalizzante

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data ______ al Dipartimento/i interessato/inal Consiglio Regionalen

L'impiegato addetto

Carianzaro, TE DINEENTE



REGIONE CALABRIA GIUNTA REGIONALE

AVVOCATURA AVVOCATURA REGGIO CALABRIA

Assunto il 08/02/2019

Numero Registro Dipartimento: 209

DECRETO DIRIGENZIALE

"Registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria"

N°. 1543 del 12/02/2019

OGGETTO: CT 508/19 - RICORSO DINANZI ALLA CORTE COSTITUZIONALE AVVERSO LA LEGGE 17.12.2018 N. 136, CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO LEGGE 23 OTTOBRE 2018 N. 119. DETERMINAZIONE DI PROPOSIZIONE RICORSO E CONFERIMENTO INCARICO ALL'AVV. PROF. VINCENZO CERULLI IRELLI, DEL LIBERO FORO E ALL'AVV. GIANCLAUDIO FESTA DELL'AVVOCATURA REGIONALE. APPROVAZIONE CONVENZIONE E IMPEGNO DI SPESA.

Settore Ragioneria Generale - Gestione Spese

VISTO di regolarità contabile attestante la copertura finanziana, in conformità all'allegato 4/2 del D.lgs. n. 118/2011

Sottoscritto dal Dirigente del Settore STEFANIZZI MICHELE

(con firma digitale)

Dichiarazione di conformità della copia informatica

Il presente documento, ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e successive modificazioni è copia conforme informatica del provvedimento originale in formato elettronico, firmato digitalmente, conservato in banca dati della Regione Calabria.

IL COORDINATORE DELL'AVVOCATURA REGIONALE

PREMESSO CHE la legge 17/12/2018 n. 136, conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, recante disposizioni in materia fiscale e finanziaria, pubblicata sulla G.U. del 18 dicembre 2018 n. 293, ha disposto che:

"dopo l'articolo 22 sono inseriti i seguenti:

Art. 22-bis (Disposizioni in materia di Autorità di sistema portuale).

- 1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 19947, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) al comma 1, lettera f), le parole: "e dello Stretto" sono soppresse;
 - b) al comma 1, dopo la lettera q) è aggiunta la seguente:"q-bis) dello Stretto";
 - c) al comma 14, la parola: "ridotto" è sostituita dalla seguente: "modificato".
- 2. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) il numero 6) è sostituito dal seguente:
 - "6) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO -Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia":
 - b) è aggiunto, in fine, il seguente numero:
 - "15-bis) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria".
- 3. All'articolo 4, comma 6, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "Nell'ipotesi in cui i porti inclusi nell'area della ZES rientrino nella competenza territoriale di un'Autorità di sistema portuale con sede in altra regione, il presidente del Gomitato di indirizzo è individuato nel Presidente dell'Autorità di sistema portuale che ha sede nella regione in cui è istituita la ZES".

CONSIDERATO CHE per effetto di dette integrazioni:

- all'art. 6, legge 28 gennaio 1994, n. 84, rubricato Autorità di sistema portuale, al comma 1, è stata introdotta la lett. q bis) che prevede l'istituzione dell'Autorità portuale dello Stretto. Detta Autorità svolge i compiti individuati al successivo comma 4, tra cui, "indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali"
- nell'Allegato A, legge 28 gennaio 1994 n. 84, nell'elenco delle Autorità di Sistema Portuale, è stata inserita al n. 15-bis) l'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO, ricomprendente i Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

ATTESO CHE, ai sensi dell'art. 117, comma 3 Cost. rientra tra le materie di legislazione concorrente quella relativa a "porti e aeroporti civili", nell'ambito della quale ricade l'istituzione della predetta nuova autorità di sistema portuale;

CONSIDERATO ALTRESI' che l'istituzione di detta nuova autorità di sistema portuale dello Stretto è stata disposta senza aver previsto alcun coinvolgimento delle regioni interessate, ed in particolare della Regione Calabria, essendo mancato l'esame in sede di Conferenza Stato – Regioni, a differenza di quanto precedentemente accaduto in relazione ad altri interventi normativi di riforma del sistema portuale;

TANTO PREMESSO E CONSIDERATO CHE la legge 17.12.2018 n. 136, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, art. 1 e relativo allegato, nella parte in cui ha inserito l'art. 22 bis nel testo del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, modificativo a sua volta dell'art. 6 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 e dell'Allegato A della medesima legge n. 84/1994 cit., laddove ha istituto l'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria", sia contrario all'art. 117, comma 3 Cost., in quanto lesivo della sfera regionale di competenza legislativa concorrente;

PRESO ATTO CHE la Giunta regionale con deliberazione n. 53 del 07/02/2019 ha deciso di proporre ricorso dinanzi alla Corte Costituzionale avverso il provvedimento legislativo in questione e che, stante la complessità e specificità della materia, la Giunta ha altresì ritenuto necessario integrare la difesa dell'ente affiancando al difensore interno dell'Avvocatura regionale, un professionista di comprovata esperienza nella specifica materia;

VISTO il D.M. 55 del 10/03/2014 con il quale è stato emanato il "Regolamento recante la determinazione dei parametri per la liquidazione dei compensi per la professione forense ai sensi dell'articolo 13, comma 6, della legge 31 dicembre 2012, n. 247"; e la relativa tabella dei parametri forensi per la determinazione del compenso unitario;

VISTA lo schema di convenzione che regolamenta in via contrattuale il rapporto della prestazione professionale e quantifica il compenso del presente incarico;

VISTI gli artt. 4 e 17 del D. Lgs. n. 50/16 e successive modificazioni;

VISTO l'art. 7 comma 3 della L. R. n. 56 del 30/12/2013 avente ad oggetto "Provvedimento generale recante norme di tipo ordinamentale e finanziario";

CONSIDERATO che l'obbligazione giuridica correlata al presente provvedimento è perfezionata, in quanto sono determinate la somma da pagare, il soggetto creditore, la ragione del debito e che, pertanto, occorre costituire vincolo sulle previsioni di bilancio, nell'ambito della disponibilità finanziaria;

ATTESTATO che ricorrono i presupposti per procedere all'assunzione dell'impegno, ai sensi delle disposizioni previste dall'art. 56 e dal paragrafo 5 dell'allegato 4/2 del d.lgs. 23 giugno 2011 n. 118;

RITENUTO, pertanto, opportuno conferire l'incarico di rappresentanza e difesa dell'Ente all'avv. Gianclaudio Festa dell'Avvocatura regionale e all'avv. prof. Vincenzo Cerulli Irelli del libero Foro impegnando in favore di quest'ultimo, sul Capitolo U1204040701 del Bilancio di previsione 2019 "Spese per nuovi incarichi affidati in difesa della Regione (Spese Obbligatorie)", che presenta la necessaria disponibilità, la somma complessiva di € 20.875,63 considerato che il valore della causa è indeterminato e che il minimo tabellare riconosciuto per lo scaglione di appartenenza è di € 14.307,00, oltre iva, cpa e rimborso forfettario;

VISTO il d.lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e ss.mm.li.;

VISTO lo Statuto della Regione Calabria approvato con L. R. n. 25 del 19 ottobre 2004 e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO l'art. 10 della L. R. n.7/96, così come modificato dall'art. 10 della L. R. 18/04 e dall'art. 1, c. 10, L. R. 12/05, con il quale è stata istituita l'Avvocatura Regionale;

VISTA la Legge Regionale n. 48 del 21.12.2018, avente ad oggetto "Legge di stabilità regionale 2019":

VISTA la Legge Regionale n. 49 del 21.12.2018, avente ad oggetto "Bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2019-2021";

VISTA la Delibera di Giunta regionale n. 648 del 21.12.2018, avente ad oggetto "Documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2019-2021 (artt. 11 e 39, c. 10, d.lgs. 23.6.2011, n. 118)";

VISTA la Delibera di Giunta regionale n. 649 del 21.12.2018, avente ad oggetto "Bilancio finanziario gestionale della Regione Calabria per gli anni 2019-2021 (art. 39, c. 10, d.lgs. 23.6.2011, n. 118)";

VISTO il Decreto del Presidente della G. R. n. 108 del 31/05/2016 con il quale l'avv. Gianclaudio Festa è stato nominato Coordinatore Reggente dell'Avvocatura regionale;

VISTA la proposta di impegno n. 1965 del 08/02/19 generata telematicamente ed agli atti conservata;

DECRETA

Per le motivazioni espresse in premessa che qui si intendono integralmente riportate, di:

- proporre ricorso dinanzi alla Corte Costituzionale relativo alla questione di legittimità costituzionale della legge 17/12/2018 n. 136, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, e precisamente nella parte in cui ha inserito nel testo l'art. 22 bis "Disposizioni in materia di Autorità di sistema portuale";
- conferire l'incarico di procuratore e difensore della Regione Calabria all'avv. Gianclaudio Festa dell'Avvocatura regionale e all'avv. prof. Vincenzo Cerulli Irelli del fibero foro, con studio in Roma;
- impegnare, a tal fine, sul capitolo U1204040701 del Bilancio di previsione 2019 "Spese per nuovi incarichi affidati in difesa della Regione (Spese Obbligatorie)", la somma complessiva di € 20.875,63 (di cui € 14.304,00 per compensi) al lordo della prescritta ritenuta fiscale, e comprensiva di iva e cpa, in favore del suindicato professionista esterno;
- imputare la somma così impegnata al Bilancio di previsione per l'esercizio corrente;
- regolamentare il rapporto della prestazione professionale mediante la stipula di apposita convenzione il cui schema è conservato agli atti;
- disporre, ai sensi della legge regionale 6 aprile 20114 n. 11, la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria nel rispetto della normativa recata dal Codice in materia di protezione dei dati personali (D.Lgs.196/03).

Sottoscritta dal Responsabile del Procedimento
D'AGOSTINO ANTONELLA
(con firma digitale)

Sottoscritta dal Coordinatore Reggente FESTA GIANCLAUDIO (con firma digitale)



REGIONE CALABRIA REGIONE CALABRIA GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO BILANCIO, PATRIMONIO E FINANZE SETTORE Ragioneria Generale – Gestione Spese

N. 209/2019 AVVOCATURA REGGIO CALABRIA

OGGETTO: CT 508/19 - RICORSO DINANZI ALLA CORTE COSTITUZIONALE AVVERSO LA LEGGE 17.12.2018 N. 136, CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO LEGGE 23 OTTOBRE 2018 N. 119. DETERMINAZIONE DI PROPOSIZIONE RICORSO E CONFERIMENTO INCARICO ALL'AVV. PROF. VINCENZO CERULLI IRELLI, DEL LIBERO FORO E ALL'AVV. GIANCLAUDIO FESTA DELL'AVVOCATURA REGIONALE. APPROVAZIONE CONVENZIONE E IMPEGNO DI SPESA

SI ESPRIME

VISTO di regolarità contabile, in ordine alla spesa, attestante la copertura finanziaria, in conformità all'allegato 4/2 del D.lgs. n. 118/2011

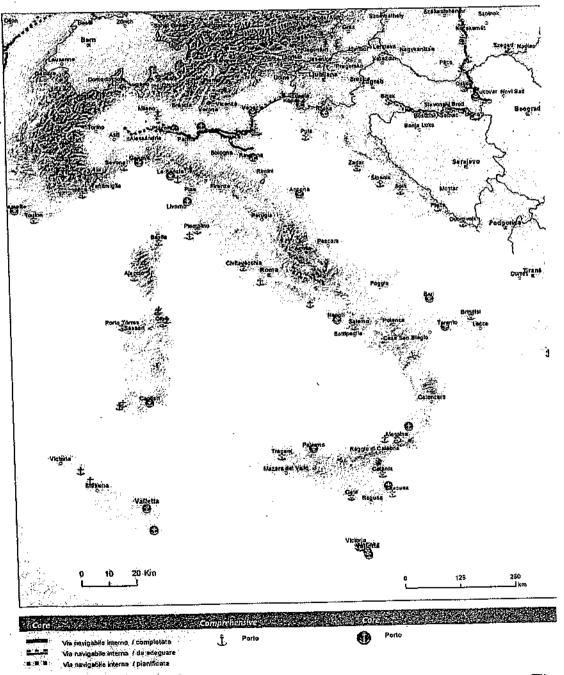
Catanzaro, 12/02/2019

Sottoscritta dal Dirigente del Settore STEFANIZZI MICHELE (con firma digitale)

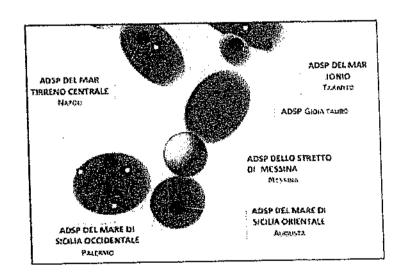


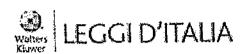
8.1. Reti centrale e globale: vie navigabili interne e porti





CIIIIIII Le Autorità di Sistema Portuale CIIIIIIII 58 Porti di rilevanza nazionale ATICO SETTENTRIONALE Di Sistema Km di coste Portuale ADSP DEL MAR JONIO CORRIDOI TEN-T Autorità di Sistema Portuale 🖾 Scandinavo - Meditteraneo Ufficio Territoriale Portuale Altro porto di rilievo nazionale 🛱 Mediterraneo Baltico - Adriatico







Help -Pannello di controlle -

Documenti archiviati Documenti annotati Ricerche Effettuate Opere:

Leggi d'Italia



Ricerca » L. 28-01-1994, п. 84 » Risultati Navigazione » L. 28-01-1994, п.

Aggiungi all'archivio

Risultati

* Leggi d'Italia

» Pagina principale

» Novità

» Utilità varie

» Legislazione

Giurisprudenza

» Commenti

» Massime

» Sentenze Cassazione

» Dottrine

Maximus

- » Massime Corte Costituzionale
- » Sentenze Corte Costituzionale
- » Formulari del Processo Civile
- » Formulari del Processo Penale
- » Enciclopedia del Diritto

Ricerche Multiple

» Ricerca su tutte le opere

» Newsletter

CREDITS

Documento

L. 28-1-1994 n. 84

Riordino della legislazione in materia portuale. Pubblicata nella Gazz. Uff. 4 febbraio 1994, n. 28, S.O.

