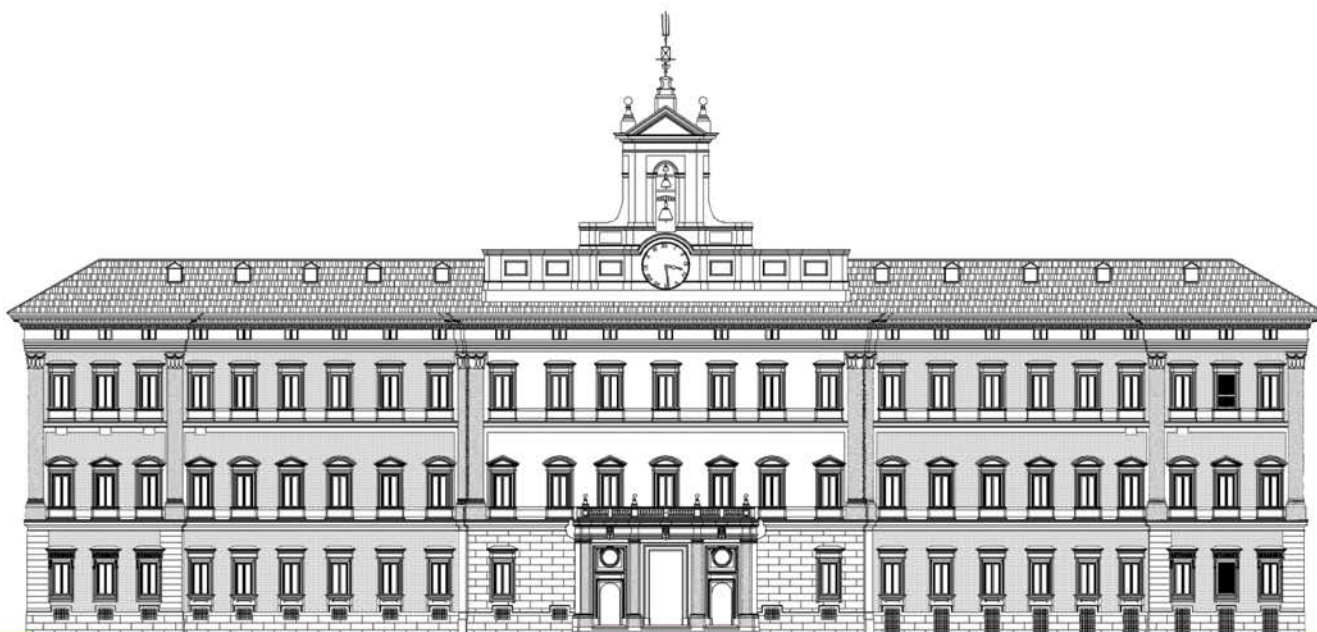




Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA



## Verifica delle quantificazioni

Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione  
della disciplina concernente le autorità portuali

*(Schema di decreto legislativo n. 303)*

N. 402 – 6 luglio 2016



Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione  
della disciplina concernente le autorità portuali

*(Schema di decreto legislativo n. 303)*

N. 402 – 6 luglio 2016

*La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.*

*La verifica delle disposizioni di copertura, evidenziata da apposita cornice, è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).*

*L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.*

### **SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile**

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ [bs\\_segreteria@camera.it](mailto:bs_segreteria@camera.it)

### **SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione**

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ [com\\_bilancio@camera.it](mailto:com_bilancio@camera.it)

## Estremi del provvedimento

<b>Atto n.:</b>	<b>303</b>
<b>Natura dell'atto:</b>	<b>Schema di decreto legislativo</b>
<b>Titolo breve:</b>	<b>Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84</b>
<b>Riferimento normativo:</b>	articolo 8, commi 1, lettera <i>f</i> ), e 5, della legge 7 agosto 2015, n. 124
<b>Relatore per la Commissione trasporti:</b>	Tullo
<b>Gruppo:</b>	PD
<b>Relazione tecnica:</b>	presente

## Assegnazione

<b>Alla IX Commissione</b>	<b>ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento</b> <b>(termine per l'esame: 16 luglio 2016)</b>
<b>Alla Commissione Bilancio</b>	<b>ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento</b> <b>(termine per l'esame: 16 luglio 2016)</b>



