



Corte dei Conti

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Determinazione e relazione sul risultato del controllo
eseguito sulla gestione finanziaria
dell'AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI
per l'esercizio 2014

Relatore: Consigliere Piergiorgio Della Ventura

Ha collaborato per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la dr.ssa Valeria Cervo

Determinazione n. 105/2016



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 25 ottobre 2016;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

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

visto l'art. 6, comma 4, della citata legge 84/1994, come sostituito con l'art. 8-bis, comma 1, lettera c) del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, 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 prevista dalla citata legge n. 84 del 1994 ed è stato stabilito che il controllo sulle Autorità portuali, disposto dal citato art. 8 bis del decreto legge n. 457 del 1997, è riconducibile alla previsione normativa dell'art. 2 della ripetuta legge n. 259 del 1958;

visto il conto consuntivo dell'Autorità suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2014, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmesse alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Piergiorgio Della Ventura 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'Autorità portuale di Napoli per l'esercizio 2014;

MODULARIO
C.C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa all'esercizio 2014, risulta che:

1. la gestione economico patrimoniale evidenzia:
 - un risultato economico di esercizio di euro 4.991.816 (euro 3.961.076 nel 2013);
 - un patrimonio netto pari a 170.422.081 euro, incrementato del 3,02 per cento rispetto al 2013;
2. la gestione finanziaria di competenza mostra un disavanzo di euro 5.601.225, con peggioramento rispetto al risultato dell'esercizio 2013 - che aveva riportato un avanzo di euro 6.932.567 - a causa dei maggiori impegni di parte capitale;
3. il risultato di amministrazione è di euro 81.768.790, diminuito del 7,42 per cento rispetto a quello del 2013 (euro 88.319.602);
4. situazioni di criticità persistono nell'ambito della realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, soprattutto a causa del protrarsi dei lavori e dei tempi tecnici necessari alla continua revisione dei progetti già approvati, che hanno causato il prolungamento dei lavori, con conseguente lievitazione dei costi;
5. la maggior parte dei residui afferisce, infatti, alla parte capitale, rappresentando, per i residui attivi, il 78,93 per cento del totale e, per i residui passivi, il 97,34 per cento del totale;
6. l'attuazione di tutte le grandi opere infrastrutturali è, comunque, fortemente collegata all'approvazione definitiva del Nuovo Piano Regolatore Portuale, che ancora si trova in fase istruttoria;
7. l'Autorità portuale di Napoli ha, peraltro, proseguito il processo di riqualificazione del porto di Castellammare di Stabia, con lavori di raccolta, trasporto e conferimento di rifiuti abbandonati da ignoti presso le aree demaniali marittime;
8. la gestione relativa alle entrate proprie dell'Ente per canoni demaniali ha registrato accertamenti per 10,5 mln di euro, a fronte di 12,9 mln di euro nel 2013; gli importi delle riscossioni sono, invece, raddoppiati, da 4,6 mln di euro nel 2013 a 8,9 mln di euro nel 2014. Ciò testimonia l'impegno dell'ente nella riscossione e nel recupero dei crediti;
9. il traffico portuale evidenzia una crescita significativa nel traffico delle rinfuse liquide e solide, fattore di stimolo per il settore commerciale ed industriale;

MODULARIO
C. G. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

10. il costo del personale ha registrato una flessione nel 2014, a causa della cessazione dal servizio di due unità al 31 dicembre 2014;
11. le partecipazioni azionarie evidenziano un valore patrimoniale pari ad euro 368.000 nel 2014, a causa della messa in liquidazione di tre Società nel 2014;
12. l'ente non risulta aver adempiuto agli obblighi di comunicazione di cui alla legge n. 191 del 2009, relativamente alla propria situazione immobiliare; ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del conto consuntivo - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il conto consuntivo per l' esercizio 2014 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Autorità portuale di Napoli, l'unità relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE

