

## LE PROPOSTE DI CONFTRASPORTO PER UN TAGLIANDO ALLA RIFORMA PORTUALE

### Coordinamento

- **Va ripensata la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP**, riportandola alla configurazione originaria prevista dalla riforma, ovvero uno strumento concepito per essere la sede preposta a definire la strategia e la programmazione nazionale;
- **Andrebbe rafforzata la Direzione Porti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti** in modo da poter svolgere non solo il già importante ruolo di vigilanza, ma anche la necessaria azione di armonizzazione nazionale delle procedure delle AdSP;
- Andrebbe strutturata una **task force nazionale - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Ministero dell'Ambiente** - per fornire supporto alle Autorità di Sistema Portuale ai fini di un'omogenea implementazione nel territorio delle semplificazioni procedurali introdotte per la realizzazione degli escavi portuali;
- Sarebbe auspicabile che il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia dessero indicazioni e direttive uniformi ai revisori dei conti**, ai fini di una loro omogenea attività di vigilanza sull'attività delle AdSP, dedicando anche una precisa formazione per le specificità dei sistemi portuali;
- Andrebbe creato un **cruscotto di monitoraggio** degli aspetti previsionali di medio e lungo periodo e dei piani operativi triennali di tutte le autorità di sistema portuale;
- Andrebbe promossa una **maggiore omogeneizzazione delle procedure per la security portuale**, affrontando anche il tema della cybersecurity;
- Andrebbe **coordinato lo sviluppo dei sistemi ITS** (Intelligent Transport System) evitando il replicarsi della esperienza dei port community system nati a macchia di leopardo con modelli profondamente differenziati da porto a porto. In questo ambito complessivo della digitalizzazione si dovrebbe ragionare sulla funzione e sulla missione di Uirnet in chiave futura.

### Una nuova stagione per le concessioni portuali

- **Andrebbe emanato senza indugio, il Regolamento sulle Concessioni Portuali**, previsto dall'articolo 18 della legge 84/94 e, nelle more dell'emanazione, in considerazione del ruolo **dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART)**, **sarebbe opportuna una collaborazione tra l'ART e la Direzione Porti del MIT per arrivare ad una rapida armonizzazione del sistema**: non è tollerabile la differenza tra porto e porto, anche della medesima Autorità di Sistema, in termini di durata delle concessioni, piani di impresa, importi dei canoni di concessione, differenze che alterano la concorrenza e favoriscono vere forme di speculazione. Sarebbe, in particolare, **opportuno attribuire all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ART ruolo e competenze specifiche**, non solo rispetto alle nuove concessioni portuali da rilasciare, ma anche rispetto a quelle esistenti ai fini del monitoraggio, del coordinamento e del controllo dell'attuazione dei piani d'impresa. Nell'ambito di tale revisione delle competenze dell'Autorità, andrebbero individuate diverse modalità di finanziamento della stessa, ponendo a carico della collettività una attività regolatoria effettuata a garanzia di superiori interessi pubblici.

### Riorganizzare la governance delle Autorità di Sistema

- E' necessario **superare l'ambigua natura giuridica delle AdSP**, valutando, in primis, la modifica dell'attuale elenco Istat che annovera le Autorità Portuali tra le Amministrazioni pubbliche (*sezioni Amministrazioni locali*);
- **Andrebbero ulteriormente approfonditi e, nel caso dettagliati, gli ambiti applicativi del decreto legislativo 165/2001 in tema di Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche.** Ad esempio, l'applicazione del contratto privatistico dei porti ai dipendenti delle AdSP mal si concilia con i vincoli della pubblica amministrazione. Complessivamente andrebbe fatta una scelta definitiva e radicale in merito al funzionamento delle AdSP ed in questo ambito andrebbe prevista la possibilità per il Presidente di delegare ai dirigenti alcune competenze e funzioni;
- **Andrebbe estesa la durata del mandato del presidente che dovrebbe essere portato da 4 a 5 anni**, in quanto un anno di differenza può rappresentare molto rispetto agli obiettivi prefissati.
- **Andrebbe rivisita la norma sull'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.** L'Organismo dovrebbe essere un luogo vissuto dai Presidenti delle AdSP come sede di proposta e di ausilio alla programmazione, valorizzando il ruolo delle categorie economiche. Dovrebbe assorbire le funzioni attribuite alla commissione consultiva.