

4/2/2016



SCHEMA DI DECRETO-LEGISLATIVO RECANTE "RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LE AUTORITA' PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84."

**VISTI** gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

**VISTI** gli articoli 117, terzo comma, e 118 della Costituzione;

**VISTO** il regolamento n. 2013/1315/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che stabilisce gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che rappresenta l'atto conclusivo del percorso di revisione della politica in materia Reti Trans-Europee di Trasporto;

**VISTA** la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. COM/2013/296, di istituzione di un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti;

**VISTA** la direttiva n. 2006/112/CE del Consiglio del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto;

**VISTO** il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il "Codice della navigazione";

**VISTO** l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

**VISTA** la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

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

**VISTA** la legge 7 agosto 2015, n. 124, recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche" e, in particolare, l'articolo 8, comma 1, lettera f) che, tra i principi e criteri direttivi per l'esercizio della delega in materia di riorganizzazione dell'amministrazione dello Stato di cui al medesimo articolo 8, prevede, con riferimento agli enti pubblici non economici nazionali che svolgono attività omogenee, "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di 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";



**VISTO** il comma 5 del citato articolo 8 della legge n. 124 del 2015, che stabilisce la procedura per l'adozione dei decreti legislativi di cui al comma 1 del medesimo articolo;

**VISTO** il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale";

**VISTO** il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";

**VISTO** il decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, recante "Attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'articolo 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42";

**VISTA** la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 20 gennaio 2016;

**ACQUISITO** il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

**ACQUISITO** il parere del Consiglio di Stato, espresso in data -----;

**ACQUISITO** il parere delle competenti Commissioni parlamentari;

**VISTA** la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del ----;

**SULLA PROPOSTA** del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

**E m a n a**

il seguente decreto legislativo

**Art. 1**

*(Modifica all'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 1, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito, in fine, 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".



## Art. 2

*(Modifiche all'articolo 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.)*

1. All'articolo 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) la rubrica è così sostituita: "Organizzazioni portuali, autorità di sistema portuale, uffici territoriali portuali e autorità marittime";
- b) al comma 2, le parole: "autorità portuali" sono sostituite dalle seguenti: "autorità di sistema portuale";
- c) dopo il comma 2, è inserito il seguente: "2-bis. Sono uffici territoriali portuali ai sensi della presente legge le strutture di cui all'articolo 6-bis."

## Art. 3

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

1. All'articolo 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al comma 1-bis le parole: "autorità portuale" sono sostituite dalle seguenti: "autorità di sistema portuale";
- b) al comma 2 le parole "i Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici" sono sostituite dalle seguenti: "il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti";
- c) al comma 3, alla lettera a) dopo la parola: "commerciale" inserire le parole: "e logistica" e alla lettera c) dopo la parola: "passeggeri" inserire le parole: "e crocieristi";
- d) al comma 4 le parole: "autorità portuali" sono sostituite dalle seguenti: "autorità di sistema portuale" e le parole: "dei trasporti e della navigazione" sono sostituite dalle seguenti: "delle infrastrutture e dei trasporti";
- e) al comma 5 le parole: "dei trasporti e della navigazione" sono sostituite dalle seguenti: "delle infrastrutture e dei trasporti";
- f) al comma 6 le parole: "autorità portuali" sono sostituite dalle seguenti: "autorità di sistema portuale" e le parole: "dei trasporti e della navigazione" sono sostituite dalle seguenti: "delle infrastrutture e dei trasporti".

## Art.4

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

1. All'articolo 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) la rubrica è sostituita dalla seguente: "(Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore);



b) il comma 1, è sostituito dai seguenti: "1. Nei porti di cui all'articolo 6, comma 1, l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale di sistema, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

1-bis. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.";

c) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Le previsioni dei piani di cui ai commi 1 e 1-bis devono essere conformi agli strumenti urbanistici vigenti.";

d) il comma 3 è sostituito dai seguenti: "3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore di sistema portuale è adottato dal comitato di gestione di cui all'articolo 9, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale piano è, quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano, esaurita la procedura di cui al presente comma, è approvato dalla regione interessata, previa intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora non si raggiunga l'intesa si applica la procedura di cui all'articolo 14-*quater* della legge 7 agosto 1990, n. 241.

3-bis. Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale piano è, quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano è quindi approvato dalla regione competente.

e) il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. I piani di cui ai commi 1 e 1-bis sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VIA / VAS."

f) al comma 5, dopo le parole: "dei porti" sono inserite le seguenti: "di cui ai commi 1 e 1-bis" ed è, infine, aggiunto il seguente periodo: "Le varianti al Piano regolatore di Sistema Portuale seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. Le modifiche che costituiscono adeguamenti tecnico-funzionale del Piano Regolatore di Sistema Portuale, che non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale, sono adottate dal Comitato di gestione dell'AdSP, previo acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune o dei Comuni interessati. Sulla proposta è, altresì, acquisito il parere dei Comitati tecnico - amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere Pubbliche o del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.";



g) dopo il comma 5, è inserito il seguente: “ 5-bis. L’esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di Sistema Portuale è autorizzata ai sensi della normativa vigente. Fatto salvo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche, nonché di opere ad essi connessi, l’esecuzione di opere nei porti da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dalla autorità marittima, ai sensi dell’articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, a cui sono chiamate tutte le Amministrazioni competenti”.

h) al comma 8 le parole “autorità portuale” sono sostituite dalle seguenti: “autorità di sistema portuale” e le parole: “autorità portuali” sono sostituite dalle seguenti: “autorità di sistema portuale”;

i) al comma 10 le parole: “dei trasporti e della navigazione” sono sostituite dalle seguenti: “ delle infrastrutture e dei trasporti” e le parole: “autorità portuali” sono sostituite dalle seguenti: “autorità di sistema portuale”;

l) al comma 11 le parole: “dei trasporti e della navigazione” sono sostituite dalle seguenti: “ delle infrastrutture e dei trasporti”.

2. I piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto restano in vigore fino all’adozione del piano regolatore di sistema portuale di cui all’articolo 5 della legge n. 84 del 1994, come modificato dal presente decreto. Gli eventuali adeguamenti tecnico funzionali di strutture già esistenti sono adottati dal Comitato di gestione dell’AdSP, previo acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune o dei Comuni interessati. Sulla proposta è, altresì, acquisito il parere dei Comitati tecnico – amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere Pubbliche o del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

#### Art. 5

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

1. L’articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è sostituito dal seguente:

“Art. 6.

*(Autorità di sistema portuali)*

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) del Mar Tirreno meridionale e dello Stretto;
- g) del Mare di Sardegna;
- h) del Mare di Sicilia occidentale;
- i) del Mare di Sicilia orientale;
- l) 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.

2. I porti rientranti nelle AdSP di cui al comma 1 sono indicati nell'allegato A, che costituisce parte integrante della presente legge. E' fatta salva la facoltà delle Regioni di richiedere l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale ricadente nella propria competenza all'interno del sistema portuale di sistema.

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:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo - anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività 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 né 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 retroportuali 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. Trovano applicazione le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70 e del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in quanto compatibili con la disciplina recata dalla presente legge. 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 secondo procedure selettive in conformità all'articolo 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

7. L'AdSP è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 12. L'attività consultiva in materia legale e la rappresentanza e difesa della AdSP dinanzi a qualsiasi giurisdizione sono attribuite, nel rispetto della disciplina dell'ordinamento della professione forense, agli avvocati dell'Ufficio legale interno della stessa Autorità. Le AdSP possono comunque valersi del patrocinio dell'Avvocatura di Stato.

8. L'attività della AdSP è disciplinata dalla presente legge e dalle fonti in essa richiamate nonché dalle norme regolamentari emanate nell'esercizio della propria autonomia.

9. 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.

10. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità di sistema portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.



11. L'esercizio delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidato in concessione dall'AdSP mediante procedura di evidenza pubblica.
12. 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 alla 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 amministrazioni pubbliche, ivi compresa l'assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche.
13. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché quella vigente per i punti franchi 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.
14. 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.).”.
15. 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 piattaforme 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.
16. 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, 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.”.



2. I limiti territoriali delle AdSP individuati nell'allegato A che, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della citata legge n. 84 del 1994, come modificato dall'articolo 5 del presente decreto legislativo, costituisce parte integrante della legge n.84 del 1994, sono identificati negli 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.

3. Fino all'approvazione del regolamento di contabilità di cui all'articolo 6, comma 9, della legge n. 84 del 1994, come modificato dal presente decreto, l'autorità di sistema portuale applica il regolamento di contabilità della soppressa autorità portuale dove ha sede la stessa autorità di sistema portuale. I bilanci delle sopresse autorità portuali che costituiscono l'autorità di sistema portuale sono mantenuti distinti fino alla chiusura dell'esercizio finanziario in corso all'entrata in vigore del presente decreto.

4. Le AdSP subentrano alle Autorità portuali cessate nella proprietà e nel possesso dei beni ed in tutti i rapporti in corso, ivi compresi quelli lavorativi.

#### **Art. 6**

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

1. Dopo l'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è inserito il seguente:

#### **"Art. 6-bis**

*(Uffici territoriali portuali)*

1. Presso ciascun porto già sede di Autorità portuale, l' AdSP costituisce un proprio ufficio territoriale a cui è preposto il Segretario generale di cui all'articolo 7, comma 1, lettera c) e 10 o da un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità, con qualifica dirigenziale, con i seguenti compiti:

- a) istruttori, ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSP;
- b) di proposta, con riferimento a materie di rilievo locale in relazione alle quali la competenza appartiene all'AdSP;
- c) amministrativi propri e con potere deliberativo, con riferimento a materie di rilievo non strategico, al coordinamento delle operazioni in porto, al rilascio delle concessioni per periodi fino a durata di quattro anni anche determinando i rispettivi canoni, alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale ;
- d) vigilanza e controllo sotto la direzione dell'AdSP."



#### Art. 7

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

1. L'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è sostituito dal seguente:

#### “Art 7

*(Organi dell'Autorità di sistema portuale)*

1. Sono organi dell'autorità di sistema portuale:

- a) Il Presidente;
- b) Il Comitato di gestione (CG);
- c) Il Segretario generale;
- d) Il Collegio dei revisori dei conti.

