



# *Corte dei Conti*

~~SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI~~

**Determinazione e relazione sul risultato del controllo  
eseguito sulla gestione finanziaria  
dell'AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE**

**per gli esercizi 2015 e 2016**

**Relatore: Consigliere Antonello Colosimo**

Ha collaborato  
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati  
il dott. Alessandro Ortolani.

Determinazione n. 15/2018



La

# *Corte dei Conti*

in

## *Sezione del controllo sugli enti*

nell'adunanza del 15 febbraio 2018;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la l. 21 marzo 1958, n. 259;

vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20;

visto l'art. 6, c. 1, della l. 28 gennaio 1994, n. 84, con il quale è stata istituita l'Autorità portuale di Trieste;

visto l'art. 6, c. 4, della citata l. n. 28 giugno 1994, n. 84, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali al controllo della Corte dei conti;

viste le determinazioni di questa Sezione n. 27 del 21 maggio 1996 e n. 21 del 20 marzo 1998, con le quali sono state disciplinate le modalità di esecuzione dell'attività di controllo previsto dalla citata l. n. 84/1994 ed è stato stabilito che il controllo sulle autorità portuali, disposto dal citato art. 8 bis del d.l. n. 457 del 1997, è riconducibile nella previsione normativa dell'art. 2 della ripetuta l. n. 259 del 1958;

visto l'art. 7 del d.lgs. 169/2016 che ha modificato il predetto art. 6, c. 1, della l. n. 84 del 1994;

visto l'art. 6, c. 1, della l. 28 gennaio 1994, n.84, come modificato dall'art. 7, c. 1, del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale (AdSP) del mare Adriatico orientale;

visti i Rendiconti generali dell'Autorità portuale suddetta, relativi agli esercizi finanziari 2015 e 2016, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata l. n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

MODULARIO  
G. C. - 2

MOD. 2



# Corte dei Conti

udito il relatore Consigliere Antonello Colosimo e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per gli esercizi 2015 e 2016;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa agli esercizi 2015 e 2016 è risultato quanto segue:

- l'avanzo economico, seppure in flessione, è positivo sia nel 2015 per 13,84 milioni di euro (-16,18 per cento sul 2014) sia nel 2016 per 10,91 milioni di euro (-21 per cento sul 2015);
- il patrimonio netto risulta in significativa crescita attestandosi, nel 2015, a 97,96 milioni di euro (16,46 per cento sul 2014), e, nel 2016, a 108,87 milioni di euro (11,14 per cento sul 2015);
- l'analisi della gestione finanziaria di competenza mostra, nel 2015, un avanzo di 4,62 milioni di euro, in controtendenza a quello dell'esercizio precedente. Ciò è determinato dal miglioramento del saldo negativo delle poste in conto capitale compensato da un saldo corrente positivo, seppure in decrescita rispetto al 2014. L'esercizio 2016 termina, al contrario, con un disavanzo finanziario di 1,1 milioni di euro determinato dal saldo negativo delle poste in conto capitale e dal decremento del saldo positivo di parte corrente rispetto al biennio precedente. Le entrate tributarie si attestano rispettivamente a 21,79 milioni di euro nel 2015 e a 23,06 milioni di euro nel 2016 in lieve aumento rispetto ai valori del 2014. I redditi e i proventi patrimoniali presentano valori altalenanti con una crescita del 7 per cento nel 2015 e un decremento del 9 per cento nel 2016. Nel biennio sono state accertate entrate da canoni demaniali rispettivamente per 15 milioni (- 10,78 per cento) e per 13,57 milioni di euro (-9,56 per cento). Preoccupante è la situazione delle riscossioni che sono state rispettivamente, nel 2015 e nel 2016, pari al 10 e al 16 per cento circa degli accertamenti;
- l'avanzo di amministrazione risulta in forte crescita rispetto al biennio precedente, passando da 6,5 milioni di euro nel 2014, a 12,90 milioni di euro nel 2015 e a 14,35 milioni di euro nel 2016;
- l'AP ai sensi dell'art. 45, c. 2, del d.p.r. n. 97 del 2003, in ossequio al principio di chiarezza, deve dare adeguata evidenza, nel prospetto dimostrativo della situazione amministrativa e nella correlata relazione tecnica, della ripartizione del risultato di amministrazione tra fondi disponibili