# INDICE

<b>ARTICOLI DA 1 A 5</b> .....	<b>- 4 -</b>
RIORGANIZZAZIONE DELLE AUTORITÀ PORTUALI .....	- 4 -
<b>ARTICOLI DA 6 A 12</b> .....	<b>- 8 -</b>
UFFICI TERRITORIALI PORTUALI E ORGANI DELL’AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE.....	- 8 -
<b>ARTICOLI DA 13 A 17</b> .....	<b>- 13 -</b>
ULTERIORI MODIFICHE ALLA L. 84/1994 .....	- 13 -
<b>ARTICOLO 18</b> .....	<b>- 15 -</b>
SPORTELLO UNICO DOGANALE E DEI CONTROLLI .....	- 15 -
<b>ARTICOLO 20</b> .....	<b>- 16 -</b>
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA .....	- 16 -



## PREMESSA

Lo schema di decreto legislativo in esame reca la riorganizzazione, la razionalizzazione e la semplificazione della disciplina delle autorità portuali.

Il provvedimento è adottato in attuazione della delega di cui all'art. 8, comma 1, lett. *f*), della legge n. 124/2015.

L'articolo 8, comma 1, lettera *f*) della legge n. 124/2015, 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 - la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge n. 84/1994, 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. Alla disposizione non sono stati ascritti effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica. La relazione tecnica relativa alla legge n. 124/2015, associa alla riorganizzazione delle autorità portuali "consistenti risparmi" non quantificabili al momento del conferimento della delega.

Si rammenta che l'articolo 23 della legge n. 124/2015, reca una clausola di neutralità finanziaria riferita al complesso delle deleghe previste dal medesimo provvedimento<sup>1</sup> nonché il richiamo dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 196/2009, volto ad assicurare la neutralità finanziaria delle deleghe legislative, prevedendo che qualora uno o più dei decreti legislativi attuativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i medesimi decreti legislativi sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

Lo schema di decreto legislativo è corredato di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le norme considerate dalla relazione tecnica e le altre disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

---

<sup>1</sup> Con l'eccezione della delega conferita dall'art. 8, comma 3 (istituzione del numero unico europeo 112) e del rifinanziamento del Fondo per l'organizzazione e il funzionamento di servizi socio-educativi per la prima infanzia destinati alla popolazione minorile presso enti e reparti del Ministero della difesa, di cui all'art. 14, comma 5, lett. *a*).

# VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

## ARTICOLI da 1 a 5

### Riorganizzazione delle autorità portuali

**Normativa vigente:** l'art. 6 della legge n. 84/1994 (Riordino della legislazione in materia portuale) ha istituito 18 autorità portuali<sup>2</sup>. Il comma 8 del medesimo articolo, nel rispetto di condizioni specificamente indicate e nell'ambito delle disponibilità finanziarie di cui all'art. 13, disciplina, altresì, il procedimento per l'istituzione di ulteriori autorità portuali. A seguito di tale procedimento sono state istituite altre 7 autorità portuali<sup>3</sup>, due delle quali, Trapani e Manfredonia, successivamente sono state sottoposte a gestione commissariale, rispettivamente con il DPR 5 ottobre 2007 e il con il DPR 12 ottobre 2007, in vista della loro soppressione<sup>4</sup>. Le autorità portuali ad oggi sono 24, di cui 23<sup>5</sup> rappresentate dall'associazione dei porti italiani (Assoporti) ED. Si evidenzia che le autorità portuali sono ricomprese nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato elaborato<sup>6</sup> annualmente dall'ISTAT.

**Le norme** novellano la legge n. 84/1994 e definiscono il nuovo assetto organizzativo e funzionale delle autorità di gestione portuale. A tal fine viene prevista l'istituzione delle autorità di sistema portuale<sup>7</sup> (AdSP) - nonché degli uffici territoriali portuali<sup>8</sup> - in sostituzione delle autorità portuali (AP) disciplinate dalla vigente normativa (articoli 1-3).

In materia di programmazione e realizzazione di opere portuali<sup>9</sup> sono, altresì, disciplinati gli adempimenti procedurali relativi all'adozione del piano regolatore di sistema portuale (articolo 4).