(commento di giurisprudenza)

Art. 6 Autorità di sistema portuali (52)

- 1. 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) dei Mari Tirreno meridionale e Jonio e dello Stretto;
 - g) del Mare di Sardegna:
 - del Mare di Sicilia occidentale;
 - del Mare di Sicilia orientale;
 - i) 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. (53)
- 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 dal comma 2-bis e dall'articolo 22, comma 2.

2-bis. Con regolamento, da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A alla presente legge, al fine di consentire:

a) l'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;

b) il trasferimento di un porto a una diversa AdSP, previa intesa con la

- Regione nel cui territorio ha sede l'AdSP di destinazione.
- 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.
- 4. L'AdSP nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti:

all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'autorità di sistema portuale 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'articolo 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito

portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti ne strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

 d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese

nella circoscrizione territoriale;

e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;

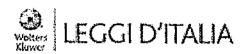
 f) promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

- 5. L'AdSP è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad essa non si applicano le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni. Si applicano i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Le AdSP adeguano i propri ordinamenti ai predetti principi e adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all'articolo 35, comma 3, del medesimo decreto legislativo. I medesimi provvedimenti disciplinano, secondo criteri di trasparenza ed imparzialità, le procedure di conferimento degli incarichi dirigenziali e di ogni altro incarico. Gli atti adottati in attuazione del presente comma sono sottoposti all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per il Presidente dell'AdSP e il Segretario generale si applicano le disposizioni di cui agli articoli 8 e 10. Per il periodo di durata dell'incarico di Presidente dell'AdSP e di Segretario generale, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio.
- 6. Il personale dirigenziale e non dirigenziale delle istituite AdSP è assunto mediante procedure selettive di natura comparativa, secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività e trasparenza, in coerenza con quanto stabilito dall'articolo 10, comma 6.
- 7. L'AdSP è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 12. Ferma restando la facoltà di attribuire l'attività consultiva in materia legale e la rappresentanza a difesa dell'AdSP dinanzi a qualsiasi giurisdizione, nel rispetto della disciplina dell'ordinamento forense, agli avvocati dell'ufficio legale interno della stessa Autorità o ad avvocati del libero foro, le AdSP possono valersi del patrocinio dell'Avvocatura di Stato.
- 8. La gestione contabile e finanziaria di ciascuna AdSP è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente dell'AdSP, deliberato dal Comitato di gestione di cui all'articolo 9 e approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si applicano, altresì, le disposizioni attuative dell'articolo 2 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di armonizzazione dei sistemi contabili di cui al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91. Il conto consuntivo delle autorità di sistema portuale è allegato allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esercizio successivo a quello di riferimento. Le AdSP assicurano il massimo livello di trasparenza sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti, secondo le previsioni del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.
- Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità di sistema portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.
- 10. L'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidata in concessione dall'AdSP mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.
- 11. Le AdSP non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Con le modalità e le procedure di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, l'AdSP può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e apprinistrazioni pubbliche Essa può inoltre assumere partecipazioni, a carattere

dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. (54)

- 12. E' fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. 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. (55)
- 13. All'interno delle circoscrizioni portuali, le AdSP amministrano, in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, le aree e i beni del demanio marittimo, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le AdSP si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.).
- 14. Decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, 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, valutate le interazioni fra le plattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente ridotto il numero delle AdSP; sullo schema di regolamento è, altresì, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Con la medesima procedura sono individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le autorità di sistema portuale sono soppresse e le relative funzioni sono accorpate.
- 15. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e del 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.
- (52) Articolo così sostituito dall'art. 7, comma 1, D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169. Precedentemente il presente articolo era stato modificato dall'art. 2, D.L. 21 ottobre 1996, n. 535, dall'art. 8-bis, D.L. 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 1998, n. 30, dall'art. 145, comma 24, L. 23 dicembre 2000, n. 388 e dall'art. 4, comma 65, L. 24 dicembre 2003, n. 350.
- (53) Vedi, anche, l' art. 22, commi 3 e 6, D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169.
- (54) In deroga a quanto disposto dal presente comma, vedi l'art. 4, comma 2, D.L. 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2017, n. 18.
- (55) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 13 luglio 2017.

Documento	Risultati
▼ <	





Help -Pannello di controlio -

Documenti archiviati Documenti annotati Ricerche Effettuate Opere: Leggi d'Italia



Ricerca » L. 28-01-1994, n. 84 » Risultati Navigazione » L. 28-01-1994, n. 84 » Risultati Navigazione » L. 28-01-1994, n. 84

Aggiungi all'archivio

* Leggi d'Italia

» Pagina principale

» Novità

» Utilità varie

» Legislazione

Giurisprudenza

- » Commenti
- » Massime
- » Sentenze Cassazione
- » Dottrine

Maximus

- » Massime Corte Costituzionale
- » Sentenze Corte Costituzionale
- » Formulari del Processo Civile
- » Formulari del Processo Penale
- » Enciclopedia del Diritto

Ricerche Multiple

- » Ricerca su tutte le opere
- » Newsletter

CREDITS

Documento

Risultatí

L. 28-1-1994 n. 84

Riordino della legislazione in materia portuale. Pubblicata nella Gazz. Uff. 4 febbraio 1994, n. 28, S.O.

Allegato A (233)

- 1) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE Porti di Genova, Savona e Vado Ligure.
- 2) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE Porti di La Spezia e Marina di Carrara.
- 3) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marína e Cavo.
- AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO-SETTENTRIONALE - Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.
- 5) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia.
- 6) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E JONIO E DELLO STRETTO - Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestleri, Vibo Valentia e Reggio Calabria.
- 7) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale).
- 8) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani.
- 9) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE Porti di Augusta e Catania.
- 10) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE -Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.
- 11) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO Porto di Taranto.
- 12) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona.
- 13) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE - Porto di Ravenna.
- 14) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE -Porti di Venezia e Chioggia.
- 15) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE Porto di Trieste.

L. 28-01-1994, n. 84

(233) Allegato implicitamente aggiunto dall' art. 6, comma 1 del presente provvedimento, come sostituito dall'art. 7, comma 1, D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169.

Documento		ıltat	i
	*		
Company of the Compan			

Copyright 2015 Wolters Kluwer Italia Srl. All rights reserved.

Privacy | Note Legali | CONTATTACI

Numero 01142/2016 c data 09/05/2016

REPUBBLICA ITALIANA

Consiglio di Stato

Adunanza della Commissione speciale del 27 aprile 2016

NUMERO AFFARE 00435/2016

OGGETTO:

Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Schema di decreto legislativo recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84";

LA COMMISSIONE SPECIALE

Vista la nota prot. 114/16/UL/P in data 25 febbraio 2016, acquisita al prot. 435/16 del 29 febbraio 2016, con la quale è stato trasmesso lo schema di decreto indicato in oggetto, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 20 gennaio 2016, con unita relazione in pari data con la quale la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio legislativo del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sullo schema in oggetto; Considerato che nella adunanza straordinaria del 27 aprile 2016, presente anche il Presidente aggiunto Antonino Anastasi, la Commissione speciale ha esaminato gli atti e udito i relatori Consiglieri Fabio Franconiero e Paola Alba Aurora Puliatti;

PREMESSO:

- 1. Con lo schema di decreto legislativo in oggetto, la Presidenza del Consiglio dei Ministri procede all'attuazione della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lett. f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, recante «Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche», in materia di «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84».
- 2. La delega si inserisce nel più ampio disegno di "riorganizzazione dell'Amministrazione dello Stato", che ricomprende la disciplina della Presidenza del Consiglio dei ministri, dei Ministeri, delle agenzie governative nazionali e degli enti pubblici non economici nazionali.

La delega, per quanto qui specificamente viene in rilievo, 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».

- 3. Con parere interlocutorio del 22 marzo 2016, n. 767, questa Commissione speciale ha ritenuto opportuno acquisire, in via preventiva, il parere della Conferenza unificata Stato-Regioni, ai sensi dell'art. 8, comma 5, della stessa legge delega, nonché informazioni sulle determinazioni assunte dal Governo a seguito della pronuncia della Corte Costituzionale dell'11 dicembre 2015, n. 261.
- 4. In data 21 aprile 2016, è pervenuto il relativo adempimento, ossia il parere in data 31 marzo 2016 sullo schema di decreto in oggetto reso dalla Conferenza unificata, e l'intesa, in pari data, della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sul Piano strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015, in adempimento della citata sentenza della Corte Costituzionale n. 261/2015.

Quest'ultima intesa è stata resa dalla Conferenza permanente tenendo anche conto del parere concernente lo schema di decreto in oggetto e della condivisione di proposte emendative col Governo.

5. Preliminarmente, la Commissione speciale osserva che nel corso dei lavori tecnici che hanno condotto al parere della Conferenza unificata, l'ANCI e l'UPI, pur esprimendo parere favorevole sul decreto, del quale hanno condiviso «le finalità e l'impianto», hanno consegnato due documenti e una serie di richieste emendative, in parte ritenute non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, confluiti negli allegati nn. 2 e 3 al parere reso dalla Conferenza unificata nella seduta del 31 marzo 2016.

In particolare, il Ministero ha espresso perplessità circa le richieste dell'ANCI di prevedere per la nomina dei Presidenti delle AdSP l'intesa con il Sindaco del Comune sede dell'Autorità e di integrare il Tavolo nazionale, pur manifestando la disponibilità a valutare la proposta.

- 5.1 Anche le Regioni e le Province autonome hanno espresso parere favorevole a condizione che siano accolti gli emendamenti contenuti nell'allegato 1 al parere, oltre che a condizione che sia assunto l'impegno di istituire un tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti volto all'individuazione di «soluzioni normative» su una serie di temi nevralgici di particolare interesse critico.
- 5.2 Nella stessa data del 31 marzo 2016, la Conferenza Stato-Regioni ha espresso parere favorevole anche sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015, allegando, a titolo collaborativo, alcune osservazioni propositive prodotte dalle Regioni firmatarie.
- 6. Lo schema di decreto si compone di 20 articoli e 1 allegato, che intervengono a modificare la legge 28 gennaio 1994, n. 84, il cui contenuto si sintetizza di seguito.
- 6.1 L'art. 1 modifica l'art. 1 della legge n. 84 del 1994, introducendo in fine al comma 1 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».
- 6.2 L'art. 2 reca modifiche di carattere testuale all'art. 2 della l. 84/94, introducendo nella rubrica le AdSP e sostituendo al comma 2 alle «autorità portuali» le «autorità di sistema portuale», mentre dopo il comma 2 inserisce il comma 2-bis, con cui introduce gli uffici territoriali portuali, di cui all'art. 6-bis.
- 6.3 L'art. 3 apporta modifiche di tipo testuale e di coordinamento all'art. 4 della l. 84/94, sulla classificazione dei porti.
- 6.4 L'art. 4 modifica l'art. 5 della l. 84/94 in tema di piano regolatore portuale, adeguando lo strumento e i procedimenti alla introduzione dell'Autorità di sistema portuale, e prevedendo misure di semplificazione.
- 6.5 L'art. 5 sostituisce l'art. 6 della legge n. 84:

- istituisce le 15 Autorità di sistema portuale (i porti che ne fanno parte sono specificati nell'Allegato A):

- ne indica la modalità di individuazione della sede, in conformità al regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 e, in caso di due o più porti centrali, a scelta del ministro;

- specifica i compiti dell'Autorità, ne fornisce la definizione di «ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale» e ne precisa la normativa applicabile;

- individua le procedure di assunzione del personale;

- ne precisa la sottoposizione a poteri di indirizzo e vigilanza del Ministero delle infrastrutture e trasporti;

- rinvia ad un nuovo regolamento per la gestione contabile e finanziaria;

- ribadisce il divieto di svolgimento di operazioni portuali e attività strettamente connesse, anche tramite la partecipazione a società;

- prevede il subentro alle autorità portuali cessate nella proprietà e nel possesso di beni e rapporti in

corso.

6.6 L'art. 6 introduce nella legge n. 84 un articolo 6-bis, costituendo gli Uffici territoriali portuali, che l'AdSP ha potere di costituire presso ciascun porto già sede di autorità portuale, e a cui sono demandati compiti istruttori, di proposta e taluni compiti amministrativi propri con potere deliberativo.

6.7 Gli artt. 7 e 8 apportano modifiche agli artt. 7 e 8 della legge con riguardo agli organi dell'Autorità di sistema portuale.

6.8 L'art. 9 concerne la composizione del Comitato di gestione, subentrato al Comitato portuale.

6.9 L'art. 10 modifica la rubrica dell'art. 10 della legge e adotta gli opportuni adattamenti sistematici testuali, introducendo il Segretario Generale in luogo del sopprimendo Segretariato al quale, tra l'altro, attribuisce il compito di «sovrintendere e coordinare le attività degli uffici territoriali portuali, di cui all'art. 6-bis della legge».

6.10 L'art. 11 concerne il collegio dei revisori dei conti, di cui si intende rafforzare la professionalità e cui si affida un singolare potere di informazione su «andamento e gestione» dell'AdSP o su singole

questioni, con facoltà di riferire al Ministro su eventuali irregolarità.

6.11 L'art. 12 introduce gli articoli 11-bis e 11-ter.

Il primo istituisce presso ogni AdSP un "Tavolo di partenariato della risorsa mare" con funzioni consultive di partenariato economico-sociale in ordine all'adozione del piano regolatore di sistema portuale, del piano operativo triennale, della determinazione dei livelli di servizi resi e alla tematica dell'organizzazione del lavoro in porto, al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

Presso i porti centrali già sedi di autorità portuali si prevede l'istituzione del "Tavolo

del Cluster marittimo".