2. Gli emolumenti del Presidente, del Segretario generale, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione sono a carico del bilancio dell'AdSP e vengono determinati dal Comitato di gestione entro i limiti massimi stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I componenti del Tavolo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis, partecipano a titolo gratuito e non sono posti a carico del bilancio dell'AdSP eventuali rimborsi spese per la predetta partecipazione.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disposti la revoca del mandato del Presidente e lo scioglimento del Comitato di gestione qualora:

- a) decorso il termine di cui all'articolo 9, comma 3, lettera b), il piano operativo triennale non sia approvato nel successivo termine di trenta giorni;
- b) il conto consuntivo evidenzi un disavanzo;
- c) non siano approvati i bilanci entro il termine previsto dalla normativa vigente.

4. Con il decreto di cui al comma 3, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nomina altresì un commissario che esercita, per un periodo massimo di sei mesi, le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso. Nel caso di cui al comma 3, lettera b), il commissario deve comunque adottare entro sessanta giorni dalla nomina un piano di risanamento. A tal fine può imporre oneri aggiuntivi a carico delle merci sbarcate e imbarcate nel porto.”.

#### Art. 8

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

1. L'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

#### “Art. 8

*(Presidente dell'autorità di sistema portuale)*



1. Il Presidente è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regioni interessate. In caso di mancata intesa si applica la procedura di cui all'articolo 14-quater della legge 8 agosto, 1990, n. 241 del 1990. Il Presidente è scelto fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

2. Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'AdSP, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Al Presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'AdSP ai sensi della presente legge. Al Presidente spetta la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del piano di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b). Il Presidente è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011.

3. Il Presidente:

- a) nomina e presiede il Comitato di gestione;
- b) propone la nomina del Segretario generale;
- c) sottopone al Comitato di gestione, per l'approvazione, il piano operativo triennale;
- d) sottopone al Comitato di gestione, per l'adozione, il piano regolatore di sistema portuale;
- e) sottopone al Comitato di gestione gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del segretario generale;
- f) dispone con propria delibera, sentito il Comitato di gestione, in merito alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 11;
- g) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 18, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali. In particolare, per il raccordo delle funzioni e la velocizzazione delle procedure, promuove iniziative di reciproco avvalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento, secondo criteri definiti con atti di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero della salute e gli altri Ministeri di volta in volta competenti. Il presidente può altresì promuovere la stipula di protocolli d'intesa fra l'autorità e le altre amministrazioni operanti nei porti per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione delle procedure;
- h) promuove programmi di investimento infrastrutturali che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari;
- i) partecipa alle sedute del CIPE aventi ad oggetto decisioni strategiche per il sistema portuale di riferimento;
- l) promuove e partecipa alle conferenze di servizi per lo sviluppo del sistema portuale e sottoscrive gli accordi di programma;



- m) amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione;
- n) esercita, sentito il Comitato di gestione, le competenze attribuite all'AdSP dagli articoli 16 e 18 nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti, nonché delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3.
- o) promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 17;
- p) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dagli articoli 5 e 5-bis. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate da concludersi nel termine di sessanta giorni.
- q) può disporre dei poteri di ordinanza di cui all'articolo 6, comma 4, lettera a) sentito il Comitato di gestione;
- r) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate;
- s) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'AdSP;
- t) il presidente dell'autorità di sistema portuale inoltre, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento, può convocare apposita conferenza di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto.

4. Il Presidente riferisce annualmente sull'attività svolta con relazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento.

5. I presidenti, nominati ai sensi del comma 1, assumono tutti i compiti dei commissari di cui all'articolo 20, commi 1, 2 e 3.”.

#### Art. 9

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

1. L'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

#### “Art. 9

*(Comitato di gestione)*

1. Il Comitato di gestione è composto :
- a) dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede e il cui voto prevale nel caso in cui



- l'organo sia composto o si trovi a deliberare in un numero pari di componenti;
- b) da un componente designato dalla regione o da ciascuna regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale ;
  - c) da un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, ove presente, il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale
  - d) da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di autorità portuale inclusi nell'AdSP, escluso i comuni capoluogo delle città metropolitane ;
  - e) da un rappresentante dell'autorità marittima, con diritto di voto nelle materie di competenza.

2. I componenti di cui al comma 1 durano in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, dalla data di insediamento del Comitato di gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo Presidente. Le loro designazioni devono pervenire al Presidente entro trenta giorni dalla richiesta avanzata dallo stesso, sessanta giorni prima della scadenza del mandato dei componenti. Ai componenti designati si applicano i requisiti di cui all'articolo 8, comma 1, previsti per il presidente dell'AdSP.

3. In attesa della costituzione della città metropolitana di Reggio Calabria, ai sensi dell'articolo 1, comma 18, della legge 7 aprile 2014, n. 56, il componente di cui al comma 1, lettera c), è designato dal sindaco del comune capoluogo.

4. Le funzioni di segretario del Comitato di gestione sono svolte dal Segretario generale.

5. Il Comitato di gestione:

- a) adotta il piano regolatore di sistema portuale;
- b) approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del Presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche;
- c) approva il bilancio di previsione, le note di variazione e il conto consuntivo;
- d) predispone, su proposta del Presidente, il regolamento di amministrazione e contabilità dell'AdSP, da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- e) approva la relazione annuale sull'attività dell'AdSP da inviare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- f) esprime i pareri di cui all'articolo 8, comma 3, lettere f), m), n), e q);
- g) delibera, su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni di cui agli articoli 6, comma 11, 16 e 18 di durata superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, ed all'articolo 18, commi 1 e 3;
- h) delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 4;



i) delibera, su proposta del Presidente, sentito il Segretario generale, la dotazione organica dell'AdSP;

l) delibera il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell'AdSP;

m) nomina il segretario generale su proposta del presidente dell'AdSP.

6. Il Comitato di gestione si riunisce di norma ogni due mesi e comunque, su convocazione del Presidente e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti; per la validità delle sedute è richiesta la presenza della metà più uno dei componenti. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti, fatto salvo quanto previsto al comma 1, lettera a). Il Comitato adotta un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività.”.

### Art. 10

*(Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

a) alla rubrica la parola: “Segretariato” è sostituita dalla seguente: “Segretario”;

b) il comma 1 è abrogato;

c) al comma 2, la parola: “portuale” è sostituita dalle seguenti: “di gestione”; la parola: “presidente,” è sostituita dalle seguenti: “presidente dell'AdSP, scelto” e, infine, sono aggiunte le seguenti parole: “nonché nelle materie amministrativo-contabili”;

d) al comma 3, al secondo periodo, le parole: “in qualsiasi momento” sono soppresse, dopo la parola: “proposta” è inserita la seguente: “motivata” e la parola: “portuale” è sostituita dalle seguenti: “di gestione”; e' aggiunto il seguente periodo: “Il Segretario generale è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011.”;

e) al comma 4:

1) la lettera a) è soppressa;

2) alle lettere b), le parole: “autorità portuale” sono sostituite con le seguenti: “autorità di sistema portuale e degli uffici territoriali portuali”;

f) al comma 4, lettera c), e), e g) la parola: “portuale” è sostituita dalle seguenti: “di gestione”;

g) al comma 4, lettera f), dopo la parola: “regolatore” sono inserite le seguenti: “di sistema”;

h) al comma 5, le parole: “organizzazioni portuali” sono sostituite dalle seguenti: “soppresse autorità portuali”;

i) al comma 6, le parole: “autorità portuali”, ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti “autorità di sistema portuali” e le parole: “dei trasporti e della navigazione” sono sostituite dalle seguenti: “delle infrastrutture e dei trasporti”.



2. Il Segretario generale sovrintende e coordina le attività degli Uffici territoriali portuali di cui all'articolo 6-bis della presente legge.”.

#### **Art. 11**

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

1. L'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

#### **“Art. 11**

*(Collegio dei revisori dei conti)*

1. Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, i quali devono essere iscritti al registro dei revisori legali, o tra persone in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministro dell'economia e delle finanze.
2. I membri del Collegio restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati nell'incarico una sola volta. I compensi dei membri del Collegio dei revisori sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e sono posti a carico del bilancio dell'AdSP. Ai membri del Collegio dei revisori si applica l'articolo 2399 del codice civile. I componenti del Collegio non possono partecipare, in qualsiasi forma, alle attività attinenti le competenze dell'AdSP o di altri organismi che svolgono compiti, in qualsiasi modo collegati alle attività dell'AdSP.
3. Il Collegio dei revisori dei conti provvede a tutti i compiti previsti dalla normativa vigente relativamente alla funzione di revisore dei conti. Esso, in particolare:
  - a) provvede al riscontro degli atti di gestione;
  - b) accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;
  - c) redige le relazioni di propria competenza ed in particolare una relazione sul conto consuntivo;
  - d) riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
  - e) assiste alle riunioni del Comitato di gestione di cui all'articolo 9 con almeno uno dei suoi membri.
4. Il Collegio può chiedere al Presidente dell'AdSP notizie sull'andamento e la gestione dell'AdSP ovvero su singole questioni, riferendo al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti eventuali irregolarità riscontrate.



5. Il Collegio dei revisori è convocato dal Presidente del Collegio, anche su richiesta dei componenti, ogni qualvolta lo ritenga necessario e comunque almeno una volta per trimestre. Le delibere sono assunte a maggioranza assoluta dei componenti. Sono considerati presenti anche i componenti che assistono a distanza purché con modalità di telecomunicazione che consentano l'identificazione, la partecipazione ininterrotta alla discussione e l'intervento in tempo reale degli argomenti. In tal caso la riunione del Collegio si considera tenuta nel luogo dove si trova il Presidente.”.

#### **Art. 12**

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

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono inseriti i seguenti:

#### **“Art. 11 bis**

*(Tavolo di partenariato della risorsa mare)*

1. Presso ciascuna autorità di sistema portuale è istituito un Tavolo di partenariato della risorsa mare, composto dal Presidente dell'AdSP che la presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti facenti parte del sistema portuale dall'AdSP, al quale partecipano tutte le associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto, e la cui funzione di confronto partenariale ascendente e discendente si svolge nel rispetto degli indirizzi generali contenuti nel Codice europeo di Condotta sul partenariato di cui al Regolamento delegato (UE) 7 gennaio 2014, n. 240/2014.