In particolare, l'articolo 5 sostituisce l'articolo 6 della L. 84/1994, istituendo 15 autorità di sistema portuale (AdSP) e definendone compiti e funzioni. I porti di ciascuna AdSP sono specificamente individuati nell'Allegato A annesso al provvedimento<sup>10</sup>, prevedendo che la

---

<sup>2</sup> Le autorità portuali sono state istituite nei porti delle seguenti città: Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia.

<sup>3</sup> A seguire le città sedi di autorità portuali di ulteriore istituzione: Piombino (1996), Gioia Tauro (1998), Salerno (2000), Olbia (2000), Augusta (2001), Trapani (2003) e Manfredonia (2003).

<sup>4</sup> Per quanto riguarda l'Autorità portuale di Manfredonia, quest'ultima è stata messa in liquidazione con DPR 12.10.2007, per carenza dei necessari requisiti di traffico previsti dalla legge n. 84/1994, ma avverso tale decreto è stato presentato ricorso su cui si sono pronunciati prima il TAR del Lazio (che ha annullato il decreto il 13/12/2008) e quindi il Consiglio di Stato, che ha confermato l'annullamento (in appello nel 2014), reintegrando a partire dal 2008 il Commissario ed il Commissario aggiunto, che hanno pertanto ripreso i poteri di cui ai decreti di nomina risalenti al 2005. L'autorità di Manfredonia non è dotata degli organi di amministrazione previsti dalla legge n. 84 /1994. L'autorità portuale di Trapani risulta soppressa con DPR dal 5 ottobre 2007.

<sup>5</sup> Cfr. <http://www.assoporti.it/listaAutoritaPortuali> :

<sup>6</sup> Ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge n. 196/2009.

<sup>7</sup> Di cui all'articolo 5.

<sup>8</sup> Di cui all'articolo 6.

<sup>9</sup> A tal fine viene novellato l'art. 5, della legge 84/1994.

<sup>10</sup> L'art. 5, comma 1 e l'Allegato A individuano le seguenti 15 AdSP e i corrispettivi porti: a) Mare Ligure occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure); b) Mare Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara); c) Mar Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Portoferraio e Rio Marina); d) Mar Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); e) Mar Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia); f) Mar Tirreno meridionale e

sede di ciascuna AdSP sia ubicata nel porto centrale<sup>11</sup>. Dopo 3 anni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, può essere ulteriormente ridotto il numero delle AdSP e possono essere individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le autorità di sistema portuale sono soppresse e le relative funzioni accorpate (articolo 5, comma 1, capoverso commi da 1 a 3 e capoverso comma 15).

Le AdSP<sup>12</sup>, in particolare, svolgono (articolo 5, comma 1, *cpv.* comma 4) le seguenti funzioni:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività concessorie<sup>13</sup> e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali;
- manutenzione delle parti comuni in ambito portuale, ivi compreso il mantenimento dei fondali;
- 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<sup>14</sup>;
- coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
- promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Per il periodo di durata dell'incarico di Presidente e di segretario generale dell'AdSP, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio (articolo 5, comma 1, capoverso comma 5). L'attività consultiva in materia legale e la rappresentanza e difesa della AdSP dinanzi a qualsiasi giurisdizione sono attribuiti agli avvocati dell'Ufficio legale interno della stessa autorità. Le AdSP possono comunque valersi del patrocinio dell'Avvocatura di Stato (articolo 5, comma 1, capoverso comma 7).

Il conto consuntivo delle AdSP è allegato allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le AdSP assicurano il massimo livello di trasparenza sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti. Il rendiconto della gestione finanziaria è soggetto al controllo della Corte dei conti (articolo 5, comma 1, capoverso commi 9 e 10).

---

dello Stretto (Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria; g) Mare di Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale); h) Mare di Sicilia occidentale (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani); i) Mare di Sicilia orientale (Augusta e Catania); l) Mare Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli); m) Mare Ionio (Taranto); n) Mare Adriatico centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona); o) Mare Adriatico centro-settentrionale (Ravenna); p) Mare Adriatico settentrionale (Venezia e Chioggia); q) Mare Adriatico orientale (Trieste).