L'art. 11-ter istituisce il "Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP" presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di armonizzare e coordinare le scelte strategiche a livello nazionale che riguardano i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie concessorie e 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, di comprovata esperienza e qualificazione

professionale.

Viene fatto rinvio ad un regolamento, da adottarsi entro novanta giorni, per la disciplina delle attività del Tavolo di cui all'art. 11-bis, sulla base del codice europeo di condotta sul partenariato di cui al Regolamento delegato UE n. 240/2014.

6.12 L'art. 13 apporta modifiche di coordinamento testuale all'art. 12 della legge n. 84 e prevede che l'AdSP sia sottoposta non solo alla vigilanza ma anche all'indirizzo del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

- 6.13 L'art. 14, con disposizioni di coordinamento testuale, modifica l'art. 14 della legge, prevedendo che l'autorità marittima provvede anche in ambito portuale alla vigilanza, controllo e sicurezza «ai sensi della normativa vigente».
- 6.14 L'art. 15 abroga l'art. 15 della legge n. 84, che disciplina le commissioni consultive.
- 6.15 L'art. 16 inserisce l'art. 15-bis, prevedendo che presso l'AdSP operi lo "Sportello unico amministrativo", con "funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto" per i tutti procedimenti amministrativi e autorizzatori che non riguardano attività commerciali e industriali.
- 6.16 L'art. 17 apporta mere modifiche di coordinamento testuale all'art.18 della legge.
- 6.17 L'art. 18 conferisce nuovi compiti allo "Sportello unico doganale", attribuendo al Capo dell'Agenzia delle dogane anche funzioni di sportello unico per i controlli con competenze per gli adempimenti connessi all'entrata e uscita delle merci nel e dal territorio nazionale. Vengono previsti termini particolarmente stringenti per l'espletamento dei controlli.
- 6.18 L'art. 19 introduce una semplificazione in materia di arrivi e partenze delle navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE, che operano tra porti situati nel territorio doganale dell'Unione, eliminando così una disparità di trattamento rispetto ad altre modalità di trasporto all'interno dell'Unione, a discapito del traffico marittimo.
- 6.19 L'art. 20 prevede la clausola di invarianza e una disposizione transitoria che dispone la permanenza in carica degli organi già nominati fino all'insediamento dei nuovi organi, secondo quanto previsto dal decreto.

CONSIDERATO:

I -Rilievi di ordine generale

- 1. Gli obiettivi della riforma
- 1. La Commissione speciale esprime apprezzamento circa gli obiettivi della riforma, opportunamente contestualizzati dalla scheda di Analisi di impatto della regolamentazione (AIR), redatta con compiutezza di metodo, da cui emerge come il disegno di riorganizzazione sia in linea con i principi ispiratori del più ampio disegno di riordino dell'amministrazione, al fine di perseguire lo scopo comune di potenziare l'efficienza, contenere la spesa e razionalizzare la governance.

Nel medio e lungo periodo, la riforma si propone di:

- a) intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti;
- b) superare l'eccessivo localismo attuale;
- c) realizzare maggiore interazione e integrazione con le aree logistiche del paese;
- d) esprimere maggiore capacità di coordinamento.
- Nel breve periodo, dovrebbero essere disponibili effetti di semplificazione e snellimento degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali.
- 2. Il valore strategico della riforma e l'esigenza di misure ulteriori, 'normative' e 'non normative', in sede di attuazione Sia dalle relazioni del Governo, che dai pareri acquisiti, emerge un chiaro quadro delle aspettative generalmente riposte nel buon funzionamento della riforma e nel raggiungimento dei suoi obiettivi strategici.

2.1 In particolare, la relazione di accompagnamento si segnala, molto positivamente, per un taglio volto non soltanto a chiarire il contenuto dei singoli articoli, ma anche a fornire la visione strategica e la ratio 'non giuridica' ma socio-economica e operativa dell'intervento.

Un dato sembra indiscusso: l'aspettativa del ruolo strategico della riforma per conferire snellezza e agilità all'attività pubblica dei porti e connetterla con il mondo economico, produttivo e sociale, con l'azione imprenditoriale dei privati e le istanze delle comunità locali.

Lo scopo è quello di fare del "Sistema Mare" il motore di uno sviluppo economico che crei valore a partire dalla posizione geografica dell'Italia, nel cuore del Mediterraneo, con le sue migliaia di chilometri di coste, così da rilanciare il ruolo di naturale protagonista del collegamento tra Oriente ed Europa, che peraltro ne ha caratterizzato la storia.

2.2 Questa Commissione speciale ritiene, dunque, di muovere le proprie considerazioni avendo di mira il confronto con le aspettative della riforma, consapevole di quella «rinnovata visione dell'amministrazione pubblica, che il Consiglio di Stato sostiene e incoraggia», e che emerge anche in questo ambito specifico, secondo cui «lo Stato è chiamato non solo a esercitare funzioni autoritative e gestionali, ma anche a promuovere crescita, sviluppo e competitività» (cfr. il parere della Sezione per gli atti normativi di questo Consiglio n. 515 del 24 febbraio 2016, relativo al primo decreto attuativo della l. n. 124, in materia di trasparenza e accesso civico).

Pur nei limiti propri della funzione consultiva del Consiglio di Stato, deve annotarsi che la risposta che il decreto offre agli obiettivi e alle aspettative, stante l'oggetto della delega, appare necessaria ma circoscritta.

Il solo momento di "riorganizzazione" interna e l'introduzione di pur significative innovazioni nella governance, anche sul versante della "semplificazione", ancorché importanti e condivisibili, non appaiono, da sole, sufficienti a ridare slancio economico al settore, come peraltro si ricava anche dalla scheda AIR.

Mentre, per un verso, è certo che il miglioramento organizzativo, specie se accompagnato dalla maggiore specializzazione e professionalità delle risorse umane, è condizione di efficienza ed efficacia per un'evoluzione nei risultati conseguibili, altrettanto certo è che gli obiettivi dichiarati della riforma esigono di non fermarsi ad una operazione di razionalizzazione meramente 'interna' all'apparato.

2.3 Le politiche prevalentemente incentrate su 'micro-riforme', come la semplificazione dei procedimenti e delle modalità di azione delle amministrazioni, si collocano a margine dell'opera di modernizzazione dell'amministrazione italiana. Non a caso, questo Consiglio di Stato (cfr. il citato parere n. 515 del 2016) ha positivamente rilevato come una delle caratteristiche più interessanti del disegno riformatore di cui alla legge n. 124 del 2015 sia quella di affrontare la riforma dell'amministrazione pubblica come un 'tema unitario', anche se poi gli interventi si ripartiscono necessariamente nei singoli settori. Si è rilevato come l'intervento miri a reagire a un diffuso modo di intendere il proprio ruolo da parte di molte pubbliche amministrazioni: un'idea di separatezza di ciascuna amministrazione rispetto alle altre, con conseguente indifferenza per gli interessi curati dalle altre amministrazioni, se non la contrapposizione o la competizione. Si perde, così, il dovere per la parte pubblica di considerare le questioni dei cittadini come un problema unitario, ancorché interessato da più apparati amministrativi; si vanifica l'esigenza di presentarsi "al cittadino con una voce sola, coerente nel tempo".

La riforma di cui alla legge n. 124 appare quindi rilevante anche perché guarda all'esterno dell'apparato pubblico e mira a incidere sul rapporto tra cittadino e pubblica amministrazione, in una visione olistica che mette al centro il destinatario del servizio pubblico e non l'apparato che fornisce il servizio medesimo.

Inoltre, si è segnalata la necessità di una "visione nuova" della pubblica amministrazione, che si occupi – con strumenti moderni e multidisciplinari – di crescita e sviluppo e non più solo di apparati e gestione, che sia informatizzata e trasparente, che consideri l'impatto 'concreto' degli interventi sul comportamento dei cittadini, sulle imprese, sull'economia.

La Commissione speciale auspica allora che, per la piena realizzazione dei suoi scopi, anche la riforma del settore in esame si espanda a livello multidisciplinare e venga affiancata, in tempi brevi, in sedi normative ulteriori, così come suggerito dalle Regioni, da iniziative sui temi, in parte, già delineati chiaramente dalla Conferenza Stato-Regioni e sicuramente ampliabili attraverso un confronto permanente; in parte, su temi oggetto di altre riforme attualmente in itinere ed all'evidenza collegate (vedi, ad es., la riforma degli interporti).

2.4 Come nel parere n. 515 del 2016, inoltre, la Commissione speciale sottolinea l'importanza che il Governo curi anche l'ulteriore fase attuativa della riforma, attraverso adeguate iniziative sia 'normative' (i cd. 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, elementi altrettanto importanti per la sua piena realizzazione.

Queste misure appaiono ancor più importanti nel caso di specie, allo scopo di evitare che la riforma possa tradursi solamente nella lieve riduzione del numero dei vertici territoriali di governo dei porti, nella introduzione di centri di potere intermedi, nell'istituzione di "tavoli" di coordinamento a livello locale e nazionale, senza però permeare tutta la riforma di una visione strategica di rilancio della portualità, sulla base della pianificazione nazionale e di necessaria apertura al mondo della logistica e dell'intermodalità.

È convinzione del Consiglio di Stato che il superamento della fase di 'crisi' attuale necessiti della visione di una pubblica amministrazione che sia in grado di attrarre capitali privati di investimento e di utilizzare sinergie di competenze, e a tal fine tenga conto dell'apporto costruttivo degli operatori economici, dei lavoratori del settore e degli utenti dei servizi, valorizzando punti di 'audizione' all'interno delle istituzioni, unica garanzia di reale 'servizio' dell'apparato rispetto ai bisogni della società, nonché garanzia di 'modernizzazione permanente' dell'apparato pubblico.

Sotto questa visione di più ampio respiro, il Consiglio valuta in modo particolarmente positivo l'introduzione nello schema di decreto del "Tavolo di partenariato della risorsa mare" (art. 11-bis), del "Tavolo del Cluster Marittimo" (sebbene dai contorni incerti), purché ne sia definito con maggiore compiutezza il ruolo di organo di consultazione per le decisioni di competenza delle AdSP (rinviando al riguardo ai rilievi svolti con riguardo alla disposizione dello schema di decreto).

Segnala, inoltre, l'opportunità che anche il "Tavolo nazionale di coordinamento" (art. 11-ter) sia concepito come strumento di consultazione e di raccordo, anche solo in forma di audizione, con altri soggetti come, ad esempio, i rappresentanti dei gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie e dei connessi servizi di trasporto, le associazioni di categoria, le associazioni degli utenti.

- 2.5 Le Regioni, in effetti, nell'esprimere adesione condizionata allo schema di decreto, hanno già indicato alcuni temi cruciali di intervento, che la Commissione speciale ritiene pertinenti, quali:
- a) 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;
- b) la possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti;
- c) l'intervento ulteriore sulle norme concernenti il dragaggio.
- L'esigenza di adottare tali misure di completamento della riforma appare pienamente condivisibile e funzionale all'effettivo raggiungimento degli stessi obiettivi che lo schema si propone.

Sulla possibilità, invece, parimenti avanzata dalle Regioni, di regolamentazione delle AdSP sotto forma di S.p.A. pubbliche partecipate, questo Consiglio esprime perplessità, trattandosi in sostanza di adottare un modello difforme rispetto a quello testé introdotto con il decreto in esame, che

ripercorre percorsi consolidatisi anche in giurisprudenza, mentre si dubita che il modello societario possa presentare effettivi maggiori vantaggi in termini di efficienza e qualità dell'azione amministrativa per funzioni come quelle in esame, anche alla stregua delle controindicazioni che, negli ultimi anni, sono state in concreto sollevate nei confronti delle società pubbliche (cfr., sul punto il parere di questo Consiglio di Stato n. 968 del 21 aprile 2016).

Sebbene l'efficienza del modello di governance che il decreto in esame intende introdurre andrà sicuramente verificata nella fase attuativa, tuttavia, nel disegno attuale di una generale "razionalizzazione e riduzione delle partecipazioni pubbliche secondo criteri di efficienza", di cui la stessa legge delega è portatrice (cfr. art. 18, lett. b), l. 124 del 2015), si dubita circa la compatibilità e l'utilità di adottare la forma giuridica della società partecipata, avuto riguardo agli interessi pubblici in gioco nel settore specifico, nella generale considerazione che l'attività delle Autorità non è riconducibile nell'ambito dell'attività di impresa, dovendo necessariamente svolgersi nel rispetto degli obblighi di servizio a tutela degli utenti e, pertanto, in questo contesto, appare essenziale il momento delle regolazione pubblica e, comunque, l'ineliminabile stringente incidenza del socio pubblico nella governance societaria (cfr. ancora il citato parere n. 968 del 2016, par. 6).

3. Considerazioni sugli obiettivi generali di riorganizzazione e di semplificazione

L'Amministrazione sottolinea più volte l'importanza che lo schema di decreto legislativo riveste per l'economia nazionale e per il rilancio della competitività dei porti italiani, nel rispetto dei criteri indicati dall'Unione Europea.

A questo scopo, il provvedimento normativo si propone due obiettivi fondamentali:

1) riorganizzare la struttura;

2) semplificare l'azione amministrativa.

3.1 Per il primo profilo, questo Consiglio di Stato condivide l'obiettivo strategico fondamentale rappresentato dal superamento di una realtà dei porti italiani "frammentata e disarticolata", facendo leva sulla ricchezza di infrastrutture portuali nazionali, mediante l'accorpamento dei 54 porti esistenti (24 governati da Autorità Portuali e 38 amministrati da Autorità Marittime o dalle Regioni) in 15 Autorità di Sistema Portuale.

Le nuove Autorità, come si legge nella relazione, dovrebbero rappresentare la risposta, in termini organizzativi, ad una evoluzione del contesto internazionale negli ultimi dieci anni, caratterizzata da due fenomeni complessi: la globalizzazione del traffico delle merci e il c.d. "gigantismo navale", la nascita di grandi porti a Sud Est dell'Italia e l'accresciuta competitività dei porti del nord Europa.