MODULARIO  
C. C. - 2

MOD. 2



# Corte dei Conti

e fondi vincolati;

- nella gestione dei residui si riscontra un decremento sia di quelli attivi (da 87,62 milioni di euro nel 2014 a 75,83 milioni di euro nel 2015, a 22,83 milioni di euro nel 2016), sia di quelli passivi (da 113,31 milioni di euro nel 2014 a 109,96 milioni di euro nel 2015 a 69,17 milioni di euro nel 2016);
- il Piano regolatore portuale è stato definitivamente approvato e sarà pienamente efficace a seguito dell'entrata in vigore dei nuovi strumenti urbanistici dei Comuni di Trieste e Muggia;
- il porto di Trieste si conferma il maggiore a livello nazionale per volume di traffico merci (più di 57 milioni di tonnellate nel 2015 e oltre 59 milioni di tonnellate nel 2016). Il trasporto del petrolio, che tra le rinfuse liquide rappresenta di gran lunga la componente più importante dei traffici, registra una flessione nel 2015 e una più significativa ripresa nel 2016;
- la consistenza del personale è in diminuzione nel 2015 (-35 per cento sul 2014) e nel 2016 (- 6 per cento sul 2015) come pure la spesa complessiva nel 2015 (-11 per cento circa sul 2014) e nel 2016 (-2,21 per cento);
- destano perplessità le procedure di conferimento di aree demaniali marittime, ai sensi dell'art. 18 del d.p.r. n. 328 del 1952, anche tenuto conto di quanto evidenziato in passato da questa Sezione e più di recente dal Consiglio di Stato e dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), relative alla esigenza di ricorrere, per queste tipologie di concessione, a procedimenti di gara comunitaria in quanto garantiscono, in maggior misura, la pubblicità, la trasparenza dell'azione amministrativa e la non discriminazione;
- l'AP nel 2015, nell'ambito del piano di razionalizzazione delle società partecipate, ha proceduto all'estinzione della Fondazione Istituto di cultura marittimo portuale di Trieste e alla trasformazione in società *in house* della Porto di Trieste Servizi SpA. Ha, inoltre, ritenuto sussistenti i presupposti per il mantenimento delle partecipazioni in Adiafer s.r.l. e nella Trieste terminal Passeggeri s.p.a.. In ordine alla avvenuta recente costituzione della Agenzia per il lavoro portuale di Trieste (ALPT), il MIT ha espresso il proprio nulla osta al permanere dell'AdSP nell'ALPT per ulteriori 12 mesi e comunque fino al 31 dicembre 2018 al fine di poter esprimere, più compiutamente, un parere in ordine alla fattibilità economico/finanziaria dell'operazione. Si rende necessario il rafforzamento del monitoraggio e vigilanza sull'andamento della fase

MODULARIO  
C. C. - 2

MOD. 2



# Corte dei Conti

transitoria di avviamento di detta società al fine evitare effetti traslativi dei rischi economici e finanziari sull'Ente portuale;

- è nuovamente da segnalare l'obbligo per l'AP, ente pubblico non economico, di rispettare puntualmente le disposizioni normative in materia di reclutamento del personale, di trasparenza e anticorruzione, controllo di gestione e valutazione della *performance* amministrativa. Inoltre l'AP deve dare piena e puntuale attuazione a quanto previsto dagli artt. 20 e 24 del d.lgs. n. 175 del 2016 in tema di comunicazioni a questa Sezione del controllo sugli enti delle notizie sul piano di razionalizzazione delle società partecipate;

ritenuto quindi, di dover provvedere, in adempimento a quanto previsto dall'art. 7 della l. n. 259 del 1958, all'invio alle Presidenze della Camera dei Deputati del Senato della Repubblica di copia della Relazione sulla gestione finanziaria dell'AP di Trieste per gli esercizi 2015 e 2016, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, nonché di copia dei Rendiconti generali e delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione;

P. Q. M.

comunica, con le considerazioni di cui in parte motiva, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento insieme con i rendiconti generali per gli esercizi 2015 e 2016 - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e dell'organo di revisione- l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Trieste (ora Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale).