<sup>11</sup> Il porto centrale è individuato ai sensi del Reg. UE 1315/2013 e in caso di due o più porti centrali, la sua scelta viene demandata al Ministro (articolo 5, commi da 1 a 3)

<sup>12</sup> Le AdSP vengono dalla qualificate enti pubblici non economici di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale.

<sup>13</sup> Di cui agli [articoli 16, 17 e 18](#).

<sup>14</sup> Di cui all'[articolo 16, comma 1](#), individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Le attività di manutenzione delle parti comuni nonché quelle di affidamento e controllo delle attività per la fornitura di servizi a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali, sono affidate in concessione dall'AdSP mediante procedura di evidenza pubblica. Le AdSP non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse (articolo 5, comma 1, capoverso commi 11 e 12).

È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché per quelli esistenti in altri ambiti portuali (articolo 5, comma 1, capoverso comma 13).

Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le AdSP si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (SID) (articolo 5, comma 1, capoverso comma 15).

Fino all'approvazione del regolamento di contabilità l'AdSP applica il regolamento di contabilità della soppressa autorità portuale. I bilanci delle sopresse autorità portuali sono mantenuti distinti fino alla chiusura dell'esercizio finanziario in corso alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame. Le AdSP subentrano alle Autorità portuali cessate nella proprietà e nel possesso dei beni e in tutti i rapporti in corso, ivi compresi quelli lavorativi (articolo 5, commi 3 e 4).

**La relazione tecnica** afferma preliminarmente che il provvedimento in esame, finalizzato a migliorare la competitività del sistema portuale e logistico e ad agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone nonché la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, sotto il profilo finanziario, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, assicurando l'invarianza della spesa pubblica. A tale riguardo la relazione tecnica evidenzia che:

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

La relazione tecnica precisa che 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.

Nel prospetto a seguire, la RT evidenzia come la riduzione del numero delle originarie autorità portuali determinerà conseguentemente una riduzione degli organi facenti parte delle stesse, passando dagli attuali 96 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 AP ex art. 7, legge n. 84/1994	Totale	Organi 15 AdSP ex art. 7, provv. in esame	Totale
Presidenti	24	Presidenti	15
Comitato portuale	24	Comitato di gestione	15
Segretario generale Segreteria tecnico-operativa (componenti variabili)	24	Segretario generale Segreteria tecnica	15 0
Collegio revisori dei conti	24	Collegio 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 vigente;
3. 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.

La relazione con riguardo ai singoli articoli evidenzia quanto segue.

#### 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 n. 84/1994 e reca l'elenco delle 15 autorità di sistema portuale, operando 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. 84/1994 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 la relazione tecnica rinvia a quanto già esposto in merito all'articolo 1.

**Al riguardo**, si evidenzia che le disposizioni in esame sono volte ad una riorganizzazione del sistema portuale italiano. Si ricorda che la RT riferita alla legge di delega n. 124/2015 aveva associato a detta riorganizzazione "consistenti risparmi", non quantificabili al momento del conferimento della delega. Tali risparmi, come pare desumersi dalla RT riferita al provvedimento in esame, dovrebbero discendere essenzialmente dalla riduzione del numero delle originarie autorità portuali e dalla conseguente riduzione degli organi facenti parte delle stesse.

Ciò premesso, si rileva che alle disposizioni non vengono ascritti effetti ai fini dei saldi di finanza pubblica. In proposito, appare comunque utile acquisire dal Governo elementi di valutazione rispetto agli effetti finanziari attesi dalla riorganizzazione prevista.

Per quanto attiene alle considerazioni in merito alla nuova *governance* prevista per le Autorità di sistema portuale, si rimanda a quanto espresso con riferimento agli articoli da 6 a 12 del provvedimento in esame in materia di Uffici territoriali portuali e organi dell'Autorità di sistema portuale.

Andrebbe infine acquisita conferma che il sistema informativo del demanio marittimo (SID) possa svolgere le attività indicate con le risorse disponibili a legislazione vigente.