Per far fronte ai due fenomeni opportunamente si sceglie l'opzione che le piccole dimensioni portuali italiane sviluppino "sistema", anziché competizione.

Ne consegue un nuovo modello di governance, condivisibile nel suo impianto generale, che, ad avviso

di questa Commissione speciale, ha i suoi punti di forza:

- innanzitutto, nell'istituzione stessa delle Autorità di Sistema Portuale, in numero più limitato (15) rispetto alle Autorità attuali (24), e nel conferimento a esse anche di funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale (art. 5) e di avvalimento, nell'esercizio delle fondamentali funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, anche degli uffici territoriali portuali (art. 6), su cui v. infra;

- nella più dettagliata disciplina del Piano regolatore di sistema portuale e nella semplificazione delle

varianti di valore meramente tecnico-funzionali (art. 4);

- nella "rivisitazione" della struttura organizzativa facente capo all'Autorità di Sistema portuale (artt. 7 e 8);

- nella più ristretta composizione del Comitato di gestione, di cui fa parte però un rappresentante dell'autorità marittima, con diritto di voto su materie di sua competenza (art. 9);
- nell'attribuzione all'autorità marittima di una generale "attività di vigilanza, controllo e sicurezza in ambito portuale" (art. 14, lett. a);
- nella implementazione di competenze dello sportello unico doganale e dei controlli (art. 18).
- 3.2 La Commissione speciale avverte, nondimeno, la necessità di segnalare il rischio che la pur evidente razionalizzazione possa essere inficiata da 'duplicazioni' di centri decisionali, con conseguente inattendibilità anche delle previsioni di "invarianza di costi", laddove, ad esempio, è prevista l'istituzione degli Uffici territoriali da parte delle Autorità di Sistema che, di fatto, potrebbe risolversi nel mantenimento dell'attuale stato di 'frammentazione' degli stessi centri decisionali.

Il Consiglio di Stato auspica, a tal proposito, un supplemento di valutazione e una riconsiderazione delle scelte operate dall'art. 6, potendosi all'uopo utilmente considerare il ricorso al modello della delega di potere.

Per quanto riguarda, invece la composizione del Comitato di Gestione va segnalato un eccessivo sbilanciamento in favore della componente designata dagli enti territoriali, mentre vengono meno le componenti socio-produttive che entravano nella composizione del Comitato Portuale.

La soluzione prescelta, se per un verso rappresenta un rimedio alla difficile composizione degli interessi e strumento di migliore governabilità, per altro si espone alla critica di ridurre troppo sensibilmente l'apporto della base socio-economica alle scelte amministrative, facendo prevalere nuovamente un approccio 'di apparato' rispetto a un approccio problem- e consumer-oriented.

Laddove si optasse per il mantenimento di questa scelta, diventerebbe allora essenziale definire con maggiore chiarezza il ruolo partecipativo del "Tavolo di partenariato della risorsa mare" di cui all'art. 11-bis, introdotto dalla riforma (al cui esame si rinvia infra, per i rilievi più puntuali)

3.3 Il secondo obiettivo, legato strettamente al primo, comporta la semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi alle attività portuali ed è sicuramente agevolato dalla riforma organizzativa di concentrazione delle competenze in un minor numero di soggetti dotati di potere decisionale e di gestione e dalla complessiva riorganizzazione delle strutture.

Nello specifico, poi, la semplificazione si concretizza opportunamente nell'istituzione dello Sportello unico amministrativo per tutti i procedimenti "amministrativi e autorizzativi", ad esclusione di quelli che riguardano attività commerciali ed industriali in porto (art. 16) e nella semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi (art. 19).

Anche in questo caso, si torna a segnalare l'esigenza che la semplificazione non sia solo prevista ex ante, nella normativa, ma sia verificata ex post nella pratica – avvalendosi appieno di tutti gli strumenti già oggi presenti nell'ordinamento (anche se utilizzati scarsamente e poco efficacemente), quali la VIR di cui al d.P.C.M. 19 novembre 2009, n. 212, di attuazione dell'art. 14 della l. 28 novembre 2005, n. 244 – e adottando misure correttive in caso di mancato raggiungimento dell'effetto semplificatorio previsto.

II -Rilievi sull'articolato

Passando alla specifica disamina dell'articolato, la Commissione speciale osserva quanto segue.

Articolo 3 (Modifiche all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

4. La disposizione in esame adegua le definizioni contenute nell'art. 4 della legge ordinamentale del 1994 («classificazione dei porti») alle modifiche introdotte con lo schema di decreto.

Con specifico riguardo ai porti aventi funzione di «servizio passeggeri» (art. 4, comma 3, lett. c), della legge n. 84 del 1994), lo schema di decreto legislativo prevede l'aggiunta della nozione di «crocieristi». Quest'ultimo termine è tuttavia, nell'attuale contesto, atecnico e non apporta alcun concreto significato aggiuntivo alla definizione vigente, la quale già si correla al contratto di trasporto di persone previsto e disciplinato dal codice della navigazione di cui al r.d. 30 marzo 1942, n. 327 (art. 396 e ss.) e dalle convenzioni internazionali in materia. Si suggerisce, pertanto, la sua soppressione, o al più l'inserimento, dopo le parole: «servizio passeggeri», dell'inciso «, ivi compresi i crocieristi».

Articolo 4 (Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

- 5. Con le modifiche introdotte dalla disposizione in esame (comma 1) all'art. 5 della legge di ordinamento portuale vengono ridefiniti gli strumenti di programmazione dell'attività di gestione dei porti sulla base della riorganizzazione attuata con la riforma. In particolare, in coerenza con l'introduzione delle nuove Autorità di sistema portuale si introduce per i porti inclusi nella circoscrizione di ciascuna di queste il piano di sistema portuale, mentre per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale ex art. 4 l. n. 84 del 1994 (categoria II, classe III) viene confermato lo strumento consistente nel piano regolatore portuale. La norma si colloca quindi nella condivisibile direzione intrapresa dal Governo, di razionalizzazione della governance dell'infrastruttura portuale in funzione di una sua ottimale utilizzazione per finalità di rilancio dell'economia, secondo quanto rappresentato nell'analisi di impatto della regolamentazione allegata alla richiesta di parere.
- 5.1 Sul piano formale, si segnala che nella rubrica dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, come riformulata dalla norma dello schema di decreto in esame, il riferimento finale al «piano regolatore» deve essere specificato in coerenza con la definizione contenuta nel corpo della norma con l'aggettivo «portuale».
- 5.2 Inoltre, il riferimento al meccanismo di superamento del dissenso espresso nella conferenza di servizi attualmente previsto dall'art. 14-quater della legge n. 241 del 1990, ed in particolare il comma 3 dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, come modificato dal decreto in esame, concernente la fase di approvazione del piano regolatore di sistema portuale, deve essere coordinato con la riforma dell'istituto di prossima approvazione (per la quale questo Consiglio di Stato ha reso le sue osservazioni con il parere n. 890 del 7 aprile 2016).
- 5.3 Con riguardo specifico agli aspetti procedimentali degli strumenti programmatori, si segnala l'opportunità di mantenere in capo all'autorità marittima la competenza per l'adozione del piano regolatore portuale (art. 5, comma 3-bis, l. n. 84 del 1994, come riformulata dal decreto), anziché concentrare la stessa presso le Regioni, già competenti per l'approvazione, come invece proposto dalla Conferenza unificata nel parere sullo schema di decreto.

L'esigenza, ivi rappresentata, che il piano regolatore portuale sia conforme agli strumenti regionali di governo del territorio è infatti già assicurata dal poc'anzi ricordato potere di approvazione del piano regolatore portuale. Per contro, la concentrazione di competenze suggerita dalle Regioni appare incoerente con le caratteristiche ed i contenuti della funzione pianificatoria in ambito portuale. Questa è infatti incentrata sulla disciplina e regolazione dei comportamenti degli operatori del settore nell'utilizzo di un'infrastruttura avente specifica vocazione economica, nella quale sono fortemente compenetrati profili di interesse pubblico generale, relativi al controllo dei traffici commerciali e di sicurezza della navigazione e degli addetti alle operazioni portuali.

In particolare, i contenuti dei piani portuali coinvolgono una molteplicità di aspetti afferenti ad un ampio spettro di discipline tecnico-specialistiche (a titolo meramente esemplificativo: tendenze evolutive dei trasporti marittimi e delle costruzioni navali; aspetti meteomarini e relativi alla navigazione; ingegneria idraulica; ingegneria marittima, portuale e costiera; ingegneria strutturale; ingegneria dei trasporti e logistica macroeconomia), tali da rendere imprescindibile l'apporto dell'amministrazione marittima, previsto dalla vigente legislazione e confermato dal Governo nello schema di decreto legislativo in esame.

5.4 In linea con quanto segnalato dall'ANCI nel parere reso sullo schema di decreto in esame appare, invece, opportuno assicurare tempi certi al procedimento di approvazione degli strumenti di programmazione previsti dalla norma in esame, attraverso la previsione – nel corpo del comma 4, dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994 – di un termine per l'approvazione del piano dopo la conclusione della procedura di valutazione ambientale richiesta in base alla vigente normativa.

5.5 La norma in esame aggiunge, tra l'altro, alcuni periodi finali al comma 5 dell'art. 4 della legge n. 84 del 1994 (e non già un singolo periodo, come invece previsto nello schema di decreto), relativo alle varianti al piano regolatore di sistema portuale.

Per le varianti che costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali e non alterano in modo sostanziale la struttura del piano approvato è previsto un procedimento semplificato, che si esaurisce con l'adozione del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale previa la necessaria acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune o dei Comuni interessati.

È, inoltre, previsto il parere dei Comitati tecnico-amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere pubbliche o del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma non viene indicato il criterio di ripartizione delle competenze tra i detti organi.

Appare alla Commissione speciale opportuno che, in sede di approvazione definitiva del decreto, siano introdotte nel testo nella norma le necessarie specificazioni.

5.6 La disposizione in esame dello schema di decreto inserisce, all'art. 5 della l. n. 84 del 1994, un comma 5-bis, il quale rinvia alla normativa vigente per l'esecuzione di opere nei porti da parte dell'Autorità di sistema e dei privati.

A fini di coordinamento formale sarebbe comunque necessario introdurre una clausola di salvezza per le operazioni di dragaggio, per le quali l'art. 5-bis della legge n. 84 del 1994 contiene un'apposita disciplina, fino al 2012 inserita nel corpo dell'art. 5, le cui norme tecniche attuative sono in fase di definitiva adozione.

Opportuno, in proposito, l'emendamento V proposto dalle Regioni, di coordinamento tecnicoformale, volto all'abrogazione del comma 7 del detto art. 5-bis, in tema di disciplina del procedimento di adozione del piano regolatore portuale.

Sempre dal punto di vista del coordinamento, il riferimento alle opere da parte di privati, per la cui autorizzazione si introduce l'istituto della conferenza di servizi, andrebbe meglio definito, dal momento che la legislazione nazionale in materia prevede opere pubbliche realizzate a spese del privato (art. 20 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, recante il nuovo codice dei contratti pubblici).

Si segnala, inoltre, l'esistenza di un refuso laddove viene operato riferimento alle opere connesse, e non già «connessi», come recita lo schema di decreto, agli impianti e infrastrutture energetiche.

5.7 Il comma 2 dell'art. 4 dello schema di decreto in esame reca, infine, norme transitorie relative ai piani regolatori portuali vigenti e ai relativi adeguamenti tecnico funzionali.

A quest'ultimo riguardo, si ribadisce l'opportunità di specificare la ripartizione di competenza nel rendere il relativo parere tra i Comitati tecnico – amministrativi dei competenti Provveditorati alle opere pubbliche o del Consiglio superiore dei lavori pubblici, già evidenziata con riguardo alla disciplina a regime.

Articolo 5 (Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

6.1 Attuando il disegno ispiratore della riforma, il comma 1 della disposizione in esame istituisce le 15 «Autorità di Sistema Portuale». Queste vengono poste al vertice di un sistema comprendente nella maggior parte dei casi più porti, indicati nell'allegato A al decreto legislativo, al fine di superare la dimensione "monoscalo" caratterizzante la legge ordinamentale del 1994 e così di porsi nella prospettiva delle reti di trasporto transeuropee di cui al regolamento UE n. 1315/2013.

6.1.1. Al riguardo, nel menzionato parere la Conferenza unificata ha proposto di introdurre un meccanismo di rinvio fino a 36 mesi dell'entrata a regime della riforma su richiesta delle Regioni, nonché di rendere possibile, su proposta regionale, l'inserimento di un porto di interesse regionale presso un'Autorità di sistema o lo spostamento di un porto già inserito presso altra Autorità.

La Commissione segnala sul punto che tale modifica, che introduce una deroga così rilevante alla ratio riorganizzatrice della riforma (senza peraltro addurre ragioni oggettive che possano giustificarla), potrebbe vanificare il raggiungimento degli obiettivi con essa perseguiti, attraverso l'introduzione di un regime transitorio di non trascurabile durata, nel quale le neo-istituite Autorità di settore portuale dovrebbero coesistere con le vecchie Autorità portuali.

Inoltre, si ritiene giuridicamente inadeguata la soluzione di demandare il rinvio dell'attuazione della riforma ad una fonte non normativa quale il decreto del presidente del Consiglio dei Ministri previsto nella proposta della Conferenza, tenuto conto della sua incidenza su previsioni di carattere normativo primario.

6.1.2. Dall'altro lato, nel rinviare alle considerazioni di carattere generale espresse nel presente parere, la Commissione speciale rappresenta la necessità che ai fini dell'effettivo conseguimento degli obiettivi della riforma, esplicitati dal Governo nella relazione tecnico-finanziaria e nell'AIR, la riorganizzazione delle autorità portuali sulla base di un sistema integrato di più porti non si limiti a un mero accorpamento 'aritmetico' di enti di governo, ma si coniughi con una visione strategica di integrazione tra il settore portuale e quello della logistica, e con l'attribuzione dei necessari strumenti operativi e risorse.