ESTENSORE

Antonello Colosimo  
*Antonello Colosimo*

Depositata in Segreteria - 8 MAR. 2018

PER COPIA CONFORME

*Antonello Colosimo*

PRESIDENTE

Enrica Laterza  
*Enrica Laterza*

*Roberto Zito*  
R. ZITO  
(Dott. Roberto Zito)

## S O M M A R I O

PREMESSA.....	10
1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO.....	11
2 GLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	17
2.1 Ordinamento e composizione.....	17
2.2 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo.....	23
3 IL PERSONALE.....	24
3.1 Assetto organizzativo.....	24
3.2 La dotazione organica e il personale in servizio.....	25
3.3 Costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente.....	26
3.4 Assunzioni presso le società partecipate.....	28
3.5 Erogazione di incentivi alla progettazione a favore del personale.....	30
3.6 Incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi.....	30
3.7 Spesa del personale.....	30
3.8 Le collaborazioni esterne.....	31
3.9 Trasparenza e valutazione della “performance amministrativa”.....	32
3.10 Contrattazione collettiva decentrata.....	34
4 L’ATTIVITÀ ISTITUZIONALE.....	36
4.1 Pianificazione e programmazione.....	36
4.1.1 Dal Piano regolatore portuale (PRP) al Piano regolatore di sistema portuale (PRDSP).....	36
4.1.2. Programma triennale delle opere (PTO).....	38
4.1.3 Piano operativo triennale (POT).....	38
4.2 Attività promozionale.....	39
4.3 Regolazione dei servizi cd. ausiliari di interesse generale.....	40
4.4 Manutenzione delle opere portuali e di grande infrastrutturazione.....	42
4.5 Operazioni e servizi portuali.....	48
4.6 Traffico portuale.....	50
4.7 Gestione del demanio marittimo e portuale.....	51
4.8 Partecipazioni.....	57
4.9 Contenzioso.....	61
5 I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE.....	63
5.1 Bilancio di esercizio.....	63

5.1.1	Dati salienti della gestione.....	64
5.1.2	Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate .....	65
5.1.3	Situazione amministrativa e andamento dei residui .....	73
5.1.4	Il Conto economico .....	76
5.1.5	Lo stato patrimoniale .....	78
5.1.6	Norme di contenimento della spesa pubblica .....	81
6.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	82

## INDICE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti erogati agli organi di amministrazione e di controllo.....	23
Tabella 2 - Pianta organica vigente e consistenza del personale.....	26
Tabella 3 - Spese per il personale (migliaia) .....	31
Tabella 4 - Premi di risultato erogati al personale .....	35
Tabella 5 - Piano triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili .....	38
Tabella 6 - Spese sostenute per relazioni pubbliche.....	40
Tabella 7 - Manutenzione ordinaria opere portuali. ....	42
Tabella 8 - Spese per la manutenzione straordinaria opere portuali. ....	42
Tabella 9 - Elenco dello stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione (al 2015) 43	
Tabella 10 - Elenco dello stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione (al 2016) ....	44
Tabella 11 - Prospetto delle grandi opere di infrastrutturazione - es. 2015 .....	46
Tabella 12 - Prospetto delle grandi opere di infrastrutturazione – es. 2016. ....	47
Tabella 13 - Traffici merci .....	51
Tabella 14 - Concessioni demaniali.....	54
Tabella 15 - Canoni - Rapporto accertamenti su entrate correnti e riscossioni su accertamenti.....	55
Tabella 16 - Partecipazioni .....	57
Tabella 17 - Provvedimenti di approvazione rendiconti consuntivi .....	63
Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione .....	64
Tabella 19 - Andamento entrate e delle uscite .....	65
Tabella 20 - Rendiconto finanziario 2015 – Parte entrata.....	68
Tabella 21 - Rendiconto finanziario 2015 - Parte uscita .....	69
Tabella 22 - Rendiconto finanziario 2016 – Parte entrata.....	70
Tabella 23 - Rendiconto finanziario 2016 - Parte uscita .....	71
Tabella 24 - Entrate tributarie.....	72
Tabella 25 - Redditi e proventi patrimoniali .....	72
Tabella 26 - Situazione di cassa .....	73
Tabella 27 - Residui attivi.....	74
Tabella 28 - Residui passivi.....	75
Tabella 29 - Conto economico.....	77
Tabella 30 - Stato patrimoniale – ATTIVITA' .....	80
Tabella 31 - Stato patrimoniale – PASSIVITA' .....	81