### **ARTICOLI da 6 a 12**

#### **Uffici territoriali portuali e organi dell'Autorità di sistema portuale**

**Le norme** recano modifiche e integrazioni alla L. 84/1994. In particolare:

- introducono l'articolo 6-*bis* della L. 84/1994, prevedendo che presso ciascun porto già sede di Autorità portuale, l'AdSP costituisca un proprio ufficio territoriale a cui è preposto il Segretario generale o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo

in servizio presso le AdSP o tra le sopresse Autorità, con qualifica dirigenziale (articolo 6).

All'Ufficio spettano i seguenti compiti:

- a) istruttori, per le deliberazioni di competenza dell'AdSP;
- b) di proposta, con riferimento a materie di rilievo locale di competenza dell'AdSP;
- c) amministrativi propri e con potere deliberativo, con riferimento a materie di rilievo non strategico;
- d) vigilanza e controllo sotto la direzione dell' AdSP;
- sostituiscono l'articolo 7 della L. 84/1994, individuando quali organi dell'AdSP il Presidente, il Comitato di gestione, il Segretario generale e il Collegio dei revisori dei conti. 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. I componenti del Tavolo di partenariato della risorsa mare (di cui al successivo articolo 12) partecipano a titolo gratuito e non sono posti a carico del bilancio dell'AdSP eventuali rimborsi spese per la predetta partecipazione (articolo 7);
- sostituiscono l'articolo 8 della L. 84/1994, disciplinando la nomina, le funzioni e le prerogative del Presidente dell'AdSP. Il Presidente è scelto fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Ha la rappresentanza legale dell'AdSP, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Al Presidente spetta la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del piano operativo triennale ed è soggetto all'applicazione della disciplina in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi, nonché di limiti retributivi riguardanti il trattamento economico di chiunque riceva a carico delle finanze pubbliche emolumenti o retribuzioni nell'ambito di rapporti di lavoro dipendente o autonomo con pubbliche amministrazioni statali<sup>15</sup> (articolo 8);
- sostituiscono l'articolo 9 della L. 84/1994, disciplinando la composizione e le funzioni del Comitato di gestione dell'AdSP, che sostituisce l'attuale Comitato portuale (articolo 9).

Il Comitato è composto<sup>16</sup>:

- dal Presidente dell'AdSP;
- da un componente designato dalla regione;
- da un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, ove presente;

---

<sup>15</sup> Di cui all'articolo 23-ter del DL 201/2011.

<sup>16</sup> L'articolo 9 della L. 84/1994, nella sua attuale formulazione, prevede che il Comitato portuale possa essere formato fino a un massimo di 21 componenti.

- da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di autorità portuale inclusi nell' AdSP;
- da un rappresentante dell'autorità marittima, con diritto di voto nelle materie di competenza;
- intervengono sull'articolo 10 della L. 84/1994, in materia di Segretariato generale, sostituendo tale organo (composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa) con il Segretario generale e apportando modifiche formali e testuali all'attuale formulazione (articolo 10).

Restano sostanzialmente ferme le funzioni già attribuite al Segretariato generale;

- modificano l'articolo 11 della L. 84/1994, in materia di Collegio dei revisori dei conti. Viene modificata in particolare la sua composizione (3 membri effettivi e 2 membri supplenti in luogo di 3 membri effettivi e 3 membri supplenti) e introdotto il divieto che i componenti del Collegio partecipino in qualsiasi forma, alle attività attinenti le competenze dell'AdSP (articolo 11);
- introducono gli articoli 11-*bis* e 11-*ter* della L. 84/1994, prevedendo l'istituzione del Tavolo di partenariato della risorsa mare e del Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP. Laddove in un'unica AdSP confluiscono più porti già sedi di Autorità portuali, presso ognuno di questi è istituito il Tavolo del *Cluster* Marittimo (articolo 12).

Il **Tavolo di partenariato della risorsa mare**, presieduto dal Presidente dell' AdSP, è un organismo in cui confluisce la rappresentanza delle categorie professionali e vi partecipano le associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto. Al Tavolo vengono attribuite funzioni consultive di partenariato economico-sociale.

il **Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP**, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è un organo di coordinamento nazionale delle nuove Autorità con il compito di armonizzare le decisioni e strategie delle diverse AdSP. Il tavolo è composto dai Presidenti delle AdSP ed è coordinato da un soggetto nominato con DPCM, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al quale è applicata a disciplina in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi, nonché di limiti retributivi riguardanti il trattamento economico di chiunque riceva a carico delle finanze pubbliche emolumenti o retribuzioni nell'ambito di rapporti di lavoro dipendente o autonomo con pubbliche amministrazioni statali<sup>17</sup>.