Allo stato, in questa prospettiva è comunque valutabile con favore il rafforzamento dei poteri delle Autorità di sistema portuale, con la nuova elencazione e definizione recata dall'art. 6, comma 4, l. n. 84 del 1994, come modificato dalla disposizione in esame dello schema di decreto legislativo, che si raccomanda di non affievolire con deroghe rispetto al testo originario.

6.2. Venendo al dettaglio delle singole novità apportate con la disposizione in esame all'art. 6 l. n. 84 del 1994, si evidenzia in primo luogo che, con scelta di segno opposto rispetto al testo vigente, attraverso la riformulazione del comma 5 si rendono espressamente applicabili alle neo-istituite Autorità di sistema portuale le disposizioni della legge c.d. sul parastato, 20 marzo 1975, n. 70 e del testo unico sul pubblico impiego, d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, «in quanto compatibili» (il comma 2 dell'art. 6 attualmente vigente esclude infatti l'applicabilità alle autorità portuali della legge sul parastato e del d.lgs. 3 febbraio 1993, n. 29, allora vigente, ed oggi confluito nel citato testo unico sul pubblico impiego).

6.2.1 La Commissione speciale osserva al riguardo che le ragioni di questa opzione normativa non emergono né dal contesto della riforma, né tanto meno dai documenti accompagnatori trasmessi dal Governo. Del pari, non sono chiari la portata e i limiti che a questo richiamo integrale a testi di legge

conseguono, in virtù della clausola di compatibilità sopra richiamata.

6.2.2 Un ulteriore fattore di incertezza sul punto è ravvisabile nella sostanziale conferma dell'art. 10, comma 6, della legge n. 84 del 1994, concernente il «Segretariato generale» delle autorità portuali (che con il decreto legislativo in esame diventerà «Segretario generale» delle autorità di sistema portuale), il quale viene inciso dal decreto in esame con modifiche di mero coordinamento formale.

È quindi destinata a rimanere nel corpo della legge ordinamentale la qualificazione del rapporto di lavoro alle dipendenze delle autorità portuali come rapporto «di diritto privato», soggetto alle «disposizioni del codice civile libro V - titolo I - capi II e III, titolo II - capo I» - in sostanza: al solo titolo II, capo I, relativo al rapporto di lavoro privato, data la soppressione dell'ordinamento corporativo - ed alle altre «leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa».

Dal complesso di questi richiami sembra dunque profilarsi un'antinomia non risolvibile sul piano interpretativo.

Infatti, da un lato permane la qualificazione tout court privatistica del rapporto lavorativo presso le autorità portuali, ma dall'altro lato sembrerebbe introdursi il regime "spurio" attualmente vigente per il rapporto di lavoro "privatizzato" alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni, che in base all'art. 2, comma 2, t.u. n. 165 del 2001 è caratterizzato dalla coesistenza di fonti regolatorie di natura privatistica e disposizioni di legge o atti dell'amministrazione di carattere autoritativo. Inoltre, la disciplina di stampo pubblicistico è invece specificamente richiamata per le modalità di reclutamento del personale dipendente, dirigenziale e non dirigenziale, attraverso il richiamo puntuale all'art. 35 del testo unico di cui al d.lgs. n. 165 del 2001 (comma 6 dell'art. 6, l. n. 84 del 1994).

È pertanto opportuno che, in sede di approvazione del decreto, sia effettuato un approfondimento sul punto e la materia sia quindi disciplinata con regole coerenti, se del caso inserite nel corpo di un'unica disposizione, in modo che sia chiaramente ricostruibile la natura giuridica del rapporto di lavoro alle dipendenze dell'Autorità di sistema portuale e la conseguente disciplina applicabile.

- 6.3 Di seguito, il comma 8 del novellato art. 6 l. n. 84 del 1994 statuisce che l'attività delle neoistituite Autorità di sistema portuale è disciplinata dalla medesima legge, dalle «fonti in essa richiamate» ed dalle «norme regolamentari emanate nell'esercizio della propria autonomia» (quest'ultima riconosciuta alle autorità dal precedente comma 5 del medesimo art. 6).
- 6.3.1 La norma appare priva di reale contenuto precettivo, pertanto inutile, e conseguentemente da espungere in sede di approvazione definitiva dal testo del decreto. Infatti, la soggezione delle Autorità alla legge ed alle norme in base ad essa emanate si fonda, come per ogni altro soggetto inserito nell'organizzazione amministrativa nazionale, su basi oggettive, e cioè presupposti previsti dalle stesse norme di legge, senza necessità di apposite specificazioni.
- 6.3.2 Non risulta invece chiaro il riferimento operato dalla disposizione in esame alle norme regolamentari emanate dalle medesime Autorità. Come sopra accennato, la previsione si correla allo statuto di autonomia riconosciuto dal comma 5, a tenore del quale l'Autorità di sistema portuale «è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria» (laddove l'attuale art. 6, comma 2, l. n. 84 del 1994 si limita a prevedere l'autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria delle autorità portuali).

Lo schema di decreto legislativo opera poi due richiami ad una specifica tipologia di regolamento. Si tratta del regolamento per la gestione contabile e finanziaria, che in base al comma 9 dell'art. 6, come modificato dalla disposizione del decreto in esame, ciascuna Autorità di sistema portuale dovrà adottare, per la successiva approvazione da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (in linea con quanto attualmente previsto dal comma 3 della medesima disposizione), definito poi dal successivo art. 9, comma 4, lett. d), regolamento «di amministrazione e contabilità».

Il riconoscimento di autonomia regolamentare deve pertanto essere rettamente limitato al solo regolamento interno in questione.

Le Autorità di governo dei porti non sono, infatti, titolari in base alla legge del 1994 del potere di emanare regolamenti aventi rilevanza per l'ordinamento giuridico e dunque applicabili ai rapporti intersoggettivi.

In base a questa considerazione si palesa dunque la necessità di espungere anche il riferimento in esame all'autonomia regolamentare delle Autorità di sistema portuale, introdotto dal decreto legislativo con la riformulazione dell'art. 6, comma 5, l. n. 84 del 1994.

6.4 Il comma 11 dell'art. 6 della legge di ordinamento dei porti, come riformulato dalla disposizione del decreto legislativo in esame, ribadisce il principio secondo cui l'esercizio delle attività economiche, di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni e di fornitura dei servizi di interesse generale (identificate nel decreto del ministro dei trasporti e della navigazione 14 novembre 1994) sono affidate dalle autorità di governo in concessione nel rispetto degli obblighi di evidenza pubblica.

Al fine di dissipare ogni dubbio sulla portata della regola, sarebbe comunque opportuno specificarne la formulazione attraverso il richiamo al codice di cui al d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50.

6.5 Lo schema di decreto legislativo conferma il principio della separazione tra attività di gestione dell'infrastruttura portuale e attività economiche di interesse portuale, attraverso il divieto per le autorità di governo di svolgere direttamente o tramite società partecipate «operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse» (art. 6, comma 12, l. n. 84 del 1994).

Rispetto al vigente comma 6 della legge del 1994 l'impostazione 'separatista' viene rafforzata, non essendo riprodotta la possibilità, attualmente prevista, di costituire o partecipare a società incaricate dello svolgimento di attività accessorie o strumentali a quelle istituzionali, ivi comprese le funzioni di promozione economica e dello sviluppo dei porti e delle attività imprenditoriali in esso svolte («promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche»).

6.5.1 Deve, peraltro, segnalarsi che il secondo periodo del novellato comma 12 in esame presenta alcune ambiguità suscettibili di vanificare l'obiettivo perseguito dal Governo.

Si prevede, infatti, che l'Autorità di sistema portuale possa fare ricorso agli istituti disciplinati dalla legge generale sul procedimento amministrativo, n. 241 del 1990, per disciplinare insieme alle altre amministrazioni pubbliche titolari di funzioni in materia portuale «lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuito», compresa «l'assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche».

La Commissione osserva innanzitutto che non è chiaro se il riferimento agli istituti previsti dalla legge n. 241 del 1990 sia inteso agli accordi tra pubbliche amministrazioni previsti dall'art. 15 - rientranti nella generale capacità di agire di queste ultime (cfr. Cons. Stato, Sez. V, 3 maggio 2016, n. 1690) - come sembra doversi arguire dal fatto che la formulazione di quest'ultima è sostanzialmente riprodotta nella disposizione dello schema di decreto in esame, o ad altre forme di partenariato pubblico-pubblico.

6.5.2 Analoghi dubbi sussistono per quanto concerne la possibilità di assumere «partecipazioni in iniziative pubbliche». La previsione in esame sembra alludere alla costituzione e all'assunzione di partecipazioni in organismi societari, dei quali non è peraltro chiaro l'ambito di operatività, definito attraverso il vago riferimento finale, incentrato sul termine atecnico «iniziative».

6.5.3 Alla luce dei rilievi che precedono, si rappresenta al Governo la necessità di formulare la norma in modo che sia resa maggiormente esplicita la portata del principio di separazione operativa imposta alle Autorità di sistema portuale, con il conseguente divieto per le AdSP di svolgere, direttamente o indirettamente, attività economiche di qualsiasi genere.

A questo riguardo, a riprova della necessità della suddetta specificazione, deve segnalarsi innanzitutto l'esigenza di tenere conto che in linea con la caratterizzazione eurounitaria del partenariato pubblico-pubblico come in house providing orizzontale e la giurisprudenza della Corte di giustizia formatasi in materia (si ricorda in particolare la sentenza 9 giugno 2009, C-480/06, ma anche il citato precedente della V Sezione di questo Consiglio di Stato), il fenomeno in questione, pur necessariamente ispirato alla necessità di realizzare i fini pubblici delle autorità interessate, potrebbe abbracciare anche attività

economiche per le quali esiste un mercato, sia pure entro certi limiti quantitativi, come ora previsto dall'art. 5, comma 6, del nuovo codice dei contratti (d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50).

In secondo luogo, nell'invitare il Governo a chiarire il significato dell'assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche, e in particolare a specificare se ciò possa effettivamente consentire alle Autorità di sistema portuale di assumere partecipazioni in società, la Commissione evidenzia l'esigenza di definire i conseguenti presupposti e limiti, attraverso il coordinamento con il testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, per il quale questo Consiglio di Stato ha recentemente espresso il parere di propria competenza (cfr. il già citato parere n. 968 del 21 aprile 2016).

6.6 Proseguendo nell'esame delle altre norme di cui si compone l'art. 5 dello schema di decreto legislativo in esame, si segnala che con riguardo alla disciplina sui «punti franchi» in ambiti portuali, per il quale provvede ora il comma 13 dell'art. 6 della legge n. 84, come riformulato dallo schema di decreto, la Conferenza delle Regioni e delle province autonome ha proposto un emendamento finalizzato a puntualizzare la salvezza della disciplina esistente per i punti franchi delle altre zone franche riconosciute, rispetto all'unica espressamente richiamata, e cioè il porto di Trieste. La proposta modificativa è quindi valutabile in sede di approvazione definitiva del decreto legislativo.

6.7 Il successivo comma 14 del novellato art. 6 ribadisce la competenza esclusiva delle Autorità di sistema portuale ad amministrare le aree ed i beni del demanio marittimo all'interno della loro circoscrizione, già prevista al comma 4, lett. e). Rispetto a quest'ultima, il comma 14 fa salvo lo speciale regime di Venezia e della sua Laguna ed aggiunge che nell'esercizio di questa competenza le Autorità possono avvalersi del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.).

Sarebbe quindi opportuno che in sede di approvazione definitiva venga effettuato un coordinamento formale delle disposizioni in esame che eviti duplicazioni di norme.

6.8 I commi 15 e 16 contengono norme di revisione delle Autorità di sistema portuale e delle relative circoscrizioni territoriali, mediante regolamenti delegati ex art. 17, comma 2, l. 23 agosto 1988, n. 400. La prima delle disposizioni ora menzionate prevede in particolare la possibilità, decorsi tre anni dall'entrata in vigore della riforma, di ridurre il numero delle Autorità «valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico». In base al medesimo presupposto si preconizza la soppressione delle Autorità di sistema e l'accorpamento delle relative funzioni.

6.8.1 Al riguardo, la Commissione evidenzia che questa previsione si pone in modo coerente nel solco della razionalizzazione delle autorità di settore in cui si colloca la riforma, sulla base del criterio

direttivo enunciato nella legge delega.

Tuttavia, affinché il disegno organizzativo persegua 'in concreto' la piena coerenza con gli obiettivi della delega, occorre definire con maggiore dettaglio il procedimento di revisione, prevedendosi che esso avvenga sulla base di una valutazione ex post di impatto della regolamentazione (la citata VIR di cui al d.P.C.M. 19 novembre 2009, n. 212, di attuazione dell'art. 14, 1. 28 novembre 2005, n. 244) condotta nel rispetto della normativa regolamentare vigente, previa definizione di indicatori specifici di risultato (come peraltro prefigurato dal Governo nell'AIR: sezione 1, § c).

A questo specifico riguardo, la Commissione speciale ritiene opportuno ribadire al Governo quanto già segnalato in occasione dei pareri sul nuovo codice dei contratti pubblici e sulla revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza ai sensi della legge 6 novembre 2012, n. 190 e della normativa ad essa collegata (pareri nn. 515 del 24 febbraio 2016 e 855 del 1° aprile 2016), e cioè che ogni riforma legislativa, in specie quella che si proponga di ristrutturare in maniera significativa l'amministrazione pubblica, o un settore organico di essa avente rilievo strategico nel settore dell'economia nazionale, costituisce l'inizio di un percorso di cui la successiva attuazione rappresenta un momento decisivo, nel quale

deve essere valutato l'effettivo raggiungimento degli obiettivi iniziali ed eventualmente avviato il processo di modifica o revisione.

6.8.2 In questo quadro assume dunque un ruolo fondamentale l'analisi, necessariamente condotta attraverso specifici indicatori, dei risultati raggiunti in termini di comportamenti degli operatori interessati e delle dinamiche socio-economiche complessivamente generate. Quindi, nella prospettiva delineata occorre implementare l'istituto della VIR, oggi impiegato in modo non incisivo, operando un raccordo pieno ed effettivo con l'analisi ex ante di impatto, al fine di renderlo un'efficace strumento a supporto dell'azione riformatrice del Governo.