**PREMESSA**

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo eseguito, in base dell'articolo 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa agli esercizi 2015 e 2016 dell'Autorità portuale di Trieste, ora Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2014, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 56 del 2016 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVII Legislatura, Doc. XV, n.418.

---

## I IL QUADRO DI RIFERIMENTO

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato è ancora costituito dalla l. n. 84 del 1994, nel testo vigente prima della pubblicazione del d.lgs. n. 169 del 2016 (di cui appresso), nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti. Tale quadro è stato illustrato nelle precedenti relazioni; ai fini di un opportuno aggiornamento, si riassumono di seguito le ulteriori disposizioni intervenute nel periodo di riferimento.

L'art.29, c.1, del d.l. n. 133 del 2014, convertito nella l. 11 novembre 2014, n. 164, ha previsto l'adozione di un "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica," da adottarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti. Il richiamato Piano si propone 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 ed all'accorpamento delle Autorità portuali.

Il Piano è stato approvato con d.p.c.m. del 29 agosto 2015 e pubblicato sulla G.U. n. 250 del 27 ottobre 2015. La Corte Costituzionale, con sentenza n. 261 del 17 novembre 2015, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 29, c. 1, del d.l. n. 133 del 2014 "nella parte in cui non prevede che il piano strategico della portualità e della logistica sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni". L'Intesa, in sede di Conferenza Stato-Regioni, è stata raggiunta nella seduta del 31 marzo 2016.

A tal riguardo giova anche evidenziare che il Codice appalti ha disposto il superamento del modello di programmazione e scelta delle infrastrutture con l'introduzione di una più rigorosa valutazione, *ex ante, in itinere ed ex post*, degli investimenti relativi alle opere pubbliche. Nell'ottica della razionalizzazione, trasparenza, efficienza ed efficacia della spesa destinata alla realizzazione di opere pubbliche gli interventi in ambito portuale devono ora essere inseriti organicamente nella nuova pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture a livello nazionale che assume a riferimento il Piano generale dei trasporti e (PGTL)<sup>1</sup> e nel Documento pluriennale di pianificazione (DPP). Quest'ultimo costituisce lo strumento unitario di programmazione triennale delle risorse per gli investimenti pubblici e di raccolta aggregata degli interventi e delle opere da realizzare, nonché dei progetti di fattibilità meritevoli di finanziamento. Ai fini dell'inserimento nel DPP, l'AdSP deve inviare al MIT le proposte di intervento di preminente interesse nazionale, corredate dal progetto di

<sup>1</sup> Il PGTL definisce obiettivi e strategie delineando una visione di medio-lungo periodo (2030) del sistema della mobilità e della logistica nazionale sulla base del quale saranno individuati i fabbisogni di infrastrutture attraverso strumenti quantitativi di valutazione della domanda di mobilità e del livello di effettivo utilizzo delle infrastrutture. Nelle more dell'aggiornamento del PGTL, di cui al d.p.r. n.14 marzo 2001, gli obiettivi della politica nazionale sono desunti dal documento del MIT allegato al Documento di programmazione economica e finanziaria. In particolare, per il 2017 si rinvia al documento "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture".

fattibilità e valutate *ex ante* secondo le modalità e criteri definiti nelle Linee Guida adottate dal MIT ai sensi del d.lgs. n. 228 del 2011 solo nel giugno 2017<sup>2</sup>.