2. Il Tavolo ha funzioni consultive di partenariato economico sociale in ordine:

- a) all'adozione del piano regolatore di sistema portuale;
- b) all'adozione del piano operativo triennale;
- c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP nonché alla tematica relativa all'organizzazione del lavoro in porto; in tal caso la composizione del tavolo è integrata dai rappresentanti dei lavoratori delle AdSP;

d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

3. Laddove in una unica AdSP siano confluiti o confluiscano più porti centrali, di cui al Regolamento (UE) 11 dicembre 2013, n.1315/2013, già sedi di Autorità portuali, presso ognuno di questi è istituito il Tavolo del *Cluster* Marittimo, sulla base di proprio regolamento adottato dall'AdSP, di concerto con il Tavolo di partenariato della Risorsa Mare ed in coerenza con i principi del Codice europeo di Condotta Partenariale.



### **Art. 11-ter**

*(Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP)*

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP, con 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. Il tavolo è composto dai Presidenti delle AdSP ed è coordinato da un soggetto nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Si applica la disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011.". L'emolumento del Presidente, determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle risorse di cui all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 relativa alla struttura tecnica di missione.".
2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono disciplinate le attività del Tavolo, di cui all'articolo 11-bis della legge n. 84 del 1994, come inserito dall'articolo 12 del presente decreto, sulla base degli indirizzi generali contenuti nel Codice europeo di condotta sul partenariato di cui al Regolamento delegato (UE) n.240/2014.

### **Art. 13**

*(Modifiche all'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) la rubrica è così sostituita: "Indirizzo e vigilanza sulle autorità di sistema portuali";
  - b) al comma 1 dopo la parola: "autorità" inserire le parole: "di sistema", dopo la parola: "sottoposta" inserire le parole: "all'indirizzo e", e le parole: "dei trasporti e della navigazione" sono sostituite dalle seguenti: "delle infrastrutture e dei trasporti";
  - c) al comma 2 la parola: "portuale" è sostituita dalle seguenti: "di gestione";



- d) al comma 3 le parole: “dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro” sono sostituite dalle seguenti: “delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze”.

#### **Art. 14**

*(Modifiche all’articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All’articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al comma 1 le parole: “dei trasporti e della navigazione” sono sostituite dalle seguenti: “delle infrastrutture e dei trasporti” e infine sono aggiunti i seguenti periodi: “L’autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente. Nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, l’autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la regione o l’ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l’ordinato svolgimento delle attività portuali.”;
- b) al comma 1-bis. Le parole: “dei trasporti e della navigazione” sono sostituite dalle seguenti: “delle infrastrutture e dei trasporti” e dopo le parole: “delle autorità” sono inserite le seguenti: “di sistema”;
- c) al comma 1-ter. Le parole: “autorità portuale” sono sostituite dalle seguenti: “autorità di sistema portuale” e le parole: “dei trasporti e della navigazione” sono sostituite dalle seguenti: “delle infrastrutture e dei trasporti”.

#### **Art. 15**

*(Abrogazione dell’articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. L’articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è abrogato.

#### **Art. 16**

*(Introduzione dell’articolo 15-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. Dopo l’articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è inserito il seguente:

#### **“Art. 15-bis**

*(Sportello unico amministrativo)*

1. Presso la AdSP opera lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) che, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto, svolge funzione unica di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto.”.



2. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto le amministrazioni competenti adottano il regolamento attuativo dello Sportello unico amministrativo come introdotto dal comma 1 del presente articolo.

#### **Art. 17**

*(Modifiche all'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 18-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) al comma 3, le parole: "Le autorità portuali" sono sostituite dalle seguenti: "Le autorità di sistema portuali";
  - b) al comma 5, le parole: "le autorità portuali" sono sostituite dalle seguenti: "le autorità di sistema portuali".

#### **Art. 18**

*(Sportello unico doganale e dei controlli)*

1. Allo sportello unico doganale di cui all'articolo 4, comma 57, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 sono attribuiti altresì la competenza nonché i controlli relativi a tutti gli adempimenti connessi all'entrata e uscita delle merci nel o dal territorio nazionale. Il coordinamento si applica, oltre che sui procedimenti derivanti dall'applicazione delle norme unionali già previsti dal predetto sportello unico doganale, anche su quelli disposti da altre Amministrazioni o organi dello Stato. I controlli, ad esclusione di quelli disposti dall'Autorità Giudiziaria e di quelli svolti dagli organi competenti per la sicurezza dello Stato, ivi comprese le forze di polizia, sono coordinati dall'ufficio doganale e si eseguono contemporaneamente e nello stesso luogo. Conseguentemente il predetto sportello unico doganale assume la denominazione di "Sportello unico doganale e dei controlli".

2. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministeri interessati, sono individuate le risorse umane, strumentali e finanziarie per lo svolgimento dei compiti di cui al comma 1, di cui l'Ufficio doganale può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Le amministrazioni che a qualsiasi titolo effettuano controlli sulle merci presentate in dogana concludono i rispettivi procedimenti di competenza entro il termine di un'ora per il controllo documentale e di cinque ore per il controllo fisico delle merci. I suddetti termini decorrono dal momento in cui le amministrazioni dispongono di tutti gli elementi informativi e sono soddisfatte le condizioni previste dalla normativa vigente per l'effettuazione dei controlli. Quando i controlli richiedono accertamenti di natura tecnica o prelievamento di campioni valgono i



termini di esecuzione stabiliti dalla normativa dell'Unione europea o dai protocolli di settore. ”.

#### Art. 19

*(Semplificazioni formalità arrivo e partenza delle navi )*

1. Al fine di semplificare gli adempimenti amministrativi relativi alle navi assoggettate alla Direttiva 2010/65/UE circa l'obbligo di trasmettere i formulari IMO FAL riguardo le dichiarazioni delle provviste di bordo, degli effetti personali dell'equipaggio, dell'elenco dei passeggeri e delle merci pericolose a bordo, all'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, dopo il comma 15 è inserito il seguente: “15-bis. Le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale che operano tra porti situati nel territorio doganale dell'Unione europea, quando non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo né vi si recano, sono esentate dall'obbligo di trasmissione dei formulari IMO FAL numeri 3, 4 e 6. Le medesime navi che dichiarano nel formulario IMO FAL numero 1 di non trasportare merci pericolose sono esentate dalla presentazione del formulario IMO FAL numero 7.

#### Art. 20

*(Disposizioni transitorie e clausola di invarianza finanziaria)*

1. Gli organi delle sopresse Autorità portuali restano in carica sino all'insediamento dei nuovi organi delle AdSP, nominati ai sensi del presente decreto legislativo.

2. All'attuazione delle disposizioni del presente decreto legislativo si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



ALLEGATO A  
(art. 5)

- 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, Piombino, Portoferraio e Rio Marina
- 4) 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 DEL MAR TIRRENO MERIDIONALE E  
DELLO STRETTO  
Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi,  
Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria
- 7) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA  
Porti di Cagliari, 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



## RELAZIONE TECNICA- FINANZIARIA

DECRETO LEGISLATIVO RECANTE "RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LE AUTORITA' PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84."

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge n. 124 del 7 agosto 2015 (Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 13 agosto 2015, n. 187).

Il provvedimento si rende necessario per migliorare la competitività del sistema portuale e logistico e agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone nonché la promozione dell'intermodalità nel traffico merci. In particolare, in aderenza alla volontà del legislatore delegante, esso contiene disposizioni di razionalizzazione, riorganizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di 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.

Il presente provvedimento si compone di 20 articoli e un allegato. Sotto il profilo finanziario esso non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, assicurando l'invarianza della spesa pubblica. Infatti:

a) il decreto, in particolare, nel prevedere misure di razionalizzazione e riorganizzazione stabilisce che dalle ventiquattro (24) autorità portuali esistenti, contemplate dalla vigente legge n. 84 del 1994, si passi a quindici (15) autorità di sistema portuale, come indicate nell'allegato A del presente decreto.

Peraltro, l'operazione di razionalizzazione e riordino della *governance* della più complessiva portualità nazionale si concretizza anche nel fatto che si passa dagli attuali 41 scali sottoposti all'amministrazione delle 24 AP, all'inclusione di tutti i 54 scali di rilevanza nazionale e internazionali nelle istituende 15 AdSP.

Dal prospetto che segue si evince come la riduzione del numero delle originarie Autorità portuali determinerà conseguentemente una riduzione degli organi facenti parte delle stesse, passando da 96 organi a 60, considerato anche che per l'Autorità portuale di Manfredonia non sono previsti organi ma un solo commissario.

Vengono altresì eliminati i 24 componenti che facevano capo alla Segreteria del Segretariato generale, non più prevista. Infine, con il superamento dei 24 Comitati Portuali (oggi complessivamente composti da circa 336 membri) e l'istituzione dei 15 Comitati di Gestione (i cui membri complessivamente non supereranno il numero di 70) si procede in direzione di un significativo snellimento dei processi decisionali.



Organi 24 autorità portuale ex art. 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84	n. Tot.	Organi 15 AdSP previsti dall'art. 7 dello schema di decreto	n. Tot.
Presidenti	24	Presidenti	15
Comitato portuale	24	Comitato di gestione	15
Segretariato generale	24	Segretario generale	15
- Segreteria tecnico operativa (componenti n. variabili)	24	- Segreteria tecnica	0
Collegio dei revisori dei conti	24	Collegio dei revisori dei conti	15
Commissario Porto di Manfredonia	1		
Tot. Organi	97	Tot. Organi	60
Segreteria del Segretariato generale	24	Segreteria tecnica	0

b) Le semplificazioni e unificazioni delle procedure doganali e amministrative, sono attuate mediante:

1. l'attribuzione all'attuale sportello unico doganale, delle funzioni di Sportello Unico per i Controlli funzione da svolgere nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente,
2. l'istituzione presso la AdSP dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) con funzione unica di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto. Tale funzione va svolta nell'ambito delle risorse umane strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigenti.

c) In ogni caso essendo le Autorità portuali già oggi a bilancio autonomo non si prevede alcun aumento di trasferimenti a carico del bilancio dello Stato.