In un settore nevralgico dell'economia nazionale quale quello dei porti e della logistica e nella connessa riorganizzazione delle autorità di gestione delle infrastrutture portuali è dunque richiesta una valutazione della fase attuativa dell'intervento legislativo obiettiva, trasparente, condotta attraverso criteri ed indicatori tali consentire una verifica empirica adeguata. Anche in considerazione del necessario confronto con le Regioni - è infatti previsto il parere della Conferenza di cui all'art. 8 d.lgs. n. 281 del 1997 - sono invece sconsigliabili formule normative vaghe.

- 6.9 Proseguendo nell'esame dei successivi commi di cui si compone l'art. 5 dello schema di decreto in esame, si segnala che essi recano alcune disposizioni transitorie per le quali si rileva:
- a) l'opportunità di valutame la collocazione nell'art. 20;
- b) la scarsa decifrabilità del comma 2, concernente la definizione dei limiti territoriali delle Autorità di sistema, per le quali si fa riferimento agli «ambiti portuali delle preesistenti Autorità portuali, sommati i limiti territoriali dei porti di rilevanza economica nazionale di cui all'articolo 4 della medesima legge n. 84 del 1994»;
- c) l'esigenza di specificare al comma 4 che le Autorità di sistema subentrano alle cessate Autorità portuali in tutti i rapporti «giuridici».

Articolo 6 (Introduzione dell'articolo 6-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

- 7. L'art. 6-bis introdotto dal decreto legislativo alla legge n. 84 del 1994 prevede che le Autorità di sistema portuale costituiscano presso i porti già sede delle soppresse Autorità portuali «un proprio ufficio territoriale». Si prevede che a questi uffici venga preposto il Segretario generale dell'Autorità di sistema o un suo delegato. Quest'ultimo deve essere scelto tra il personale con qualifica dirigenziale in servizio presso le neo-istituite Autorità di sistema o le preesistenti Autorità portuali.
- 7.1 La Commissione ribadisce al riguardo quanto già espresso in sede di considerazioni generali del presente parere circa i rischi di duplicazione delle strutture amministrative che in particolare attraverso questa disposizione potrebbero avverarsi, con la conseguente vanificazione degli obiettivi della riforma, tra i quali anche il conseguimento di risparmi finanziari, su cui si sofferma in particolare l'analisi tecnico-normativa predisposta per lo schema di decreto.
- 7.2 Queste considerazioni sono vieppiù avvalorate dalla scarsa chiarezza nel riparto di competenze tra gli uffici territoriali e l'Autorità centrale. A questo specifico riguardo si pone in rilievo:
- la difficile comprensibilità dei limiti delle funzioni di amministrazione attiva e degli inerenti poteri deliberativi, definiti attraverso il generico e atecnico riferimento al rilievo «non strategico» della materia (comma 1, lett. c);
- la mancata indicazione dell'oggetto della funzione di «vigilanza e controllo», sotto la direzione dell'Autorità di settore portuale, anche tenuto conto delle competenze dell'Autorità marittima ai sensi dell'art. 14 l. n. 84 del 1994 (comma 1, lett. d).

Articolo 7 (Modifiche all'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

8. Nel definire gli organi delle Autorità di sistema portuale viene escluso che i rimborsi spese spettanti ai componenti del Tavolo di partenariato della risorsa mare di cui all'art. 11-bis l. n. 84 del 1994, introdotto dall'art. 12 del decreto legislativo, possano essere posti a carico del bilancio dell'Autorità.

Si rileva pertanto che occorre specificare a quale soggetto debba fare carico questo rimborso spese.

Articolo 8 (Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

- 9. La disposizione in esame sostituisce il corrispondente articolo della legge di ordinamento del 1994 relativo al presidente dell'autorità di governo dei porti. Si recede, al riguardo, dal meccanismo di scelta nell'ambito di una terna di esperti, che più volte ha comportato ripetute e durature situazioni di stallo e relativi commissariamenti (in molti casi ancora in atto), optando per un meccanismo diretto di intesa tra Ministro e Presidente della Regione interessata (o eventualmente Presidenti delle Regioni interessate). Il meccanismo di cui andrà comunque verificato il funzionamento nella pratica è chiaramente volto a semplificare alcuni aspetti della procedura. Non convince, in quest'ottica di rafforzamento della funzionalità della procedura, l'emendamento di matrice ANCI volto ad inserire anche l'intesa del Sindaco del Comune sede dell'AdSP.
- 9.1 Con riguardo alle modalità di nomina dell'organo di vertice, deve innanzitutto essere rilevata analogamente a quanto già visto per il procedimento di approvazione del piano regolatore di sistema portuale la necessità di adeguare il rinvio operato dal primo periodo del comma 1 all'art. 14-quater l. 7 agosto 1990, n. 241, previsto per il superamento del dissenso in sede di intesa tra Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e presidente o presidenti delle Regioni interessate, all'imminente riforma dell'istituto della conferenza di servizi.
- 9.2 Sul piano sostanziale, la Commissione evidenzia che rispetto alla disciplina attualmente vigente non è più previsto che la nomina a presidente avvenga tra «esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale», ma tra «soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale» nei medesimi settori.

Pertanto, pur nell'ambito di requisiti di carattere soggettivo ragionevolmente definiti in modo ampio e tale da conferire alle autorità competenti i necessari margini di apprezzamento discrezionale, la modifica in questione prelude ad un ampliamento della platea dei soggetti potenzialmente nominabili ai vertici delle neo-istituite autorità.

9.3 Questa innovazione deve essere valutata in relazione ad una serie di fattori concomitanti all'entrata in vigore della riforma in esame, quali la crescita delle dimensioni e delle competenze degli organismi di gestione dei porti, e la rinnovata composizione del comitato di gestione prefigurata dal successivo art. 9, in cui – come si vedrà in modo più approfondito in sede di esame delle modifiche relative a quest'ultima disposizione – è prevista la rappresentanza delle sole amministrazioni locali interessate, attraverso membri in possesso degli stessi requisiti previsti per il presidente.

Dall'altro lato, non va sottaciuto che il successivo comma 2 estende alla carica le ipotesi di inconferibilità ed incompatibilità previste dall'art. 53 t.u. pubblico impiego e dal d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39.

Alla luce di tutto quanto finora rilevato appare pertanto opportuno che per la fase di prima applicazione della riforma il Governo valuti le possibili conseguenze derivanti dai divieti in esame rispetto all'opportunità di impiegare professionalità ormai consolidatesi nella vigenza della legge del 1994.

Dall'altro lato, si prospetta invece la necessità di una riflessione sulla coerenza 'a regime' della disciplina sui requisiti soggettivi dei vertici delle nuove Autorità con gli obiettivi di sviluppo economico sottesi alla riforma.

9.4 La Commissione segnala inoltre l'esigenza che nella norma in esame sia precisato che i soggetti in possesso dei requisiti di qualificazione professionale richiesti per la nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale possono essere anche cittadini di Paesi membri dell'Unione europea, in considerazione del precedente specifico costituito dalla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione 10 settembre 2014, C-270/13.

9.5 Con riguardo ai poteri del presidente, il comma 3, lett. t), prevede la convocazione di una sorta di conferenza di servizi 'consultiva' («al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto»), che va tuttavia armonizzata con la più volte ricordata riforma dell'istituto della legge generale sul procedimento amministrativo, onde verificarne la rispondenza rispetto alle tipologie previste (in particolare, per la 'conferenza istruttoria'), anche al fine di valutare gli effetti operativi che un richiamo all'istituto potrebbe determinare rispetto ad attività decisionali o ad esse strettamente preparatorie.

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

10. L'art. 9 del decreto legislativo ridisegna l'organo deliberante delle autorità di governo dei porti, mutandone la denominazione (da «comitato portuale» a «comitato di gestione»), e la composizione, che viene ora limitata ai soli enti territoriali interessati e all'autorità marittima, avente tuttavia diritto di voto nelle sole materie di competenza. Si rinvia, sul punto, al rilievo generale espresso retro, al punto 3.2, sullo sbilanciamento della composizione dell'organo in favore della componente designata dagli enti territoriali, da compensare almeno in sede di consultazione.

Inoltre, come sopra accennato, la riforma istituisce una piena equiparazione tra i requisiti previsti per il presidente dell'Autorità di sistema portuale e i componenti del comitato di gestione, attraverso il rinvio del comma 2 della disposizione in esame all'art. 8, comma 1.

In sede di approvazione definitiva del decreto è opportuno che il Governo effettui i dovuti approfondimenti circa l'esistenza di apprezzabili ragioni per questa uniformazione, e in particolare se essa sia idonea ad offrire le necessarie garanzie di competenza professionale richieste agli organi di vertice delle nuove autorità e a favorire nell'organo deliberativo delle nuove autorità del settore una proficua dialettica tra soggetti in possesso di qualificazioni ed esperienze variegate.

11. La disposizione in esame apporta alcune modifiche all'apparato gestionale delle autorità di governo dei porti, introducendo l'organo monocratico del Segretario generale in luogo del Segretariato.

Al fine di conseguire economie di spesa, viene dunque meno il supporto amministrativo rappresentato dalla segreteria tecnico-operativa prevista attualmente dalla legge n. 84 del 1994. La perdita della struttura organizzativa – da verificare in fase attuativa, unitamente alla sua ricollocazione, verosimilmente verso gli sportelli unici di cui all'art. 15-bis – è destinata ad essere supplita dall'allargamento delle materie in cui il Segretario generale deve essere qualificato. Al Segretario generale delle neo-istituite Autorità di settore portuale è infatti richiesta a la competenza non solo nel settore della portualità, ma anche «nelle materie amministrative-contabili».

L'innovazione non appare comunque rispondere pienamente alle esigenze di spiccata managerialità cui deve invece essere improntata la figura in esame, attesa tra l'altro l'attribuzione con la riforma in esame di compiti operativi nell'ambito dei nuovi uffici territoriali portuali ex art. 6-bis. Si suggerisce, pertanto, di riformulare la disposizione nel senso anzidetto.

Articolo 11 (Modifiche all'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

12. La norma in esame è dedicata al collegio dei revisori dei conti, per nomina nel quale si richiede il possesso «di specifica professionalità», in alternativa all'iscrizione nel registro dei revisori legali.

La Commissione segnala l'opportunità di eliminare questo ulteriore requisito, non previsto dall'art. 11 l. n. 84 del 1994 attualmente vigente, per la sua genericità e per la conseguente inidoneità dello stesso a fungere da parametro obiettivo di valutazione della capacità di ricoprire la funzione di controllo della gestione amministrativa e contabile delle Autorità di settore portuale.

Articolo 12 (Integrazioni alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)

13. Come esposto in premessa, l'art. 12 dello schema introduce due nuovi articoli nella legge n. 84 (art. 11-bis e 11-ter) costitutivi, rispettivamente di un "Tavolo di partenaziato della risorsa mare" e di un "Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP".

Si segnala innanzitutto la assoluta atecnicità della dizione – "tavolo" – utilizzata per denominare entrambi questi organismi con funzioni, rispettivamente, di consultazione e di indirizzo/coordinamento. L'uso comune nel linguaggio mediatico di tale termine non trova riscontro nella terminologia giuridica e istituzionale dei modelli organizzativi con funzioni analoghe (per cui appare preferibile utilizzare rispettivamente, per le stesse funzioni, termini quali "osservatorio" o "conferenza", o simili).

13.1 La prima figura (il «Tavolo di partenariato della risorsa mare») rappresenta la diretta conseguenza della scelta politica del Governo di non ricomprendere negli organi fondamentali delle neo-istituite Autorità di settore portuale la rappresentanza delle categorie professionali interessate. Queste ultime sono, infatti, destinate a confluire in tale organismo ad hoc, avente funzioni esclusivamente consultive.

Si prevede che l'apporto consultivo del Tavolo di partenariato nei confronti delle nuove autorità portuali si estrinsechi nel «confronto ascendente e discendente» relativo al processo di pianificazione di competenza di queste ultime (piano regolatore di sistema portuale e piano operativo triennale), oltre che – secondo l'ordine di elencazione della norma – alla determinazione dei livelli dei servizi resi dall'Autorità, all'organizzazione di lavoro nel porto e al progetto di bilancio.

Questo Consiglio di Stato ritiene chiaro e condivisibile il modello organizzativo che separa gli organi decisionali dagli organismi di consultazione.

Occorre, tuttavia, rilevare come il confronto prefigurato dalla norma in esame debba, in concreto, svolgersi secondo modalità esplicite, funzionali ed efficaci, altrimenti il rischio è che il suo malfunzionamento possa ripercuotersi sull'efficacia della funzione consultiva di cui l'art. 11-bis e, in ultima analisi, su tutta la policy nel settore.

Affinché la consultazione pubblica sia effettivamente integrata nel ciclo della pianificazione di competenza delle Autorità di sistema portuale, e più in generale nel processo di elaborazione delle decisioni di competenza di quest'ultima, è indispensabile che essa sia adeguatamente definita e strutturata, nei presupposti, negli strumenti e nelle forme in cui è destinata a svolgersi.

Ciò con riferimento:

- alla identificazione chiara e 'selettiva' dei componenti del "Tavolo";
- alla scelta dei documenti da sottoporre a dibattito e alle forme di circolazione e pubblicazione di questi;
- alla definizione delle modalità partecipative degli stakeholders e dei relativi esiti (ad esempio, modalità di espressione e di computo del consenso, che non dovrebbe necessariamente irrigidirsi nella formazione aritmetica e di dubbia funzionalità di 'maggioranze', le quali si formerebbero sommando componenti necessariamente eterogenei dal punto di vista qualitativo e quantitativo);

agli effetti sulla decisione finale.
 La consultazione deve quindi e

La consultazione deve quindi essere in grado di fornire alle autorità amministrative titolari di funzioni decisionali aventi significativi impatti sul comportamento di operatori privati in specifici settori dell'economia elementi istruttori e/o motivazionali ulteriori e comunque rilevanti per la definizione dell'intervento regolatorio e non a caso costituisce uno schema di azione ormai consolidato presso le Autorità indipendenti. In questo modo verrebbe così recuperato, sul piano della partecipazione all'esercizio della funzione di governo dei porti, l'apporto delle categorie degli operatori economici, che la riforma ha inteso escludere dalla partecipazione organica alle autorità del settore.