Inoltre, allo scopo di accelerare i progetti inerenti alla logistica portuale, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della l. n. 164 del 2014, le Autorità portuali devono presentare alla Presidenza del Consiglio dei ministri, un resoconto degli interventi relativi a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti, anche al fine di valutarne l'inserimento nel Piano strategico o di valutare interventi sostitutivi.

Il d.lgs. n. 169 del 2016 all'art. 6 identifica, in luogo del Piano regolatore portuale (PRP), il Piano regolatore di sistema Portuale (PRDSP) quale nuovo strumento di pianificazione strategica e territoriale a medio lungo termine delle AdSP e, a tal fine il MIT, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha predisposto le nuove Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali con l'obiettivo di rilanciare la competitività dei porti nazionali attraverso una rinnovata *capacity building* istituzionale e gestionale<sup>3</sup>.

Come osservato dal MIT il nuovo approccio al tema della logistica introdotto con gli strumenti di livello europeo e nazionale, che mira ad avere una visione omnicomprensiva del settore, ad una reingegnerizzazione della *governance* portuale italiana, per essere competitiva a livello internazionale richiede una particolare attenzione ad ambiti territoriali che si collocano a livello intermedio tra quello nazionale e quello locale. Si tratta, quindi, di valorizzare e rendere maggiormente efficienti gli ambiti così detti di "area vasta" interessati dal sistema dei trasporti portuali che riguardano più amministrazioni e di coinvolgere tutti gli attori che svolgono funzioni fondamentali per lo sviluppo della filiera includendo anche i gestori dei nodi logistici e le aziende nazionali competenti in materia di infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali.

<sup>2</sup> Le Linee guida sono state adottate con decreto MIT n. 300 del 16 giugno 2017. A tal fine, si evidenzia che con decreto MIT n. 194 del 2015 è stata istituita la nuova Struttura tecnica di missione cui sono attribuiti compiti di indirizzo strategico, sviluppo delle infrastrutture e supporto alle funzioni di alta sorveglianza. La Struttura, subentrata alla precedente del 2003, ha compiti di indirizzo strategico pianificazione e programmazione del sistema nazionale dei trasporti e della logistica, *project review*, monitoraggio sulla realizzazione delle opere prioritarie e sull'utilizzo delle risorse, valutazione della sostenibilità trasportistica e economica delle opere, implementazione della banca dati dei progetti strategici in connessione con le amministrazioni coinvolte, predisposizione di ricerche e analisi. Al Ministero dei trasporti spetta la funzione di gestione amministrativa.

<sup>3</sup> Si evidenzia che l'art. 1 del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 di modifica dell'art. 5 della l. n. 84 del 1994, ha stabilito che:

"Il piano regolatore di sistema portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 6, comma 1. Il piano si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

A tal fine strategico si rivela l'ottimale funzionamento della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP istituita ai sensi dell'articolo 14 del d.lgs. n. 169 del 2016 e della Conferenza Stato regioni<sup>4</sup> per consentire l'ottimale integrazione delle competenze in materia di sviluppo logistico di area vasta a supporto del sistema delle AdSP, in ambiti territoriali omogenei in stretto raccordo con le reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree con l'obiettivo di consentire la massima integrazione del sistema nazionale dei trasporti con i corridoi europei e le rotte di commercio internazionale.

La Corte dei conti europea ha recentemente sottolineato la necessità di effettuare gli investimenti solo a seguito di valutazioni tecniche adeguate e coerenti con la pianificazione e programmazione del sistema portuale nazionale ed europeo, in stretta connessione con le reali esigenze del mercato al fine di evitare sprechi di risorse pubbliche<sup>5</sup>.

