

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 Autorita' Portuali che ne "governano" solo 38, mentre gli altri 38 amministrati dall' Autorita' 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 portualita' 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 Autorita' 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 evidenzi 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 rientrano 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.