Piergiorgio Della Ventura

PRESIDENTE

Enrica Laterza

Depositata in Segreteria 15 NOV. 2016

PER COPIA CONFORME

M. DIRETTORE
(Dott. Roberto Zito)

2014-2015
anno 2014

S O M M A R I O

PREMESSA.....	10
1. LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO	11
2. GLI ORGANI	17
Il Presidente.....	17
2.2 Il Comitato Portuale.....	18
2.3 Il collegio dei revisori dei conti.....	18
2.4 Le spese per gli Organi	19
2.5 Il segretario generale.....	19
3 IL PERSONALE	20
3.1 Pianta organica e consistenza del personale.....	20
3.2 Costo del personale.....	21
3.3 I controlli interni	22
3.4 La verifica dei limiti di spesa	23
4. LA PIANIFICAZIONE E LA PROGRAMMAZIONE	24
4.1 Il piano regolatore portuale.....	24
4.2 Il Piano Operativo Triennale	26
4.3 Il programma triennale delle opere.....	26
5. L'ATTIVITÀ	33
5.1 Le opere di grande infrastrutturazione del Porto di Napoli.....	33
5.2 Le opere di grande infrastrutturazione del Porto di Castellammare di Stabia	36
5.3 L'attività promozionale	36
5.4 L'attività di studio e di ricerca	37
5.5 L'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali.....	38
5.6 La security.....	39
5.7 L'attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo	41
5.8 Il traffico portuale	45
5.9 I servizi di interesse generale.....	46
6. LA GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	48
6.1 I principali saldi della gestione finanziaria ed economico-patrimoniale.....	49
6.2 Gli accertamenti e gli impegni del rendiconto finanziario	50
6.2.1 Le entrate correnti	52

6.2.2 Le spese correnti	52
6.2.3 Le entrate in conto capitale.....	53
6.2.4 Le spese in conto capitale.....	53
6.3 La situazione amministrativa	55
6.4 La gestione dei residui	56
6.5 Il conto economico.....	57
6.6 Lo stato patrimoniale	59
6.7 Le partecipazioni azionarie.....	63
7. CONCLUSIONI	65

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Le spese impegnate per gli Organi amministrativi e di controllo —.....	19
Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio	20
Tabella 3 - il costo del personale.....	21
Tabella 4 - il costo globale e medio unitario del personale —.....	22
Tabella 5 – Sintesi del Piano operativo triennale 2013/2015 – Esercizio 2013 —.....	27
Tabella 6 - Sintesi del Piano triennale operativo 2013/2015 – Esercizio 2014 - –	27
Tabella 7 - Sintesi del Piano triennale operativo 2013/2015 – Esercizio 2015 —	27
Tabella 8 – Piano triennale 2015/2017 – Articolazione copertura finanziaria - Esercizio 2015 –	29
Tabella 9 - Piano triennale 2015/2017 – Articolazione copertura finanziaria - Esercizio 2016 –....	30
Tabella 10 Piano triennale 2015/2017 – Articolazione copertura finanziaria - Esercizio 2017 –	32
Tabella 11 - Gli impegni per le grandi opere infrastrutturali.....	35
Tabella 12 - Gli impegni per l'attività promozionale —.....	36
Tabella 13 - Gli impegni per manutenzione ordinaria –	38
Tabella 14 - Gli impegni per manutenzione straordinaria —.....	39
Tabella 15 – Accertamenti e Impegni per diritti e adempimenti di Security –.....	40
Tabella 16 – Le tipologie di servizi specialistici richiesti per il porto di Napoli.....	41
Tabella 17 – Concessioni verificate nell'esercizio 2014	43
Tabella 18 - Le entrate da canoni demaniali —	45
Tabella 19 - Il traffico portuale	46
Tabella 20 - I provvedimenti di approvazione del rendiconto 2014.....	48
Tabella 21 - I principali saldi della gestione finanziaria ed economico-patrimoniale –.....	49
Tabella 22 – Accertamenti ed impegni di competenza –.....	50
Tabella 23 - Entrate e spese correnti –.....	51
Tabella 24 - Entrate e spese in conto capitale –	54
Tabella 25 - La situazione amministrativa –	55
Tabella 26 - La gestione dei residui attivi–	56
Tabella 27 - La gestione dei residui passivi –	56
Tabella 28 - Le variazioni dei residui –	57
Tabella 29 - Il conto economico –.....	59
Tabella 30 - Lo stato patrimoniale – Le attività -	61
Tabella 31 - Lo stato patrimoniale – Le passività -	62
Tabella 32 - Le partecipazioni azionarie nel 2014 –.....	64