La **relazione tecnica** afferma quanto segue:

#### Articolo 6

Gli 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 privi di potere decisionale sui temi di programmazione e pianificazione

---

<sup>17</sup> Di cui all'articolo 23-*ter* del DL 201/2011.

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 etc.) a supporto dell'attracco delle navi, di acquisizione documentazione di imbarco e sbarco merci e passeggeri, di piccole opere di ordinaria manutenzione in ambito di edilizia portuale, di gestione in ambito portuale della viabilità interna e della segnaletica stradale etc. 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

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 (60 secondo quanto indicato dalla stessa RT nella parte iniziale). Vengono meno inoltre i 24 componenti della segreteria tecnica del Segretariato generale, non più previsti. La relazione tecnica evidenzia, inoltre, come gli attuali 23 Comitati portuali delle AP contemplino quella che viene definita una pleora 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

Trattasi di previsione di carattere ordinamentale che non determina effetti finanziari.

#### Articolo 9

Sostituisce l'articolo 9 della legge n. 84/1994 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 n. 84/1994 tramite disposizioni di coordinamento testuale e pertanto non determina riflessi sulla finanza pubblica.

### Articolo 11

Sostituisce l'articolo 11 della legge n. 84/1994 in materia di Collegio dei revisori dei conti. Anche sotto tale profilo, la relazione tecnica segnala la riduzione dei collegi da 24 a 15, con conseguente razionalizzazione e possibile miglioramento in termini di efficienza.

### Articolo 12

La relazione tecnica afferma che le disposizioni presentano 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'art. 7, comma 2, della legge n. 84/1994, come modificato dal presente decreto, prevede espressamente che i componenti del tavolo partecipino a titolo gratuito.

Con riferimento al Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si precisa che l'emolumento del Presidente, determinato con decreto, 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 n. 311/2004 relativa alla struttura tecnica di missione.

**Al riguardo**, si rileva che le disposizioni in esame prevedono una revisione degli organi relativi alle Autorità di sistema portuale, diretta a ridurre tali organi e a snellirne la composizione.

Con riferimento all'istituzione dell'Ufficio territoriale presso ciascun porto già sede di Autorità portuale, appare necessario acquisire conferma che tale previsione sia attuabile nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In merito al Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP, la norma fa riferimento esclusivamente agli emolumenti del Presidente che viene posto a carico dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 238, della legge n. 311 del 2004. Nel rinviare in proposito a quanto successivamente indicato con riferimento ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che la norma in esame non specifica gli emolumenti eventualmente spettanti agli altri componenti del Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP; andrebbero pertanto esclusi oneri a tal riguardo.

Riguardo all'istituzione del Tavolo di partenariato della risorsa mare, l'articolo 7 del provvedimento in esame precisa che i componenti partecipano a titolo gratuito e non sono

posti a carico del bilancio dell'AdSP eventuali rimborsi spese per la predetta partecipazione. Appare opportuno acquisire ulteriori elementi volti comunque ad escludere effetti sulla finanza pubblica per i predetti rimborsi, definiti "eventuali" dalla norma in esame.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, (articolo 12, comma 1, capoverso 11-*ter*) si evidenzia che la norma pone a carico dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 238, della legge n. 311 del 2004 l'emolumento del presidente del Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

In proposito, si ricorda che la citata autorizzazione di spesa è destinata alla struttura tecnica di missione, istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 163, comma 3, lettera *a*), del decreto legislativo n. 163 del 2006,<sup>18</sup> in relazione alla quale, nel bilancio di previsione dello Stato è iscritto uno stanziamento di 3,3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016-2018 (capitolo 1080 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

Ciò premesso, appare necessario che il Governo assicuri che all'onere previsto dalla disposizione in esame si possa far fronte utilizzando le risorse destinate alla citata struttura tecnica di missione, senza comprometterne il funzionamento.