Di seguito si riportano i singoli articoli con gli eventuali profili di rilevanza finanziaria.

**Articolo 1.** Si introducono le autorità di sistema portuale (AdSP), che sono determinate in numero di 15 dal successivo articolo 5, in luogo delle originarie 24 autorità portuali (AP), determinando così una riorganizzazione ed una razionalizzazione delle vecchie strutture, con invarianza di costi ma un possibile miglioramento in termini di efficienza.

Articoli 2 e 3: contengono disposizioni di coordinamento testuale e pertanto non rilevano in alcun modo sotto il profilo finanziario.

Articolo 4: prevede in particolare il piano regolatore di sistema portuale per i porti ricadenti nelle autorità di sistema portuale previste dal novellato articolo 6, comma 1. La



previsione di carattere ordinamentale non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

**Articolo 5:** sostituisce l'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e prevede l'elenco delle 15 autorità di sistema portuale, operando quindi una sensibile razionalizzazione, tenuto conto che attualmente sono previste 24 autorità portuali. I porti rientranti nelle AdSP sono indicati nell'allegato A, che il novellato articolo 6 della legge n. 84 del 1994 prevede, facendo salva la facoltà delle Regioni di richiedere l'inserimento di un porto regionale ricadente della propria competenza all'interno dell'autorità portuale di sistema. Sotto il profilo finanziario ci si riporta a quanto già esposto in merito all'articolo 1.

**Articolo 6:** prevede l'inserimento nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 dell'articolo 6-bis. Questo, in particolare, istituisce presso ciascun porto già sede di Autorità portuale un ufficio territoriale diretto dal segretario generale o da un suo delegato, scelto tra il personale in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità, con qualifica dirigenziale. Tali Uffici territoriali sono di importanza strategica, in quanto hanno funzione di gestione operativa dei traffici in porto, sia in relazione al "ciclo nave" che in relazione al "ciclo merce". Sono prive di potere decisionale sui temi di programmazione e pianificazione strategica ( Piano Operativo Triennale, Piano Regolatore Portuale, attuazione del Regolamento Concessioni, attività di marketing e promozione ), ma restano indispensabili per la normale attività quotidiana che si svolge nei porti: ad esempio nel caso di utilizzo a rotazione secondo necessità del momento delle banchine pubbliche, di gestione degli attracchi in caso di sovrapposizione degli orari di entrata delle navi per avverse condizioni meteo o ritardi nella navigazione, di gestione operativa delle operazioni specifiche dei servizi tecnico nautici ( ormeggiatori, piloti, rimorchiatori ecc. ) a supporto dell'attracco delle navi, di acquisizione documentazione di imbarco e sbarco merci e passeggeri, di piccole opere di ordinaria manutenzione in ambito edilizia portuale ( lo scollamento di una bitta, ad esempio ), di gestione in ambito portuale della viabilità interna e della segnaletica stradale ecc. Senza un presidio operativo in porto proprio sulle manovre di navi e merci, nella misura di centinaia al giorno, ogni decisione operativa andrebbe assunta in sede di AdSP, con conseguente paralisi delle attività negli scali.

**Articolo 7:** sostituisce l'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, che prevedeva gli organi delle Autorità portuali. Come si evince dal prospetto sopra riportato, il passaggio dalle originarie 24 Autorità portuali alle istituende 15 AdSP, determinerà una riduzione del numero dei Presidenti, del Segretariato generale, del Comitato portuale e del collegio dei revisori, che conseguentemente passano da 96 a 66 organi. Vengono meno inoltre i 24 componenti della segreteria tecnica del Segretariato generale, non più previsti. Si evidenzia, inoltre, come gli attuali 23 Comitati Portuali delle AP contemplino una pletera di 336 membri, a fronte della snella composizione ( 3 - 5 membri ) dei nuovi Comitati di Gestione delle AdSP, con un massimo di 70 membri. Si prevede che gli emolumenti del Presidente, del Segretario generale e dei componenti



del Collegio dei revisori dei conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione, siano a carico del bilancio dell'AdSP e vengano determinati dal Comitato di gestione entro i limiti massimi stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Peraltro si tratta dello stesso meccanismo già presente a legislazione vigente per le 24 Autorità portuali esistenti.

I componenti del Tavolo di partenariato della risorsa mare partecipano a titolo gratuito e non sono posti a carico del bilancio dell'AdSP eventuali rimborsi spese per la predetta partecipazione.

**Articolo 8:** sostituisce l'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e reca disposizioni circa il Presidente dell'autorità di sistema portuale. La previsione di carattere ordinamentale non determina effetti finanziari.

**Articolo 9:** sostituisce l'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e reca disposizioni di carattere ordinamentale sul Comitato di gestione, che non hanno impatti sulla finanza pubblica.

**Articolo 10:** apporta modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 tramite disposizioni di coordinamento testuale e pertanto non determinano riflessi sulla finanza pubblica.

**Articolo 11:** sostituisce l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in materia di Collegio dei revisori dei conti. Anche sotto tale profilo, si segnala la riduzione dei collegi da 24 a 15, con conseguente razionalizzazione e possibile miglioramento in termini di efficienza..

**Articolo 12:** inserisce, dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, l'articolo 11-bis istituendo il "Tavolo di partenariato della risorsa mare". Esso viene istituito presso ciascuna autorità di sistema portuale. Laddove in una unica AdSP siano confluiti più porti core sedi di AP, presso ognuno di questi è istituito il tavolo del cluster marittimo. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui il Ministero può agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. L'articolo 7, comma 2, della legge n. 84 del 1994, come modificato dal presente decreto, prevede espressamente che i componenti del tavolo partecipano a titolo gratuito. Il medesimo articolo inserisce l'articolo l'11-ter che istituisce il "Tavolo nazionale di coordinamento delle Adsp" presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con 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. Il tavolo è composto dai Presidenti delle



Adsp ed è coordinato da un soggetto nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Si prevede l'applicazione della disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011. L'emolumento del Presidente, determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle risorse di cui all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 relativa alla struttura tecnica di missione.

**Articolo 13:** contiene disposizioni di coordinamento testuale all'articolo 12 della legge n. 84/94. Inoltre prevede che l'autorità di sistema portuale è sottoposta non solo alla vigilanza, ma anche all'indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La previsione di carattere ordinamentale non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

**Articolo 14:** apporta modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con disposizioni di coordinamento testuale, prevedendo che l'autorità marittima, peraltro ai sensi della normativa già vigente, provveda, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera può agevolmente far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**Articolo 15:** abroga l'art. 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che disciplina le commissioni consultive. La previsione di carattere ordinamentale non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

**Articolo 16:** inserisce l'articolo 15- bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e prevede che presso la AdSP opera lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) con funzione unica di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto. Si prevede l'adozione di un decreto volto a definire il relativo regolamento attuativo. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto l'istituenda AdSP dovrà far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**Articolo 17:** contiene disposizioni di coordinamento testuale e pertanto non rileva in alcun modo sotto il profilo finanziario.



**Articolo 18:** prevede l'implementazione dell'attuale Sportello Unico Doganale, ponendo in capo all'Agenzia delle Dogane anche funzioni di Sportello Unico per i Controlli con competenze per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale. La previsione presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e a cui l'Amministrazione finanziaria dovrà far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**Articolo 19 :** introduce una semplificazione in materia di arrivi e partenze delle navi. La previsione di carattere ordinamentale non comporta nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

**Articolo 20:** prevede che il presente decreto deve attuarsi senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica nonché una disposizione transitoria che dispone la permanenza in carica degli organi già nominati sino al momento dell'insediamento dei nuovi organi, secondo quanto previsto dal presente decreto legislativo.

*[Handwritten signature]*

L. 1 FEB. 2016

*[Handwritten signature]*



## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

SCHEMA DECRETO-LEGISLATIVO RECANTE “RIORGANIZZAZIONE, RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LE AUTORITA’ PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84.”

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge n. 124 del 7 agosto 2015 (Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 13 agosto 2015, n. 187).

Il provvedimento, in aderenza alla volontà del legislatore delegante, si rende infatti necessario al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell’intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all’accorpamento delle Autorità Portuali esistenti.

Al riguardo, l’attuale assetto della *Governance* portuale è plasmato dalla legge n. 84 del 1994 che pur rappresentando una legge cardine di riferimento per il sistema portuale ha tuttavia negli anni evidenziato alcuni limiti anche dovuti all’evolversi del contesto internazionale.

A titolo esemplificativo si consideri che nel 1994 la Cina non faceva parte del WTO (World Trade Organization), la globalizzazione delle merci non esisteva, a Sud Est dell’Italia non insistevano porti in grado di competere con i nostri scali mentre negli ultimi dieci anni si sono fortemente sviluppati i porti di Tanger Med, Port Said, Istanbul, Pireo, Koper, ognuno dei quali movimentava in media circa un terzo dell’intero traffico TEU del nostro Paese .

Per venire incontro ai predetti sviluppi del settore, il decreto oggetto della presente relazione individua proprio la dimensione “mono-scalo” – tipica del modello di city port concepito dal legislatore nei primi anni novanta - degli organi di governo dei nostri porti, uno dei fattori principali su cui intervenire, avendo nel tempo tale assetto prodotto una non efficiente allocazione delle risorse e degli investimenti. Quanto sopra innanzitutto a causa di una male intesa competizione tra porti vicini volta a spostare quote di mercato da uno all’altro anziché poter fare sistema, ed ovviando alle ridotte dimensioni logistico-infrastrutturali, tentare di immettersi in mercati esterni e nuovi.

Pertanto la perdurante assenza di una stringente strategia nazionale, volta a sviluppare il sistema portuale italiano nel suo complesso, nel corso del tempo ha alimentato poco efficaci investimenti volti in molti casi ad accrescere non sempre utilmente le dotazioni infrastrutturali fisiche ( terminal, banchine e piazzali ) mentre sarebbe molto più opportuno spingere a concentrare gli investimenti pubblici sulle due attività effettivamente competitive per ogni scalo, in base alle esigenze del mercato ossia : la profondità dei fondali, che consentono l'arrivo nei porti di navi di grosse dimensioni, e le connessioni di ultimo miglio ferroviario tra porti e interporti, aeroporti, piattaforme logistiche e di distribuzione.