Difatti, secondo le best practices internazionali (cfr., ad esempio, il recente lavoro dell'OCSE "OECD best practice principles on stakeholder engagement in regulatory policy"), un procedimento efficace di decisione deve essere non solo aperto, trasparente, partecipato, ma che deve anche saper trasformare gli apporti di questa partecipazione in elementi fattuali e motivazionali che trasformino la sua decisione discrezionale in una evidence-based decision, una decisione ben motivata sulla base di una istruttoria ampia e strutturata.

La consultazione dei soggetti interessati, quindi, oltre ad essere un elemento di legittimazione del soggetto regolatore, assume importanza anche – forse soprattutto – come elemento di supporto delle scelte regolatorie, per selezionare l'opzione preferibile, raccogliere i dati e le informazioni necessarie ad una regolazione efficace e far emergere tutti gli elementi (economici, giuridici e sociali) necessari per una corretta e completa analisi degli effetti della regolazione.

È tale procedimento che consente, alla fine, un'ampia latitudine decisionale all'Autorità competente, perché le sue scelte saranno fondate su un procedimento partecipato, trasparente, aperto, ma soprattutto evidence-based, che 'responsabilizza' e rende accountable una scelta pur ampiamente discrezionale, con tutte le ulteriori conseguenze anche sul piano della tutela procedimentale e giurisdizionale.

Si segnala pertanto l'opportunità di riformulare la norma, eventualmente demandando alle Autorità di sistema di dotarsi di adeguati strumenti, forme e metodi di consultazione con le categorie partecipanti al Tavolo di partenariato della risorsa mare, in linea con quanto avvenuto per l'ANAC in sede di approvazione definitiva del decreto legislativo recante il nuovo codice dei contratti pubblici (art. 213, comma 2: cfr. il citato parere di questo Consiglio n. 855 del 1 aprile 2016).

13.2 La seconda figura (il «Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP») è un organo di coordinamento nazionale delle Autorità di settore portuale, deputato all'adozione delle scelte strategiche

fondamentali in tema di investimenti infrastrutturali, di pianificazione portuale, politica concessoria e di marketing e promozione del sistema della portualità nazionale.

La Commissione rileva che l'istituzione di questo organismo dovrebbe essere accompagnata dalla previsione di più chiare ed efficaci forme di raccordo con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, previsto dall'art. 29, comma 1, del decreto legge 11 settembre 2014, n. 133 (convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164).

Richiamato quanto già evidenziato in sede di considerazioni generali, non è poi dato cogliere – anche per l'assenza di un'adeguata motivazione nei documenti accompagnatori allo schema di decreto legislativo – l'utilità di un organo espressivo delle sole Autorità di sistema portuale, nel quale non è chiaro il ruolo del Governo, cui è rimessa una generica funzione di coordinamento, da esercitare attraverso un «soggetto» di comprovata esperienza e qualificazione professionale, nominato con decreto del presidente del Consiglio dei Ministri, e dal quale sono invece esclusi gli stakeholders del settore della portualità e della logistica.

In particolare, non sono ben definite le funzioni del Tavolo nazionale, se di proposta rispetto alla programmazione strategica ed economica di settore, attraverso il piano di cui al citato art. 29, o se di mero indirizzo e coordinamento rispetto all'attività delle singole Autorità.

Sui profili sinora evidenziati è dunque opportuno un approfondimento da parte del Governo.

Articolo 16 (Introduzione dell'articolo 15-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

14. In linea con il criterio direttivo della legge delega di semplificazione e unificazione delle procedure amministrative di competenza delle autorità di governo dei porti, la disposizione in esame introduce nel corpo della legge del 1994 l'art. 15-bis, recante la costituzione dello Sportello unico amministrativo (SUA).

La struttura viene preposta ai rapporti con gli operatori del porto ed è destinata a fungere da interfaccia unico per tutti i procedimenti amministrativi in materia.

14.1 Il campo di operatività dello Sportello unico viene limitato ai procedimenti amministrativi ed autorizzativi «che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto».

La Commissione segnala che, oltre a non trovare adeguata spiegazione rispetto alle finalità di unificazione perseguite dal legislatore attraverso la delega, questa esclusione rischia di svuotare di contenuti pratici la norma, in considerazione del fatto che le funzioni di competenza delle Autorità di governo dei porti sono essenzialmente rivolte a regolamentare le attività degli operatori in settori economici legati alla portualità (ingegneria navale, cantieristica, trasporti, logistica, commercio ecc.).

14.2 Il comma 2 della disposizione in esame prevede che entro novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto legislativo le «amministrazioni competenti» adottino il regolamento attuativo dello Sportello unico.

La norma non chiarisce quali siano queste amministrazioni ed i contenuti nel regolamento, rendendo dunque necessario effettuare in sede di approvazione definitiva dello schema di decreto le opportune correzioni.

15. La disposizione in esame ridefinisce la competenza dello Sportello unico doganale istituito dall'art. 4, comma 57, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, per la concentrazione di tutte le attività amministrative connesse alle operazioni commerciali di importazione ed esportazione. È attribuito allo Sportello il ruolo di ufficio di coordinamento per il controllo delle merci in transito nei porti, salvi quelli disposti dall'Autorità giudiziaria o a fini di sicurezza. Viene conseguentemente modificata la denominazione dell'unità in «Sportello unico doganale e dei controlli» (comma 1).

15.1 La Commissione evidenzia sul punto che, nel prevedere che la funzione di coordinamento sia esercitata attraverso la concentrazione delle attività di controllo presso un unico luogo, si include espressamente nell'ambito di questa funzione anche l'operato delle forze di polizia a ciò preposte (vivi comprese le forze di polizian). Tuttavia, occorre considerare che, in base all'art. 19 del testo unico delle disposizioni doganali di cui al d.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43, i funzionari doganali sono già titolari del potere di avvalersi dei militari della Guardia di finanza per i controlli di loro competenza. Pertanto, in sede di approvazione definitiva del decreto legislativo è necessario riformulare la norma in modo che sia maggiormente chiara la portata precettiva dell'inciso in esame, anche in relazione all'emanando decreto legislativo di riordino della disciplina delle forze armate ai sensi dell'art. 8, comma 1, lettera a), della stessa legge n. 124 del 2015.

15.2 Infine, l'ultimo comma dell'art. 18 introduce termini certi per i controlli sulle merci presentate in dogana, variamenti modulati a seconda delle modalità con cui essi vengono effettuati. Nell'ultimo periodo si precisa che nel caso in cui tali controlli richiedano accertamenti di natura tecnica o prelevamento di campioni «valgono» i termini previsti dalla normativa europea. Sarebbe tuttavia più corretto sul piano del linguaggio giuridico sostituire il verbo «valgono» con «si applicano».

P.Q.M.

Nelle considerazioni che precedono è il parere della Commissione speciale.

GLI ESTENSORI Fabio Franconiero, Paola Alba Aurora Puliatti IL PRESIDENTE Luigi Carbone

IL SEGRETARIO Gianfranco Vastarella



REGIONE CALABRIA GIUNTA REGIONALE

viluppo (Strategico della Regione Calabria.	tuzione Zone Econom Approvazione.	iche Specia	ali (ZES). Piano
Pooldont	o Accessor II Dunnancut II.	Il President	e ?	Prof. Francesco FUS 2
	e o Assessore/i Proponente/i: se diverso dal proponente):	, <u>7, 7, 1</u>		Zuman O
	i Generale/i:		PIGENTE SE	<u>naga:</u> Nera:
	ione dell'argomento in oggetto partec		न.प्रक्राणायाण	Varme
	iono don angomonico in oggotto partec	лрано.		
		Giunta	Presente	Assente
1	Gerardo Mario OLIVERIO	Presidente	X	
2	Antonio VISCOMI	Vice Presidente		X
3	Roberto MUSMANNO	Componente	X	
4	Antonietta RIZZO	Componente	×	
5	Francesco ROSSI	Componente	X	
6	Francesco RUSSO	Componente	X	
	Segretario Generale della Giunta Reg a si compone di n 나 pagine co		li n. <u>1</u> a	llegat()

IL DIRIGENTE GENERALE REGGENTE (Dott. Filippe De Cello)

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI

- gli artt. 107 e 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;
- la Legge del 24.12.2012, n. 234 "Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea", in particolare l'articolo 52 che disciplina il Registro nazionale degli aiuti di Stato:
- il Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;
- il Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE;
- il Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17.06.2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE;
- il Decreto legge del 12.09.2014, n. 133 "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" convertito con modificazioni dalla Legge del 11.11.2014, n. 164 (Sblocca Italia);
- la Legge del 28.12.2015, n. 208 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)" che all' art. 1, commi da 98 a 108, disciplina le modalità di concessione del credito di imposta;
- il Decreto-legge del 20.06.2017, n. 91 "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno" convertito con modificazioni dalla legge del 03.08.2017, n. 123, e in particolare l'art. 4 che prevede la possibilità di istituire nelle Regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea, delle Zone Economiche Speciali (ZES);
- il D.P.C.M. del 25,01.2018, n. 12 "Regolamento recante istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES);

VISTI

(nominibre regionale)

- la D.G.R. del 11.08.2015, n. 294 "Misure straordinarie per lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro DDL per l'istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES)";
- la D.C.R. del 25.09.2015, n. 52 "Presentazione al Parlamento ai sensi dell'articolo 121 della Costituzione e dell'articolo 16 dello Statuto regionale di proposta di legge statale, recante: "Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Giola Tauro DDL per l'istituzione di una zona economica speciale (ZES)";

VISTI

. .

- la D.G.R. del 06.12.2016, n. 503 "Adozione della proposta di Piano regionale dei trasporti Piano Direttore e presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di Valutazione ambientale strategica/Valutazione di incidenza";
- la D.C.R. del 19.12.2016, n. 157 "Adozione della proposta di Piano regionale dei trasporti Piano Direttore e presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di valutazione ambientale strategica/valutazione di incidenza";
- la D.G.R. del 30.06.2017, n. 292 "Documento di Economia e Finanza della Regione Calabria (DEFR) per gli anni 2018-2020 (Art. 36 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118)";
- la D.G.R. del 10.11.2017, n. 528 "Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza della Regione Calabria (DEFR) per gli anni 2018-2020 (Paragrafo 6 del principio applicato della contabilità – allegato 4.1 e art. 36 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118)";
- la D.C.R. del 19.12.2017, n. 277 "Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza della Regione Calabria (DEFR) per gli anni 2018-2020 (Paragrafo 6 del principio applicato della contabilità

- la Legge del 30.06.2017, n. 21 "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 16 aprile 2002, n. 19 (Norme per la tutela, governo ed uso del territorio -- Legge Urbanistica della Calabria)";
- la D.G.R. del 09.08.2016, n. 304 "POR Calabria FESR FSE 2014-2020. Approvazione del Progetto Strategico Regionale "CalabriaImpresa.eu Accesso unico al servizi e agli strumenti digitali dell'Amministrazione regionale per lo sviluppo imprenditoriale";

VISTI

joomativa emministrativa eestonale

- il D.P.G.R. del 24.06.1999, n. 354 relativo alla separazione dell'attività amministrativa di indirizzo e di controllo da quella gestionale, per come modificato ed integrato con il D.P.G.R. n. 206 del 5.12.2000;
- la Legge del 07.06.2000, n. 150 "Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni".
- il D.Lgs. del 30.03.2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" e ss.mm.ii.;
- la D.G.R. del 0.02.2018, n.45 con la quale si è stata istituita la "Struttura di coordinamento della Programmazione", con competenze in materia di ZES;
- la D.G.R. del 09.03.2018, n. 68 e il successivo D.P.G.R. del 14.03.2018, n. 1 di nomina del Dirigente generale della "Struttura di coordinamento della Programmazione";

CONSIDERATO che il D.P.C.M. del 25.01.2018, n. 12, in merito all'istituzione di una ZES, prevede:

- all'art 5, comma 1 che le proposte di istituzione, nel rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato, sono presentate, secondo le forme stabilite dai rispettivi ordinamenti regionali, dal Presidente della Regione, sentiti i sindaci delle aree interessate, al Presidente del Consiglio dei Ministri;
- al successivo art. 6, comma 1 che le proposte di istituzione di ZES devono essere corredate dal Piano di sviluppo strategico nel rispetto delle modalità e dei criteri individuati dal medesimo DPCM attuativo;

RITENUTO, quindi, necessario, al fine di presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri la proposta di istituzione di ZES per la Regione Calabria, procedere all'approvazione del Piano di Sviluppo Strategico della Regione Calabria;

VISTO l'allegato "Piano di Sviluppo Strategico della Regione Calabria", che costituisce parte integrante della presente deliberazione;

PRESO ATTO

- che i Dirigenti generali del Dipartimento "Sviluppo Economico Attività Produttive" e della "Struttura di coordinamento della Programmazione Nazionale" proponenti attestano che l'istruttoria è completa e che sono stati acquisiti tutti gli atti e i documenti previsti dalle disposizioni di legge e di regolamento che disciplinano la materia;
- che i Dirigenti generali del Dipartimento "Sviluppo Economico Attività Produttive" e della "Struttura di coordinamento della Programmazione Nazionale", proponenti ai sensi dell'art. 28, comma 2, lett. a, e dell'art. 30, comma 1, lett. a, della legge regionale 13 maggio 1996 n. 7, sulla scorta dell'istruttoria effettuata, attestano la regolarità amministrativa nonché la legittimità della deliberazione e la sua conformità alle disposizioni di legge e di regolamento comunitarie, nazionali e regionali, ai sensi della normativa vigente e del disciplinare dei lavori di Giunta approvato con D.G.R. n. 336/2016;
- che i Dirigenti generali del Dipartimento "Sviluppo Economico Attività Produttive" e della "Struttura di coordinamento della Programmazione Nazionale" proponenti attestano che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale regionale in quanto di carattere programmatico;

SU PROPOSTA del Presidente della Giunta regionale e dell'Assessore al Sistema della logistica, sistema portuale regionale e sistema Gioia Tauro, a voti unanimi,

DELIBERA

 di approvare il "Piano di Sviluppo Strategico della Regione Calabria", quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

- di notificare il presente provvedimento a tutti i Dipartimenti;
- di provvedere alla pubblicazione del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 su richiesta dei Dirigenti Generali dei Dipartimenti proponenti, che provvederanno contestualmente a trasmetterlo al Responsabile della Trasparenza (trasparenza@regione.calabria.it) per la pubblicazione sul sito istituzionale della Regione, ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33.