## **ARTICOLI da 13 a 17**

### **Ulteriori modifiche alla L. 84/1994**

**Le norme** recano ulteriori modifiche alla L. 84/1994. In particolare, le disposizioni:

- modificano l'articolo 12 della L. 84/1994, in materia di vigilanza sull'autorità portuale, prevedendo che l'autorità di sistema portuale sia sottoposta non solo alla vigilanza, ma anche all'indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (articolo 13);
- modificano l'articolo 14 della L. 84/1994, in materia di competenze dell'autorità marittima. Si prevede che l'autorità marittima debba provvedere, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza (articolo 14);

---

<sup>18</sup> Il decreto legislativo n. 163 del 2006 è stato recentemente abrogato dal decreto legislativo n. 50 del 2016, il quale all'articolo 214, comma 3, disciplina la struttura tecnica di missione della quale si avvale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- abrogano l'articolo 15 della L. 84/1994 in materia di commissioni consultive (articolo 15).

La **relazione illustrativa** afferma che le funzioni delle commissioni soppresse, a livello locale, saranno in parte svolte dai Tavoli di partenariato della risorsa mare di cui al precedente articolo 12;

- introducono l'articolo 15-*bis* della L. 84/1994, che prevede lo sportello unico amministrativo presso l'AdSP. Lo sportello svolge funzione unica di *front office* per i soggetti chiamati a operare nel porto per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi che non riguardano attività commerciali e industriali (articolo 16);
- recano modifiche di coordinamento all'articolo 17 della L. 94/1994, in materia di concessione di aree e banchine (articolo 17).

La **relazione tecnica** afferma quanto segue.

#### Articolo 13

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

#### Articolo 14

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

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

#### Articolo 16

Le previsioni presentano 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 farvi fronte con le risorse umane, strumentali e finanziaria disponibili a legislazione vigente.

#### Articolo 17

Si prevedono disposizioni di coordinamento testuale che, pertanto, non rilevano in alcun modo sotto il profilo finanziario.

**Al riguardo**, con riferimento agli adempimenti, aggiuntivi rispetto a quelli previsti a legislazione vigente, a carico delle autorità marittime (articolo 14) e all'istituzione dello sportello unico nell'ambito delle Autorità di sistema marittimo (articolo 16) appare utile acquisire dati ed elementi di valutazione volti a suffragare la possibilità di attuare tali disposizioni nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.

## **ARTICOLO 18**

### **Sportello unico doganale e dei controlli**

**Normativa vigente** L'articolo 4, commi da 57 a 60, della L. 350/2003 (Legge finanziaria 2004), ha istituito, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, presso gli uffici dell'Agenzia delle dogane, lo «Sportello unico doganale», per semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e per concentrare le attività istruttorie, anche di competenza di amministrazioni diverse, connesse alle predette operazioni.

**Le norme** prevedono che allo Sportello unico doganale, di cui all'articolo 4, comma 57, della L. 350/2003, siano 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 anche sui procedimenti 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 sono coordinati dall'ufficio doganale e si eseguono contemporaneamente e nello stesso luogo (comma 1). Con DPCM sono individuate le risorse umane, strumentali e finanziarie per lo svolgimento dei compiti previsti dal comma 1, di cui l'Ufficio doganale può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 2).

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni in esame presentano 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.

**Al riguardo**, si osserva che la RT non fornisce elementi volti a confermare l'effettiva possibilità che lo sportello unico doganale possa far fronte ai nuovi compiti con le risorse già

disponibili. A tal fine la norma rinvia anche ad un DPCM che individui le risorse di cui lo sportello potrà avvalersi, senza peraltro indicare tali dotazioni. In proposito, andrebbero quindi acquisiti ulteriori elementi di valutazione.

## **ARTICOLO 20**

### **Disposizioni transitorie e clausola di invarianza finanziaria**

**Le norme** prevedono che gli organi delle soppresse Autorità portuali restino in carica sino all'insediamento dei nuovi organi delle AdSP (comma 1).

All'attuazione delle disposizioni in esame si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 2).

La **relazione tecnica** nulla aggiunge al contenuto delle norme.

**Al riguardo**, non vi sono osservazioni da formulare per quanto attiene ai profili di quantificazione.