E' evidente infatti che le trasformazioni avvenute, specie nell'ultimo decennio, nel mondo dello shipping e della portualita', su scala globale, non hanno eguali nella storia recente. Tale peculiarità è dovuta sia alla rapidità con i quali tali mutamenti si sono prodotti, sia per la portata delle loro conseguenze.

Pertanto da tempo si sta complessivamente assistendo ad un fenomeno di "scalo dimensionale", materiale e immateriale, incentrato su quattro principali fattori.

Innanzitutto si deve tener conto del recente raddoppio del Canale di Suez, che con 74 km di aumento di navigabilità, è tale da riportare il Mare Mediterraneo al centro dello scambio e dei traffici marittimi globali. Poi il fenomeno del c.d. "gigantismo navale" con il varo di naviglio da 18 /20 mila TEUs (unità equivalente a venti piedi o TEU (acronimo di twenty-foot equivalent unit), che è la misura standard di volume nel trasporto dei container e corrisponde a circa 40 metri cubi totali) che aumenta la capacità di stivaggio, ossia di trasporto, delle navi di circa il 25-30% rispetto alle navi portacontainers ora in servizio sulle principali rotte transoceaniche. Il terzo fattore è dato dalle grandi partnership industriali tra le dieci principali shipping line che già oggi controllano i due terzi del traffico commerciale mondiale. Da ultimo si consideri il crescente aumento della concorrenza per la portualita' italiana operato dai porti del Northern Range ( Amburgo, Anversa, Rotterdam, Le Havre ) ai quali si sono aggiunti negli ultimi dieci anni si sono aggiunti - sud est dei nostri litorali - i porti di Tanger Med, Port Said, Malta, Istanbul, Pireo, e Koper. Si tratta, come nel caso degli scali del nord Europa, di "porti-nazione" sui quali i rispettivi Paesi stanno concentrando importanti ulteriori investimenti per accrescerne ulteriormente attrattività e competitività.

L'Italia, di fronte a questo scenario, si presenta con un assetto frutto della propria peculiare storia e della propria conformazione anche geografica: circa 8 mila km di costa, con 76 porti di rilevanza economica - commerciale o industriale di interesse o internazionale, nazionale o regionale ( secondo la ripartizione prevista dalla legge

84 del 1994 che suddivide i porti in classi e categorie), 24 Autorità Portuali che ne "governano" solo 38, mentre gli altri 38 amministrati dall' Autorità Marittima o in alcuni casi dalle Regioni, privi di una governance strategica integrata di sviluppo e collocazione geo-economica riconducibile ad una " *vision nazionale*".

L'intervento normativo oggetto della presente relazione tende pertanto a trasformare l'attuale quadro frammentato e disarticolato in un moderno ed efficiente sistema nazionale di organizzazione e governo della portualità e della logistica. Facendo leva sulla presente e potenziale ricchezza di infrastrutture portuali nazionali, tale frammentazione dispersiva potrà trasformarsi in valore aggiunto unitario e strategico per tutto il sistema economico nazionale.

Al raggiungimento di tale obiettivo strategico contribuirà la proposta di istituzione di quindici Autorità di Sistema Portuale che comprendano un insieme, al momento di 54 porti nazionali, previste nel nuovo articolo 6 della legge n. 84 del 1994 che il decreto novella.

Il nuovo modello di governance pone, come strumenti utili a realizzare gli obiettivi preposti, la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, i seguenti punti di forza:

- a) l'individuazione di un Centro Amministrativo Unico, identificato nella nuova Autorità di Sistema Portuale. L'AdSP avrà funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza sulle attività da realizzarsi nell'ambito portuale; essa si avvale degli uffici territoriali portuali, dipendendo dall'Organo Centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la sola approvazione (su proposta della AdSP) dei programmi di investimento infrastrutturale che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici (nazionali o comunitari) e del Piano Regolatore di Sistema Portuale;
- b) l'implementazione dell'attuale Sportello Unico Doganale, con l'aggiunta di funzioni per realizzare al contempo anche uno Sportello Unico per i Controlli, competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale, da realizzarsi sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle Dogane;
- c) il rafforzamento della valenza del Piano Regolatore di Sistema Portuale, adottato dall'AdSP, previa intesa del Comune o comuni interessati, approvato dalla Regione previa intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

d) la semplificazione della struttura organizzativa e decisionale dell'AdSP; il cui Presidente è nominato direttamente dal Ministro, di intesa con il/i Presidente/i della/e Regione/i interessata/e, mentre il relativo Comitato di Gestione è composto, oltre che dal Presidente, da ulteriori membri nominati uno ciascuno dalle Regioni interessate e uno da ogni Comune ex sede di AP. Il Presidente dovrà essere selezionato secondo criteri di competenza, eccellenza e professionalità, in armonia con il disposto della normativa già in vigore. Al Comitato di Gestione partecipa anche un rappresentante dell'autorità marittima con diritto di voto nelle materie di competenza della suddetta autorità. E' previsto in ciascuna AdSP un Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare, con funzioni consultive di partenariato economico-sociale, in cui siano presenti i rappresentanti delle categorie di settore interessate, delle associazioni dei datori di lavoro e delle forze sociali.

Il recupero di efficienza/competitività dei sistemi portuali italiani passa necessariamente attraverso una semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali. Questa, a sua volta, non può prescindere da una concentrazione delle competenze attualmente frammentate in un numero eccessivo di soggetti. Tale frammentazione provoca infatti un aggravamento dei costi ed una maggiore lentezza nei processi decisionali.

Per tali motivazioni le ventiquattro (24) autorità portuali esistenti previste dalla legge n. 84 del 1994, verranno assorbite da quindici (15) autorità di sistema portuale.

In tali soggetti vengono concentrate tutte le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità Portuali, ed in particolare tutte quelle previste in capo all' "Ente di gestione del porto" ai sensi della proposta di Regolamento UE in materia di servizi portuali (COM 2013/296 def.).

A livello di singolo porto, attualmente sede di AP, è previsto un ufficio territoriale dell'AdSP diretto dal segretario generale o da un suo delegato, con compiti istruttori ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSP, di proposta con riferimento a materie di rilievo locale ma in relazione alle quali la competenza permane all'AdSP, e compiti amministrativi propri e potere decisionale.

I rapporti degli organi delle AdSP con le associazioni di categoria, i sindacati e le associazioni economiche, le associazioni non governative e di promozione dell'inclusione sociale, da considerarsi a diverso titolo come stakeholder del sistema portuale e logistico, saranno gestiti dal Tavolo di partenariato della risorsa mare, in armonia con il disposto del vigente Codice Europeo di Condotta sul Partenariato (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie L 74/1 del

14/03/2014); ciò al fine di garantire la partecipazione ed il dialogo promuovendo logiche di inclusione sociale, condivisione delle informazioni, sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi.

In esercizio alla suddetta delega legislativa, è stato predisposto il presente provvedimento che si compone di **20** articoli e **1** allegato. In particolare:

**L'articolo 1** interviene modificando l'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, introducendo le autorità di sistema portuale (AdSP) in luogo delle autorità portuali (AP) e degli uffici territoriali portuali.

**L'articolo 2** contiene disposizioni di coordinamento testuale. Il testo della rubrica, il quale fa riferimento alla struttura dei porti, è sostituito con l'introduzione delle autorità di sistema portuale (AdSP) e degli uffici territoriali portuali rinviando all'articolo 6-*bis* la descrizione per quanto concerne gli uffici territoriali portuali.

**L'articolo 3** contiene disposizioni di coordinamento ed aggiornamento testuale. In particolare, oltre a sostituire le parole "autorità portuale" con le parole "autorità di sistema portuale", viene aggiornata la definizione del già "Ministero dei trasporti e della navigazione" con quella di "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

**L'articolo 4** reca modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. In particolare il comma 1, modifica la rubrica dell'articolo 5 con il riferimento al nuovo piano regolatore di sistema portuale. Il piano regolatore di sistema portuale sarà previsto per i porti ricadenti nelle autorità di sistema portuale previste dall'articolo 6, comma 1. Il comma 2 è sostituito prevedendo la conformità dei piani di cui ai commi 1 e 1 bis agli strumenti urbanistici vigenti. Il comma 3 è sostituito, prevedendo che, nei porti nei quali è istituita l'autorità di sistema portuale, il piano regolatore di sistema portuale venga adottato dal comitato di gestione, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è successivamente inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano regolatore di sistema portuale, esaurita la procedura, è poi approvato dalla regione interessata previa intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora non si raggiunga l'intesa viene sancita l'applicazione del procedimento di cui all'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241. Nei porti nei quali non è istituita l'autorità di sistema portuale il piano regolatore verrà adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Tale piano è, quindi, inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente

tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole e, successivamente, è approvato dalla regione. Viene inserito, altresì, un comma 5 bis secondo cui l'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di Sistema Portuale è autorizzata ai sensi della normativa vigente. L'esecuzione di opere nei porti da parte dei privati, è, invece, autorizzata in esito ad una apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità di sistema portuale o, laddove non istituita dalla Autorità marittima, ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni fatto salvo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di impianti e infrastrutture energetiche nonché di opere ad essi connessi. Le modifiche che costituiscono adeguamento tecnico-funzionale del piano regolatore di sistema portuale, che non alterano in modo sostanziale la struttura del citato piano regolatore di sistema in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale, sono adottate dal Comitato di Gestione dall'AdSP previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati. Sulla proposta è, altresì, acquisito il parere dei Comitati tecnico – amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere Pubbliche o del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. L'articolo prevede poi un comma 2 di carattere transitorio. Tale comma prevede che i piani regolatori vigenti alla data di entrata in vigore del decreto restano in vigore fino all'adozione del piano regolatore di sistema portuale. Gli eventuali adeguamenti tecnico funzionali di strutture già esistenti sono adottati dal Comitato di Gestione dall'AdSP previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati. Sulla proposta è, altresì, acquisito il parere dei Comitati tecnico – amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere Pubbliche o del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