La legge di stabilità 2015 (l.23 dicembre 2014, n. 190), all'art. 1, c. 236, interviene sulle disposizioni sopra menzionate della l. n. 9 del 2014, precisando che le risorse in questione, cioè quota parte del fondo alimentato, entro un limite massimo annuale, con l'1 per cento dell'IVA riscossa nei porti ai sensi dell'art. 18-bis della l. n. 84 del 1994, possono essere assegnate dal CIPE senza la procedura prevista dall'art. 18-bis (individuazione con decreto del Ministro dell'economia entro il 30 aprile di ciascun anno dell'ammontare dell'IVA riscossa nei porti). Le risorse in questione sono quantificate in 20 milioni di euro dal 2015 al 2024, mentre il tetto massimo annuale delle risorse attribuibili a detto fondo è ridotto da 90 a 70 milioni di euro annui. Stabilisce inoltre (c. 153) che, per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019. Le risorse sono ripartite con delibera del CIPE previa verifica dell'attuazione dell'articolo 13, c. 4, della l. n. 9/2014.

Il c. 611 della legge di stabilità 2015 prevede che le AP avviano a decorrere dal 1° gennaio 2015 un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015, fissandone i criteri. A tal fine il c. 612 prevede l'approvazione da parte degli organi di vertice delle amministrazioni interessate, entro il 31 marzo 2015, di un piano operativo di razionalizzazione delle stesse, le modalità e i tempi di attuazione, nonché l'esposizione in dettaglio dei risparmi da conseguire. Tale piano, corredato di un'apposita relazione tecnica, è trasmesso alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicato nel sito internet istituzionale

<sup>4</sup> Il coinvolgimento di Regioni e degli enti locali di area vasta appare strategico in ragione delle competenze in materie pianificazione e governo del territorio e, in particolare, nelle materie riguardanti la logistica e le infrastrutture di supporto.

<sup>5</sup> La Corte dei conti europea, nella Relazione speciale del 23 settembre 2016 resa ai sensi dell'articolo 287, paragrafo 4, secondo c., del TFUE, ha rilevato che, "Il trasporto marittimo dell'UE è in cattive acque e che molti investimenti risultano inefficaci e insostenibili".

dell'amministrazione interessata. Entro il 31 marzo 2016, gli organi di cui al primo periodo predispongono una relazione sui risultati conseguiti, che è trasmessa alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicata nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. La pubblicazione del piano e della relazione costituisce obbligo di pubblicità ai sensi del d.lgs. n. 33 del 2013 (d.lgs. n. 175 del 2016).

La l. 7 agosto 2015, n. 124, contenente deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, all'art.8, c. 1, ha previsto la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali di cui alla l. n. 84 del 1994, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di autorità di sistema ed alla *governance*, attraverso uno o più decreti legislativi da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

Il provvedimento delegato, dopo il recepimento delle osservazioni del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari e le proposte emendative della Conferenza Unificata, è stato adottato con il richiamato d.lgs. n. 169 del 2016, recante "*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla l. 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, c. 1, lettera f), della l. 7 agosto 2015, n. 124*". Detto decreto è stato pubblicato nella G.U., Serie generale n. 203 del 31 agosto 2016 ed è entrato in vigore il successivo 15 settembre, ad eccezione delle disposizioni di cui all'articolo 22, c. 2, entrate in vigore il 31 agosto.

La normativa in questione si inserisce nelle politiche e nelle azioni intraprese dal Governo con il Piano strategico nazionale, per il rilancio della portualità e della logistica.

Il decreto, in estrema sintesi, tende ad una semplificazione ed efficienza del sistema portuale, con gli sportelli unici amministrativo e doganale e una nuova *governance* dei 57 porti di rilievo nazionale, coordinati da 15 Autorità di sistema portuale. E' stata prevista, inoltre, una marcata centralizzazione delle scelte strategiche, allo scopo di evitare la competizione tra porti vicini e stimolare invece la cooperazione. Alle suddette 15 Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area, con funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche.

La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto.