IL SEGRETARIO GENERALE

L PRESIDENTE LLY

Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue: Il Verbalizzante

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data <u>fi & Alla della presente</u> al Dipartimento/i interessato/i x al Consiglio Regionale □

L'impiegato addetto



REGIONE CALABRIA GIUNTA REGIONALE

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE

n° 24 del 04 Aprile 2018

Oggetto: DPCM del 25.01.2018 n. 12 – Proposta istituzione Zona Economica Speciale (ZES) Calabria.

l Dirigenti responsabili, previo controllo degli atti richiamati, attestano la regolarità tecnica e la legittimità amministrativa del presente atto.

Dipartimento "Sviluppo Economico – Attività Produttive" Dirigente Generale reggente f.to digitalmente Dr. Fortunato Varone

"Struttura di coordinamento della Programmazione Nazionale" Dirigente Generale reggente Dr. Tommaso Calabrò

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

VISTI

- gli artt. 107 e 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;
- la Legge del 24.12.2012, n. 234 "Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea", in particolare l'articolo 52 che disciplina il Registro nazionale degli aiuti di Stato;
- il Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;
- il Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE;
- il Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17.06.2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE;
- il Decreto legge del 12.09.2014, n. 133 "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" convertito con modificazioni dalla Legge del 11.11.2014, n. 164 (Sblocca Italia);
- la Legge del 28.12.2015, n. 208 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)" che all' art. 1, commi da 98 a 108, disciplina le modalità di concessione del credito di imposta;
- il Decreto-legge del 20.06.2017, n. 91 "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno" convertito con modificazioni dalla legge del 03.08.2017, n. 123, e in particolare l'art. 4 che prevede la possibilità di istituire nelle Regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea, delle Zone Economiche Speciali (ZES);
- il D.P.C.M. del 25.01.2018, n. 12 "Regolamento recante istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES);

VISTI

- la D.G.R. del 11.08.2015, n. 294 "Misure straordinarie per lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro DDL per l'istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES)";
- la D.C.R. del 25.09.2015, n. 52 "Presentazione al Parlamento ai sensi dell'articolo 121 della Costituzione e dell'articolo 16 dello Statuto regionale di proposta di legge statale, recante: "Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro DDL per l'istituzione di una zona economica speciale (ZES)";

VISTI

- la D.G.R. del 06.12.2016, n. 503 "Adozione della proposta di Piano regionale dei trasporti Piano Direttore e presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di Valutazione ambientale strategica/Valutazione di incidenza";
- la D.C.R. del 19.12.2016, n. 157 "Adozione della proposta di Piano regionale dei trasporti Piano Direttore e presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di valutazione ambientale strategica/valutazione di incidenza";
- la D.G.R. del 30.06.2017, n. 292 "Documento di Economia e Finanza della Regione Calabria (DEFR) per gli anni 2018-2020 (Art. 36 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118)";
- la D.G.R. del 10.11.2017, n. 528 "Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza della Regione Calabria (DEFR) per gli anni 2018-2020 (Paragrafo 6 del principio applicato della contabilità – allegato 4.1 e art. 36 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118)";
- la D.C.R. del 19.12.2017, n. 277 "Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza della Regione Calabria (DEFR) per gli anni 2018-2020 (Paragrafo 6 del principio applicato della contabilità

 allegato 4.1 e art. 36 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118)";
- la Legge del 30.06.2017, n. 21 "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 16 aprile 2002, n. 19 (Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge Urbanistica della Calabria)";

- la D.G.R. del 09.08.2016, n. 304 "POR Calabria FESR FSE 2014-2020. Approvazione del Progetto Strategico Regionale "CalabriaImpresa.eu – Accesso unico ai servizi e agli strumenti digitali dell'Amministrazione regionale per lo sviluppo imprenditoriale"";

VISTI

- la Legge del 07.06.2000, n. 150 "Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni".
- il D.Lgs. del 30.03.2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" e ss.mm.ii.;

CONSIDERATO che il D.P.C.M. del 25.01.2018, n. 12, in merito all'istituzione di una ZES, prevede:

- all'art 5, comma 1 che le proposte di istituzione, nel rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato, sono presentate, secondo le forme stabilite dai rispettivi ordinamenti regionali, dal Presidente della Regione, sentiti i sindaci delle aree interessate, al Presidente del Consiglio dei Ministri;
- al successivo art. 6, comma 1 che le proposte di istituzione di ZES devono essere corredate dal Piano di sviluppo strategico nel rispetto delle modalità e dei criteri individuati dal medesimo DPCM attuativo:

PRESO ATTO che sono stati sentiti i sindaci delle aree interessati e che, con D.G.R. del 29.03.2018, n. 100, è stato approvato il "Piano di Sviluppo Strategico della Regione Calabria", che contiene, fra l'altro, quanto previsto dall'art 6, comma 1, lett. a), b), c), d), f), g), h), i), l), m) del D.P.C.M. del 25.01.2018, n. 12:

RITENUTO, pertanto, per tutto quanto precede, presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri la proposta di istituzione della Zona Economica Speciale (ZES) Calabria, corredata dal "Piano di Sviluppo Strategico della Regione Calabria";

DECRETA

per le motivazioni espresse in narrativa, che qui si intendono integralmente riportate e trascritte:

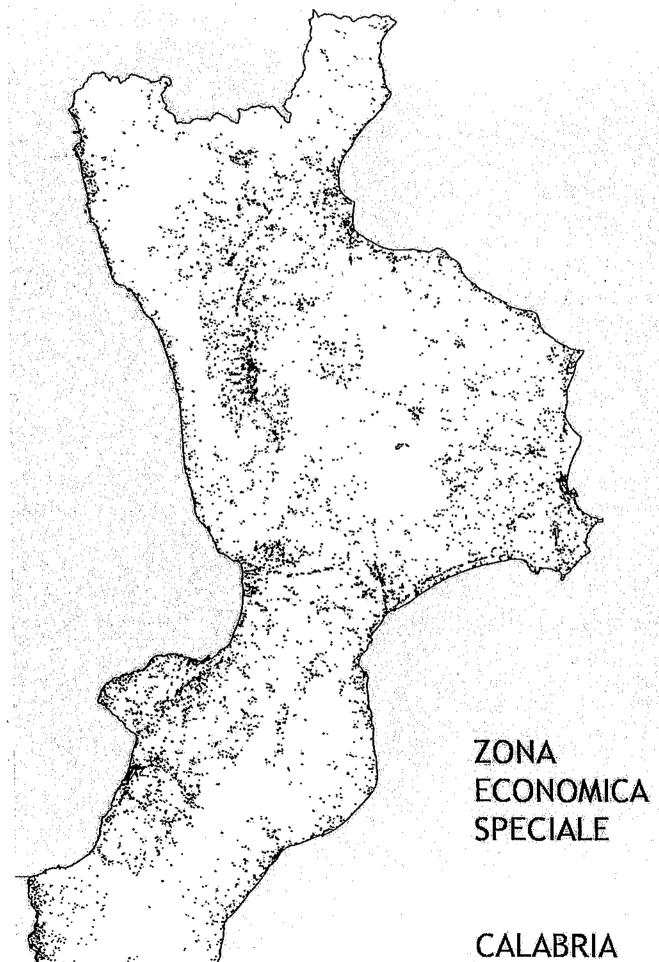
- 1) Di richiedere, ai sensi dall'art. 5 del DPCM del 25.01.2018, n. 12, con il presente decreto, la istituzione della Zona Economica Speciale (ZES) Calabria al Presidente del Consiglio dei Ministri;
- 2) Di allegare, quale parte integrante della presente proposta di istituzione della Zona Economica Speciale (ZES) Calabria, il "Piano di Sviluppo Strategico della Regione Calabria", approvato con D.G.R. del 29.03.2018, n. 100, che contiene, fra l'altro, quanto previsto dall'art 6, comma 1, lett. a), b), c), d), f), g), h), i), l), m) del D.P.C.M. del 25.01.2018, n. 12;
- Di notificare il presente provvedimento, quale proposta di istituzione della Zona Economica Speciale (ZES) Calabria, al Presidente del Consiglio dei Ministri;
- 4) Di notificare, altresì, il presente atto al Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno;
- 5) Di disporre la pubblicazione del presente decreto sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria e sul sito istituzionale.

f.to digitalmente
On. Gerardo Mario Oliverio

REGIONE

CALABRL/

STRATEGICO





Prot.n° 189826/SIAR del 16/05/2019

Catanzaro, 15/05/2019

Sen. Danilo Toninelli Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Oggetto: Designazione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Gentile Sig. Ministro

con riferimento alla Sua nota n.18248 del 7.5 u.s., si rappresenta che la Regione Calabria ha già proposto dinanzi alla Corte Costituzionale l'impugnazione della legge istitutiva dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, che, anche in questa sede, si conferma in toto.

Pertanto si prende atto con rammarico che la proposta di individuazione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto avviene da parte Sua senza alcuna preventiva forma di interlocuzione con la Regione.

Tanto premesso e a prescindere dalle competenze del soggetto da Lei proposto, si esprime diniego alla richiesta intesa in ragione anche alla richiamata impugnazione della legge istitutiva dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Si invita, pertanto, a valutare con la massima attenzione l'opportunità di proseguire nel procedimento di costituzione della nuova Autorità atteso che una eventuale pronuncia di illegittimità costituzionale determinerebbe la caducazione, con effetti retroattivi, della norma istitutiva dell'Ente e potrebbe determinare la nullità sopravvenuta degli atti medio tempore compiuti dai suoi organi.

Cordiali saluti.

On Gerardo Mario Oliverio



Prot. n. 273890 /SIAR

Catanzaro, 24/07/2019

Capo Dipartimento

per il coordinamento amministrativo Presidenza del Consiglio dei Ministri

e p.c

Capo Gabinetto

Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti

Capo Gabinetto Regione Siciliana

Oggetto: Riscontro a nota prot. n. 0013724 del 18.07.2019- Procedura di nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto- Riunione di coordinamento

Nel riscontrare la nota in oggetto si evidenzia che la Regione Calabria ha proposto declaratoria di illegittimità costituzionale, e si è in attesa di fissazione di udienza, avverso l'art. 22 bis, decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119, inserito dalla legge di conversione 17 dicembre 2018 n. 136, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 18 dicembre 2018 n. 293, per effetto del quale è stato modificato l'art. 6 legge 28 gennaio 1994 n. 84 e l'Allegato A della medesima legge n. 84/1994 cit., istituendo l' "AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO- Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria", per violazione dell'art. 117, 3° comma Cost, dell'art. 97 Cost. nonché dei principi di semplificazione, ragionevolezza e leale collaborazione.

Con la presente si ribadisce quanto sostenuto davanti al giudice delle leggi e si rimane in attesa del conseguenziale pronunciamento.

Pertanto, si invita codesta Presidenza del Consiglio a non voler dar seguito a quanto prospettato, per i motivi ampiamente descritti.

Cordiali saluti.

On Gerardo Planio Pliverio



Protocollo Generale - SIAR N. 0354994 del 14/10/2019



Catanzaro, 14/10/2019

Spett.le On.le Alessandro Morelli Presidente Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni Camera dei Deputati com trasporti@camera.it

Componenti Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni

Oggetto: Audizione informale esame proposta designazione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Gentile Presidente,

facendo seguito all'invito in oggetto, si conferma quanto già segnalato con nota del 16/05/2019 dal Presidente della Regione Calabria all'allora Ministro dei Trasporti Sen. Danilo Toninelli.

In particolare si rappresenta che la Regione Calabria ha già provveduto dinanzi la Corte Costituzionale l'impugnazione della legge istitutiva dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, che, ancora in questa sede, si conferma in toto.

Pertanto si prende ancora atto con rammarico che la proposta di individuazione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha continuato ad essere portata avanti nonostante le ripetute segnalazioni della Regione Calabria.

Tanto premesso e a prescindere dalle competenze del soggetto proposto dal Ministero dei Trasporti, si esprime diniego alla richiesta intesa in ragione anche alla richiamata impugnazione della legge istitutiva dell'Autorità di Sistema dello Stretto.

Si invita, pertanto, la spettabile Commissione a valutare con la massima attenzione l'opportunità di proseguire nel procedimento di costituzione della nuova Autorità atteso che una eventuale pronuncia di illegittimità costituzionale determinerebbe la caducazione, con effetti retroattivi, della norma istitutiva dell'Ente e potrebbe determinare la nullità sopravvenuta degli atti medio tempore compiuti dai suoi organi.

Si segnala che l'udienza presso la Corte Costituzionale è stata fissata per giorno 28 Gennaio 2020. Si inviano in allegato:

- Nota 189826 SIAR del 16/05/2019 al Ministro dei Trasporti Sen. Danilo Toninelli;
- Nota 273890 SIAR del 24/07/2019 al Capo Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei Ministri (e p.c. al Capo di Gabinetto del MIT);
- Ricorso alla Corte Costituzionale.

Cordiali Saluti.

On Gevardo Marid Oliverili