**L'articolo 5** sostituisce l'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prevedendo l'elenco delle 15 autorità di sistema portuale, operando quindi una sensibile razionalizzazione, tenuto conto che attualmente sono previste 24 autorità portuali. I porti rientranti nelle AdSP sono indicati nell'allegato A, che il novellato articolo 6 della legge n. 84 del 1994 prevede, facendo salva la facoltà delle Regioni di richiedere l'inserimento di un porto regionale ricadente della propria competenza all'interno dell'autorità portuale di sistema. Viene individuata quale sede principale dell'AdSP, il porto "core", ai sensi del regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 11 dicembre 2013, ricadente nella stessa AdSP. In caso di due o più porti core ricadenti nella medesima AdSP il Ministro individua la sede della stessa e su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'AdSP ha facoltà di individuare la sede della stessa in altra sede della

soppressa Autorità Portuale aderente alla AdSP. Sono definiti gli obiettivi che persegue l'AdSP e i compiti che svolge, descrivendone la natura quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Viene specificata la sottoposizione del personale di dirigenziale e non dirigenziale delle AdSP alle procedure selettive previste dall'articolo 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Inoltre le AdSP sono sottoposte ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti. L'attività consultiva in materia legale e la rappresentanza e difesa delle AdSP innanzi a qualsiasi giurisdizione è attribuita agli avvocati dell'Ufficio Legale interno della stessa Autorità. Queste ultime possono avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato. Vi è la sottoposizione della stessa AdSP alla legge di riforma portuale ed alle fonti in essa richiamate. Il conto consuntivo delle AdSP è allegato allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esercizio successivo a quello di riferimento. Si applica il decreto legislativo n. 33 del 2013 in materia di pubblicità e trasparenza. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'AdSP è soggetta al controllo della Corte dei Conti e la gestione contabile e finanziaria è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente dell'AdSP, deliberato dal Comitato di gestione di cui all'art. 9, ed approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Viene sancito il divieto per le AdSP di svolgere, direttamente o indirettamente, operazioni portuali ed attività ad esse connesse. Viene esplicitato (comma 14) che all'interno delle circoscrizioni portuali, le AdSP amministrano, in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla legge n. 84 del 1994 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.). Attualmente il Presidenti delle autorità esercitano tali funzioni pertanto tra i compiti delle Autorità portuali già rientra la gestione del demanio marittimo nelle aree di competenza.

Si prevede inoltre che 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, possono essere ulteriormente ridotte le AdSP e 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. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n.400, sono individuati i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità di sistema portuale.

Fino all'approvazione del regolamento di contabilità di cui all'articolo 6, comma 6, della legge n. 84 del 1994, come modificato dal decreto oggetto della presente relazione, l'autorità di sistema portuale adotta il regolamento di contabilità della soppressa autorità portuale dove ha sede la stessa autorità di sistema portuale. I bilanci delle autorità portuali che andranno a costituire le varie autorità di sistema portuale sono mantenuti distinti fino alla chiusura dell'esercizio finanziario in corso all'entrata in vigore della decreto oggetto della presente relazione. Le AdSP subentrano nella titolarità dei rapporti giuridici già in capo alle Autorità portuali, e nella proprietà, nel possesso dei beni ivi compresi quelli lavorativi.

**L'articolo 6** prevede l'inserimento nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 dell'articolo 6-bis, di previsione degli Uffici territoriali portuali. Presso ciascun porto già sede di Autorità portuale, l' AdSP costituisce un proprio ufficio territoriale diretto dal Segretario generale o da un suo delegato, scelto tra il personale in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità portuali, con qualifica dirigenziale.

**L'articolo 7** sostituisce l'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, prevedendo quali organi dell'AdSP, il Presidente, il Comitato di gestione (CG), il Segretario generale e il Collegio dei revisori dei conti. Si prevede che gli emolumenti del Presidente, del Segretario generale e dei componenti del Collegio dei revisori dei conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione, siano a carico del bilancio dell'AdSP e vengano determinati dal Comitato di gestione entro i limiti massimi stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I componenti del Tavolo di partenariato della risorsa mare partecipano a titolo gratuito e non sono posti a carico del bilancio dell'AdSP eventuali rimborsi spese per la predetta partecipazione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disposti la revoca del mandato del Presidente e lo scioglimento del Comitato di gestione nei casi ivi previsti, in tal caso è prevista la nomina di un commissario che esercita, per un periodo massimo di sei mesi, le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso. Nel caso in cui il conto consuntivo evidenzia un disavanzo il commissario deve adottare entro sessanta giorni dalla nomina un piano di risanamento e in tal caso può imporre oneri aggiuntivi a carico delle merci sbarcate e imbarcate nel porto.

**L'articolo 8** sostituisce l'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e reca disposizioni circa il Presidente dell' autorità di sistema portuale. Il Presidente è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il presidente o i presidenti delle Regioni interessate ed in caso di mancata intesa si applica la

procedura di cui all'art. 14 quater della legge 8 agosto 1990, n. 241. Il Presidente è scelto fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'AdSP, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Al Presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'AdSP. Il Presidente è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi. Il Presidente nomina e presiede il Comitato di gestione, propone la nomina del Segretario generale, sottopone al Comitato di gestione, per l'approvazione, il piano operativo triennale, sottopone al Comitato di gestione, per l'adozione, il piano regolatore di sistema portuale, sottopone al Comitato di gestione gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del segretario generale, dispone con propria delibera, sentito il Comitato di gestione, in merito alle concessioni demaniali. Il presidente, provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché, sentito il Comitato di gestione, al coordinamento e al controllo delle attività, soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali. Il Presidente deve infine riferire annualmente sull'attività svolta con relazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento.

L'articolo 9 sostituisce l'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e reca disposizioni sul Comitato di gestione. Quest'ultimo è composto dal Presidente dell'AdSP che lo presiede ed il cui voto prevale nel caso in cui l'organo sia composto o si trovi a deliberare in un numero pari di componenti, da un componente designato dalla regione o dalle regioni il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale, da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di autorità portuali inclusi nell'AdSP, escluso i comuni capoluogo delle città metropolitane, e, in ultimo, da un rappresentante dell'autorità marittima con diritto di voto nelle materie di competenza. I componenti del comitato di gestione durano in carica per un quadriennio dalla data di insediamento dello stesso, in prima costituzione o rinnovato, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo Presidente. Le loro designazioni devono pervenire al Presidente entro trenta giorni dalla richiesta avanzata dallo stesso sessanta giorni prima della scadenza del mandato dei componenti. Ai componenti designati si applicano i requisiti previsti per il presidente dell'AdSP. Le funzioni di segretario del Comitato di gestione sono svolte dal Segretario generale. Il Comitato di gestione, in particolare, adotta il piano regolatore di sistema portuale, approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su

proposta del Presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche, approva il bilancio di previsione, le note di variazione e il conto consuntivo, predispone, su proposta del Presidente, il regolamento di amministrazione e contabilità dell'AdSP, da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, approva la relazione annuale sull'attività dell'AdSP da inviare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, esprime pareri qualora previsto, delibera, su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni di durata superiore a quattro anni determinando l'ammontare dei relativi canoni nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il Comitato di gestione si riunisce di norma ogni due mesi e comunque, su convocazione del Presidente e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti, per la validità delle sedute è richiesta la presenza della metà più uno dei componenti. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti. Il Comitato adotta un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività.

**L'articolo 10** apporta modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 tramite disposizioni di coordinamento testuale. Inoltre il Segretariato è sostituito dal Segretario che assorbe i compiti e le funzioni prima spettanti al segretariato. Lo stesso può essere rimosso dall'incarico su proposta motivata del presidente, con delibera del comitato di gestione. Il Segretario generale è soggetto all'applicazione della disciplina in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'art. 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

**L'articolo 11** sostituisce l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in materia di Collegio dei revisori dei conti. Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, i quali devono essere iscritti al registro dei revisori legali, o tra persone in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministro dell'economia e delle finanze. Ai membri del collegio dei revisori si applica l'art. 2399 del c.c.. Il collegio dei revisori dei conti provvede a tutti i compiti previsti dalla normativa vigente relativamente alla funzione di revisore dei conti.

**L'articolo 12** inserisce, dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, gli articoli 11-bis e 11-ter. In particolare, l'articolo 11-bis istituisce presso ciascuna autorità di sistema portuale il "Tavolo di partenariato della risorsa mare" che è composto dal Presidente dell'AdSP che la presiede, dal comandante del porto ovvero

dei porti facenti parte del sistema portuale dall'AdSP, partecipano, inoltre, tutte le associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto, e la cui funzione di confronto partenariale ascendente e discendente si svolge nel rispetto degli indirizzi generali in materia contenuti nel Codice Europeo di Condotta Partenariale. Il Tavolo ha funzioni consultive di partenariato economico sociale in ordine a adozione del piano regolatore di sistema, adozione del piano operativo triennale, determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP, alla tematica relativa all'organizzazione del lavoro in porto ed all'approvazione del bilancio preventivo e consuntivo. Laddove in una unica AdSP siano confluiti più porti core sedi di AP, presso ognuno di questi è istituito il tavolo del cluster marittimo. L'articolo 11-ter istituisce il Tavolo nazionale di coordinamento delle Adsp. Si prevede presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP, con 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. Il tavolo è composto dai Presidenti delle Adsp ed è coordinato da un soggetto nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Si applica la disciplina dettata in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011.

**L'articolo 13** contiene disposizioni di coordinamento testuale all'articolo 12 della legge n. 84/94. Inoltre prevede che l'autorità di sistema portuale è sottoposta non solo alla vigilanza, ma anche all'indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

**L'articolo 14** apporta modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con disposizioni di coordinamento testuale, prevedendo che l'autorità marittima ai sensi della normativa vigente provveda, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente. Analoghe competenze sono previste in capo all'autorità marittima anche nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

**L'articolo 15** abroga l'art. 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che disciplina le commissioni consultive, le cui funzioni, a livello locale, saranno in parte svolte dai Tavoli di partenariato della risorsa mare istituiti dal nuovo articolo 11-bis della legge n. 84 del 94 che il presente decreto introduce.