Il decreto prevede l'istituzione di due sportelli che dovrebbero diminuire i tempi di attesa: lo Sportello unico doganale per il controllo sulla merce, che già si avvale delle semplificazioni attuate dall'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello unico amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per

le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali; ulteriori snellimenti procedurali sono poi previsti per le modalità di imbarco e sbarco passeggeri e per l'adozione dei Piani regolatori portuali.

Sotto il profilo organizzativo e gestionale, le Autorità di sistema portuale sono guidate da un Comitato di gestione molto più snello dell'attuale, da 3 a 5 componenti, con il ruolo di decisore pubblico istituzionale. Il Comitato di gestione è diretto da un presidente, di comprovata esperienza nell'economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali, scelto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di sistema. Rispetto ai precedenti Comitati portuali, con limitata capacità decisionale, si passa pertanto, a livello nazionale, da circa 336 membri a 70. I rappresentanti degli operatori e delle imprese fanno parte, invece, degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare, con funzioni consultive: possono partecipare al processo decisionale, ma non votano atti amministrativi.

Per garantire la coerenza con la strategia nazionale è stata prevista l'istituzione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, presieduta dal Ministro e con lo scopo di realizzare una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale<sup>6</sup>.

Sulla base delle disposizioni della riforma, con l'insediamento del Presidente dell'AdSP, nominato con d.m. in data 8 novembre 2016, n.361, l'AP di Trieste è diventata Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale. In data 21 dicembre 2016 si è insediato il collegio dei revisori, costituito con d.m. n. 373 del 17 novembre 2016.

Il Comitato di gestione è stato costituito con delibera presidenziale n. 1522 del 27 marzo 2017.

In data 6 giugno 2017 si è insediato l'Organismo di partenariato della risorsa mare.

Per completezza di informazione si evidenzia che il d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, ha apportato alcune disposizioni integrative e correttive al d.lgs. n. 169 del 2017, ai sensi dell'art. 8, c. 6 della l. n. 124 del 2015, al fine di determinare ulteriori semplificazioni nella classificazione dei porti, nell'erogazione dei servizi di interesse generale, nella definizione del Piano regolatore di sistema portuale e in materia di somministrazione di lavoro portuale<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Si evidenzia che l'art. 9 del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, nel modificare l'articolo 11 ter della l. n. 84 del 1994 ha disposto che: "La Conferenza è presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed è composta dai Presidenti delle Autorità di sistema portuale e da cinque rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata, di cui tre delle Regioni, uno delle Città metropolitane e uno dei Comuni. Il Ministro, con proprio decreto, può nominare un esperto, avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, con compiti di supporto. L'esperto, nello svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La struttura della rappresentanza unitaria delle Autorità di sistema portuale e la società Rete autostradale mediterranea Spa (RAM) collaborano con la Conferenza nello svolgimento dei compiti ad essa affidati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica."

<sup>7</sup> Il decreto è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 33 del 9 febbraio 2018 ed entrerà in vigore il 24 febbraio 2018.

Infine, per quanto specificamente attiene all'AdSP del mare Adriatico orientale, di rilievo strategico appare l'approvazione del decreto MIT del 13 luglio 2017 con il quale si affida all'AdSP medesima l'organizzazione amministrativa e la gestione dei punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste attraverso vantaggi operativi, commerciali e fiscali basati sul principio della libertà di transito ed accesso e della extraterritorialità doganale, che può rivelarsi strumento idoneo a sostenere lo sviluppo economico, la produzione, gli investimenti, l'importazione e l'esportazione e a contrastare i periodi di recessione economica.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Al riguardo si evidenzia che gli artt. 4 e 5 del d.l. 20 giugno 2017, n. 91 convertito in l. 3 agosto 2017, n. 123 prevedono l'istituzione nelle regioni meno sviluppate ed in transizione del paese (Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia) di Zone economiche speciali (ZES) geograficamente delimitate e chiaramente identificate collegate ad un porto 'core' inserito nelle reti TEN-T europee con l'intento di favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima.