



## NOTA

**Oggetto:** *Audizione informale del Presidente Rodolfo Giampieri presso la IX Commissione della Camera (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 3239 Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione, lavoro marittimo e disciplina delle Autorità di sistema portuale.*

Si ringrazia per l'opportunità offerta ad Assoporti di illustrare il punto di vista della portualità italiana sui disegni di legge 2006 On. Fogliani, 2866 On. Gariglio e 3239 On. Ficara oggetto dell'esame.

Doveroso iniziare rappresentando alla Commissione l'importanza della filiera logistica nella quale i porti italiani, hanno assunto un ruolo strategico determinante per l'economia e lo sviluppo del nostro Paese. Strategicità di cui si è potuto cogliere l'importanza nel corso della pandemia, dove i porti e la logistica hanno garantito l'approvvigionamento di beni e servizi all'intera comunità nazionale. Tra l'altro si fa presente che il fenomeno della globalizzazione ha visto il 90% delle merci spostarsi da un continente all'altro attraverso il mare viaggiando sulle navi e arrivando nei territori attraverso i porti, è quindi attraverso la portualità nazionale, che l'economia italiana può ripartire e svilupparsi.

Fattore determinante di questa capacità dimostrata risiede nel fatto che il sistema portuale italiano gode di un sistema di regole complesse a garanzia degli interessi pubblici e privati dei numerosi soggetti che operano nei porti. A ciò si aggiunge un particolare ringraziamento a tutti i lavoratori dei porti che hanno garantito la continuità delle operazioni e delle attività portuali.

L'importanza dei porti per l'economia italiana è evidente se analizziamo gli ultimi dati disponibili che mostrano l'elevata "dipendenza" dal mare del nostro Paese per il suo commercio internazionale. Le movimentazioni portuali dopo il calo generale del 2020 del -17%, nel 2021 hanno mostrato chiari segnali di miglioramento, con un +8,4% rispetto all'anno precedente. Ad ulteriore riprova della loro capacità di resilienza.

Un sistema portuale regolato dalla Legge 84/94 e s.m. e i. fondato sulla separazione tra attività di natura pubblicistica, quelle delle AdSP, e di natura privata, quelle delle imprese artt. 16 e 18 in particolare. Più precisamente una netta separazione tra le funzioni pubbliche di amministrazione, programmazione e controllo del territorio e delle infrastrutture portuali, affidate dalla legge alle AdSP, e le funzioni di gestione del traffico e dei terminali, di carattere imprenditoriale, rilasciate in concessione a soggetti privati.

Prima di illustrare le principali osservazioni sul disegno di legge 3239 preme evidenziare che, come noto, il sistema portuale italiano, è composto da numerosi soggetti pubblici e privati caratterizzati da specifiche competenze come ad es. quelle in materia di sicurezza delle attività lavorative nei porti e a bordo di navi, ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 ed esercizio delle potestà organizzative e dei poteri di vigilanza in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro nell'ambito delle proprie strutture e dei propri mezzi operativi.

Rammentando che la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP (L. 84/94, Art. 11-ter), ha il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole Autorità di



sistema portuale, si ritiene che le modifiche all'art. 11-ter della legge 84/94, previste dall'art. 4 del disegno di legge e riguardanti la nomina del Presidente della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di sistema portuale, meriti una più approfondita riflessione.

Nello specifico il disegno di legge prevede che il Presidente della Conferenza sia un soggetto delegato per tre anni dal Ministro MIMS con apposito decreto. Tale previsione mina il vasto apprezzamento determinatosi fin dalla nascita della Conferenza introdotta dalla riforma del 2016, soprattutto per il compito strategico politico riconosciuto alla figura del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che aveva il ruolo di presiederla. Inoltre, la durata triennale del mandato presenta delle criticità poiché il rapporto di fiducia tra Ministro e Presidente della Conferenza potrebbe venir meno nel caso si avvicendassero diversi governi nel corso del mandato.

Per quanto concerne le modifiche all'art. 24, comma 2-ter della legge 84/94, previste dall'art. 4 del disegno di legge e riguardanti l'attribuzione di poteri sanzionatori in capo alle ADSP in materia di sicurezza e igiene sul lavoro nelle operazioni portuali, premesso che tale disposizione presuppone significative modifiche all'attuale organizzazione interna delle AdSP, infatti, il personale dovrebbe essere adeguatamente formato per assolvere i nuovi poteri sanzionatori affidategli dalla proposta di norma. Si ritiene altresì che la disposizione necessiti di alcuni chiarimenti. In primis si ritiene che la responsabilità in capo alle AdSP ad integrazione dei compiti di cui all'art.24, L.84/94 non deve sostituire le Capitanerie di Porto nei compiti di polizia giudiziaria oggi affidategli in via esclusiva, bensì eventualmente aggiungersi con pari dignità. Parimenti si ravvisa necessario riflettere attentamente sulle criticità che potrebbero scaturire da quanto contenuto nel disegno di legge soprattutto avendo riguardo alle nuove esigenze di livello organizzativo interno per le AdSP.

Roma, 5 Aprile 2022