**L'articolo 16** inserisce l'articolo 15-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e prevede che presso la AdSP opera lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) con funzione unica di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto. Si prevede l'adozione di un decreto volto a definire il relativo regolamento attuativo.

**L'articolo 17** modifica l'art. 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, apportando mere modifiche di coordinamento testuale in relazione all'istituzione delle Autorità di sistema portuali.

**L'articolo 18** prevede l'implementazione dell'attuale Sportello Unico Doganale, ponendo in capo all'Agenzia delle Dogane anche funzioni di Sportello Unico per i Controlli con competenze per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale. Tale sportello acquisirà la denominazione di "sportello unico doganale e dei controlli" in virtù degli ulteriori compiti affidati. All'Agenzia delle dogane e dei monopoli viene quindi conferito il coordinamento funzionale di tutti i procedimenti amministrativi relativi ai controlli sulle merci, e quindi degli uffici delle altre amministrazioni coinvolte. Altresì vengono previsti termini stringenti per l'espletamento dei controlli sulle merci, quali quello di un'ora qualora si proceda ad un controllo documentale e cinque ore qualora si proceda ad un controllo fisico; detti termini decorrono dal momento in cui le amministrazioni dispongano di tutti gli elementi informativi e siano soddisfatte le condizioni previste dalla normativa vigente per l'espletamento dei controlli. La previsione non troverà vigenza per i controlli disposti dalla Autorità Giudiziaria e dagli organi competenti per la sicurezza dello Stato, ivi comprese le forze di polizia.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministeri interessati, saranno individuate le risorse umane, strumentali e finanziarie per lo svolgimento dei compiti dell'implementato sportello unico doganale, di cui l'Ufficio doganale potrà avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**L'articolo 19** introduce una semplificazione in materia di arrivi e partenze delle navi, prevedendo che le navi che rientrino nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE e che operano tra porti situati sul territorio doganale dell'Unione, quando non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione, o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I, ai sensi della legislazione doganale, allorché non fanno scalo né si recano in un porto dell'Unione, sono esentate dal dovere di trasmettere le informazioni previste dai formulari FAL. La previsione si rende necessaria per modificare la disciplina vigente, al fine di semplificare gli adempimenti amministrativi, e, in particolare, di esentare le navi assoggettate alla Direttiva 2010/65/UE dall'obbligo di trasmettere i seguenti formulari: IMO FAL 3 (dichiarazione delle provviste di bordo), IMO FAL 4 (dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio); IMO FAL 6 (dichiarazione dell'elenco dei passeggeri), IMO FAL 7 (dichiarazione delle merci pericolose a bordo). L'introduzione delle esenzioni comporta per le imprese una notevole diminuzione degli adempimenti burocratici ed una semplificazione di carattere amministrativo per la pubblica amministrazione con intuibili ricadute positive sui costi operativi. Dal punto di vista della pubblica Amministrazione, l'introduzione delle esenzioni ha effetti anche di semplificazione amministrativa e di ottimizzazione della gestione delle risorse umane e strumentali, comportando sia uno snellimento delle procedure sia una maggiore celerità nelle procedure afferenti la partenza e l'arrivo delle navi, con una conseguente ottimizzazione delle attività portuali ed una maggior velocizzazione ed incremento dei traffici marittimi. In tal modo si realizza, altresì, l'eliminazione di una disparità di trattamento, a scapito del traffico marittimo, all'interno dell'Unione rispetto alle altre modalità di trasporto, per le quali non sono previste le incombenze sopra descritte. In ogni caso si evidenzia come i dati non più richiesti siano già nella disponibilità dell'Amministrazione marittima, in forza di quanto previsto dalla Direttiva 98/41/CE, recepita con D.M. 13.10.1999.

**L'articolo 20** prevede la clausola di invarianza e una disposizione transitoria che dispone la permanenza in carica degli organi già nominati sino al momento dell'insediamento dei nuovi organi, secondo quanto previsto dal presente decreto legislativo.

**L'allegato A** individua i porti ricadenti nelle 15 Autorità di Sistema Portuale.

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

**Amministrazioni proponenti:** Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

**Titolo:** Decreto legislativo recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84."

Indicazione del referente dell'Amministrazione concertante: *Ufficio legislativo MIT 0644123201*

### PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

#### 1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.*

L'intervento normativo si rende necessario al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti.

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 8, comma 1, lettera f), della legge n. 124 del 7 agosto 2015 (Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 13 agosto 2015, n. 187).

E' prevista l'individuazione di un Centro Amministrativo Unico, identificato nella nuova Autorità di Sistema Portuale (AdSP). L'AdSP ha funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi nell'ambito portuale. Si avvale di uffici territoriali portuali, dipendendo dall'Organo Centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la sola approvazione (su proposta della AdSP) dei programmi di investimento infrastrutturale che prevedano contributi, dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari) e del Piano Regolatore di Sistema Portuale.

Con il presente decreto si attua la semplificazione della struttura organizzativa e decisionale dell'AdSP, il cui Presidente è nominato direttamente dal Ministro, sentito/i il/i Presidente/i della/e Regione/i interessata/e, mentre il relativo Comitato di Gestione è composto, oltre che dal Presidente, da ulteriori membri nominati uno ciascuno dalle Regioni interessate e, ove presenti, dalle città Metropolitane. Il Presidente dovrà essere selezionato secondo criteri di competenza, eccellenza e professionalità, in armonia con il disposto della normativa già in vigore. I Direttori delle Direzioni Portuali sono nominati dal Presidente, sentito il Comitato di Gestione dell'AdSP, per una durata pari a quella del Presidente stesso; parteciperanno al Comitato, ma senza diritto di voto. Al Comitato di Gestione è invitata altresì l'Autorità Marittima, che partecipa, senza diritto di voto, nei soli casi in cui è competente "*ratione materiae*", secondo il disposto normativo. E' previsto in ciascuna AdSP un Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare, con funzioni consultive di partenariato economico-sociale, in cui siano presenti i rappresentanti delle categorie di settore interessate, delle associazioni datoriali e delle forze sociali. Si prevede inoltre il Tavolo nazionale di coordinamento delle Adsp. Si prevede presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP, con 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.

Il recupero di efficienza/competitività dei sistemi portuali italiani passa necessariamente attraverso una semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività

portuali. Questa, a sua volta, non può prescindere da una concentrazione delle competenze attualmente frammentate in un numero eccessivo di soggetti, che provoca aggravamento dei costi e maggiore lentezza nei processi decisionali (e, in ultima analisi, nell'esercizio delle operazioni e delle altre attività portuali). Di conseguenza le 24 autorità portuali esistenti, vengono sostituite da 15 autorità di sistema portuale.

In tali soggetti vengono concentrate tutte le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità Portuali, ed in particolare tutte quelle previste in capo all' "Ente di gestione del porto" dalla proposta di Regolamento UE in materia di servizi portuali (COM 2013/296 def.), con evidenti economie di scala, oltre che un sicuro recupero di efficacia, per alcune di esse (attività di promozione, pianificazione, di carattere tecnico).

Coerentemente con il programma di governo l'intervento persegue obiettivi legati alla semplificazione dei procedimenti e concentrazione delle competenze.

## **2) *Analisi del quadro normativo nazionale.***

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

- il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, (Codice della navigazione);
- la legge 28 gennaio 1994, n. 84, (Riordino della legislazione in materia portuale);
- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, (Norme in materia ambientale);
- il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche);
- il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE);
- il decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, (Attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'articolo 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42);
- il regolamento n. 2013/1315/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che stabilisce gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che rappresenta l'atto conclusivo del percorso di revisione della politica in materia Reti Trans-Europee di Trasporto;
- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. COM/2013/296, di istituzione di un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti;
- la legge 7 agosto 2015, n. 124, (Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche).

## **3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.***

L'intervento normativo modifica la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale".

## **4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.***

Non sussistono elementi di incompatibilità con tutte le disposizioni costituzionali.

## **5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.***

L'intervento normativo risulta compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché con gli enti locali. Come è noto, la ripartizione delle competenze è disciplinata nel nostro ordinamento a livello costituzionale, rispettivamente dagli artt. 117 e 118 della Costituzione, oggetto di una profonda riforma operata dalla legge costituzionale del 18 ottobre 2001, n. 3. Il novellato art. 117 della Costituzione provvede ora a fornire un'elencazione delle materie riservate in via esclusiva allo Stato (comma 2), nonché di quelle affidate alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni (comma 3), assegnando in via residuale a queste ultime la potestà normativa rispetto ad ogni ulteriore settore (comma 4). La materia dei porti ed aeroporti civili e delle grandi reti di trasporto e navigazione è stata inserita nell'ambito della competenza legislativa concorrente

Stato-Regioni, in relazione alla quale spetta allo Stato la determinazione dei principi fondamentali da osservare nella legislazione applicativa, riservata invece alle Regioni (art. 117, comma 3). Il mantenimento della competenza statale, almeno sui porti maggiori, identificati con quelli dotati di Autorità portuale, è giustificata dal fatto che questi porti, hanno natura statale. A favore di tale impostazione si giunge analizzando l'art. 117 della Costituzione che riserva alla competenza esclusiva dello Stato l' "ordinamento ed organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali" ed, essendo per l'appunto le Autorità di sistema portuali enti pubblici nazionali, i porti dotati delle medesime sono di competenza statale. Tale indirizzo risulta perfettamente in linea con le sentenze della Corte Costituzionale che si esporranno ai punti 6) e 9).

**6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.***

L'intervento normativo rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione. La Corte costituzionale, infatti, ha affermato l'esistenza di una base giuridica ulteriore per la potestà legislativa dello Stato, attingendola dall'art. 118 Cost. in relazione al principio di legalità dell'attività amministrativa (Corte Costituzionale 13 gennaio 2004, n. 6 e Corte Costituzionale 1° ottobre 2003, n. 303). In pratica, secondo questo orientamento è lo Stato a decidere, in ossequio al principio di sussidiarietà e adeguatezza contemplato dall'art. 118 Cost., quali funzioni amministrative esso debba svolgere (anziché intestarle a Regioni o enti locali), non solo nelle materie nelle quali ha potestà legislativa ai sensi dell'art. 117.2 Cost.. Una siffatta decisione dello Stato, di auto-attribuzione delle funzioni che reclamano l'esercizio unitario per la sussidiarietà-adequatezza, anche per la salvaguardia dell'unità dell'ordinamento giuridico, avviene con legge, la quale deve anche regolare l'esercizio delle funzioni stesse, perché sia rispettato il principio di legalità. Lo Stato deve peraltro avere cura di attenersi al principio del contraddittorio e dell'intesa con le Regioni interessate. Tutti questi principi risultano ampiamente rispettati dall'intervento posto in essere. A tal proposito vedasi il nuovo procedimento relativo all'approvazione del piano regolatore di sistema portuale previsto dall'art. 4 dello schema di decreto legislativo o al procedimento di nomina del presidente dell'autorità di sistema portuale previsto dall'art. 8 dello schema di decreto legislativo. In entrambi i casi i procedimenti sono assoggettati al procedimento di intesa con la Regione interessata e qualora non venga raggiunta l'intesa viene prevista l'applicazione del procedimento di cui all'articolo 14 - quater della legge 8 agosto 1990, n. 241. Al riguardo la sentenza della Corte Costituzionale 7 ottobre 2005, n. 378 ha chiarito che la scelta del presidente dell'A.P. deve essere il frutto di un procedimento di "codeterminazione" tra il Ministro e la Regione interessata. Questa sentenza specifica che l'intesa non può essere qualificata come "debole", alla luce della riforma del Titolo V della Costituzione che ha inserito la materia "porti e aeroporti civili" tra le materie concorrenti ma non la qualifica neanche come "forte". L'intesa per la nomina del Presidente non impedisce il superamento della situazione di stallo che si determina quando le parti non trovano un accordo ed, infatti, la stessa Corte ritiene che la situazione di stallo conseguente al mancato raggiungimento dell'intesa venga superata mediante la

possibilità di trovare meccanismi idonei a superare l'ostacolo che, alla conclusione del procedimento, oppone il mancato raggiungimento di un accordo sul contenuto del provvedimento da adottare. In linea con questo indirizzo costituzionale, in caso di mancanza di intesa sulla nomina del Presidente dell'AdSP, viene prevista l'applicazione dell'istituto della procedura di cui all'articolo 14- quater della legge 8 agosto 1990, n. 241.

**7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.***

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazioni e con esito positivo in tema di delegificazione e semplificazione normativa.

**8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.***

All'esame del Parlamento risulta un disegno di legge recante "Riforma della legislazione in materia portuale" (AS 370). Questo disegno di legge è stato presentato in data 3 aprile 2013 ed annunciato nella seduta pomeridiana n. 10 del 9 aprile 2013. Lo stesso risulta assegnato alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede referente con pareri delle commissioni 1ª (Aff. costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze), 10ª (Industria), 11ª (Lavoro), 12ª (Sanità), 13ª (Ambiente), 14ª (Unione europea), Questioni regionali (aggiunto il 31 ottobre 2013; annunciato nella seduta n. 134 del 5 novembre 2013).

**9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.***

La Corte costituzionale ha ripetutamente ribadito come la potestà dello Stato a riconoscere a taluni porti, per la loro dimensione ed importanza, carattere di rilevanza economica internazionale o di preminente interesse nazionale, è idoneo a giustificare la competenza legislativa ed amministrativa dello Stato su tali porti e sulle connesse aree portuali. Tale intervento però si deve svolgere con la necessaria partecipazione della Regione interessata, in ossequio al principio di leale collaborazione. Per le motivazioni sopra esposte al punto 6 questo indirizzo risulta pienamente rispettato nello schema del decreto legislativo, con specifico riferimento alla sentenza della Corte Costituzionale 7 ottobre 2005, n. 378. Indirizzo già improntato dalla sentenza della Corte costituzionale 6 marzo 2006, n. 89, dalla sentenza della Corte Costituzionale del 6 luglio 2007, n. 255 e dalla sentenza della Corte Costituzionale del 10 ottobre 2007, n. 344.

## **PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

**10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.***

L'intervento normativo non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione Europea ed anzi è attuativo del Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 11 dicembre 2013 che introduce il concetto di porto centrale c.d. "core". I porti core devono rispettare almeno uno dei seguenti criteri: appartenere ad un nodo urbano primario e avere un traffico complessivo (prendendo a base la media del triennio più recente dei dati Eurostat) maggiore dell'1% del totale UE attraverso una particolare formula di calcolo. Per l'Italia, il Regolamento indica 14 porti core: Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Palermo, Cagliari, Augusta. L'elenco delle AdSP è perfettamente in linea con quanto individuato a livello comunitario.

**11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.***

Non risultano procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

**12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.**

L'intervento normativo risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

**13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

**14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

**15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.**

Presso 116 Autorità portuali presenti nei 26 Paesi aderenti, emerge come le funzioni tradizionali delle Autorità portuali abbiano avuto un cambiamento sostanziale. La funzione di landlord - caratterizzata dalla gestione, manutenzione e sviluppo del patrimonio portuale, dalla dotazione di infrastrutture e attrezzature così come dall'ideazione e attuazione di politiche e strategie di sviluppo legate all'utilizzazione del patrimonio - può essere considerata oggi come la principale funzione delle Autorità portuali, per cui per buona parte di esse (in particolare quelle di tradizione anseatica ed anglosassone) è il più importante strumento di governance di cui dispongono, anche se ciò si traduce sovente nella capacità di appaltare il terreno a terzi (regime concessionario). La funzione di regolazione ('regulator'), già ricordata, è in qualche modo contenuta nel termine stesso di 'Autorità portuale' e combina un insieme di funzioni e responsabilità sottoposte di solito alla sorveglianza, al controllo e all'ordine. Queste sono indirizzate a garantire sicurezza e protezione delle operazioni di trasporto e carico nel porto così come a rafforzare le leggi e i regolamenti applicabili in questo o in altri settori come la protezione ambientale. Le Autorità portuali possono sviluppare i propri regolamenti in questi campi e impiegare le proprie forze dell'ordine per esercitare il controllo. La maggiore attenzione alle esternalità negative delle operazioni portuali, dunque, ha rafforzato il ruolo regolatore delle Authorities come di soggetti che emanano normative e regolamenti e ne verificano l'applicazione. La funzione 'regulator' sembra, dunque, tra le tradizionali funzioni, quella meno a rischio di assunzione da parte del settore privato. Comunque, va notato come, in molti casi, il ruolo di regolamentazione non sia eseguito solo dall'Autorità portuale, ma spesso in cooperazione con le agenzie governative. La funzione più operativa ('operator') si è ridotta per la maggior parte delle Autorità portuali. Le attività operative si focalizzano principalmente sulla fornitura di servizi ausiliari che possono essere collocati nella sfera pubblica, ossia a beneficio dell'intera comunità portuale, con prestazione di servizi ancillari di pubblica utilità. Per quanto riguarda, infine, la funzione di 'community manager', quest'ultima sembra essersi ormai ben radicata nel profilo funzionale delle Autorità portuali, con la sua duplice dimensione (economica e sociale). Sia la dimensione economica, indirizzata ad agevolare la comunità portuale e a individuare e risolvere problemi di azione collettiva all'interno e all'esterno della zona portuale, sia la dimensione sociale, focalizzata sui 'portatori di interesse' esterni, infatti sono molto presenti e numerose Autorità portuali assumono un ruolo predominante in entrambe. Per tutto quanto sopra esposto lo schema di decreto legislativo proposto risulta perfettamente con le linee di politica legislativa in ambito comunitario. Ad esempio viene previsto il divieto per le

autorità di sistema portuale di svolgere direttamente o indirettamente i servizi portuali, la posizione di questo nuovo organismo è quello di provvedere, esclusivamente, alla governance dei porti, in materia di terzietà, in linea con quanto già previsto dalle precedenti autorità portuali e dalla legislazione europea.

### **PARTE III - ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

**1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

Il provvedimento introduce nuove definizioni normative quali le autorità di sistema portuali (AdSP) (artt. 1 e 6), piano regolatore portuale di sistema (art.4), gli uffici territoriali portuali (artt. 1 e 6), il porto "core" in linea con la legislazione europea (art. 5), il comitato di gestione (CG) (artt. 7 e 9), il Tavolo di partenariato della risorsa mare e il Tavolo nazionale di coordinamento delle Adsp. (art. 12), lo sportello unico amministrativo (art. 16), lo sportello unico doganale e dei controlli (art. 18).

**2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.**

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

**3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.**

E' stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

**4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.**

Non è previsto un effetto abrogativo implicito ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno ad incidere.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**

Il provvedimento non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.**

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.**

A seguito dell'entrata in vigore del decreto in esame, dovranno essere adottati atti successivi attuativi finalizzati al concreto funzionamento dell'AdSP:

-si prevede che con D.P.R., su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, possono essere modificate le AdSP; con D.P.R., su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono individuati i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna AdSP (art. 5);

- gli emolumenti del Presidente, del Segretario generale e dei componenti del Collegio dei revisori dei conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione sono a carico del bilancio dell'AdSP e vengono determinati dal Comitato di gestione entro i limiti massimi stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (art. 7);

- per la nomina del collegio dei revisori dei conti si prevede un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si stabiliscono i compensi dei membri del medesimo collegio (art. 11);

- per il Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP, il soggetto coordinatore è **nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (art. 12);**

- circa lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) competente per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto, svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, è previsto che le amministrazioni competenti adottano il regolamento attuativo dello Sportello unico amministrativo (art. 16). Tale termine risulta congruo per la sua adozione;

- si prevede che, con d.p.c.m., su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministeri interessati, sono individuate le risorse umane, strumentali e finanziarie, di concerto con i ministeri interessati, per lo svolgimento dei compiti dello sportello unico doganale a cui sono attribuiti, altresì, i controlli relativi a tutti gli adempimenti connessi all'entrata e all'uscita delle merci nel o dal territorio nazionale (art. 18).

**8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.***

Sono stati ritenuti sufficienti ed utilizzati i dati statistici già in possesso dell'Amministrazione.