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi degli articoli 2 e 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria relativa al 2014 dell'Autorità portuale di Napoli, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il precedente referto è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 52/2015 del 15 maggio 2015 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVII legislatura, Doc. XV, n. 276.

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

L'Autorità portuale di Napoli, come già riferito nelle precedenti relazioni, estende la sua circoscrizione territoriale al porto di Castellammare di Stabia, in base al decreto del Ministero dei trasporti del 18 settembre 2006.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato è ancora costituito dalla legge n. 84 del 1994, nel testo vigente prima della pubblicazione del decreto legislativo n. 169/2016 (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.

La legge 27 dicembre 2013, n.147 (legge di stabilità 2014), ai commi 732 e 733, in attesa del riordino della materia (poi avvenuta con il d.lgs. n. 169/2016, cit.), ha dettato norme volte a ridurre il contenzioso derivante dall'applicazione dei criteri per il calcolo dei canoni delle concessioni demaniali marittime, prevedendo la definizione integrale dei procedimenti giudiziari pendenti alla data del 30 settembre 2013, attraverso il pagamento da parte del soggetto interessato di un importo, in un'unica soluzione, pari al 30 per cento delle somme dovute o di un importo pari al 60 per cento delle stesse, oltre agli interessi legali, rateizzato fino ad un massimo di sei rate annuali, secondo un piano approvato dall'ente gestore. Sempre in materia di canoni è intervenuta la legge n.89/2014, che all'art.12 bis ha previsto che i canoni delle concessioni demaniali marittime, dovuti a decorrere dall'anno 2014, devono essere versati entro il 15 settembre di ciascun anno; ha previsto inoltre l'intensificazione dei controlli, da parte degli enti gestori, voltati a verificare l'adempimento da parte dei concessionari dell'obbligo di versamento dei canoni nei termini previsti.

La legge n.147/2013, inoltre, ha integrato la disciplina che regola il lavoro temporaneo nei porti prevista dall'art.17 della legge n.84/94, aggiungendo il comma 15-bis riguardante le imprese o agenzie che svolgono esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo e si trovino in stato di grave crisi economica.

L'art.13 della legge 21 febbraio 2014, n.9, riguardante *“Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo”*, prevede la revoca di alcune assegnazioni di contributi disposte dal CIPE nel 2006 e nel 2010, l'afflusso di tali somme nel Fondo di cui all'art. 32, comma 6, della legge 15 luglio 2011, n. 111 e la successiva destinazione di tali somme ad interventi specificamente individuati. Prevede inoltre (comma 4 dell'art.13), la revoca dei fondi statali (di cui all'articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296), trasferiti o assegnati alle Autorità portuali, anche mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello

Stato, per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali, essendo trascorsi almeno due anni dal trasferimento o dall'assegnazione, non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori.

Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1, dell'articolo 18-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4, dell'art.13, della legge n.9/2014.

L'art.29 della legge 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, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge. Lo schema del decreto recante il Piano è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere deve essere espresso entro 30 giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato. Il Piano è stato approvato dal Consiglio dei ministri nel luglio 2015 ed ha superato anche l'esame delle Commissioni parlamentari.

Inoltre, allo scopo di accelerare i progetti inerenti alla logistica portuale, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge n. 164/2014, le Autorità portuali devono presentare alla Presidenza del Consiglio dei ministri, un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredata dai relativi cronoprogrammi 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.

La legge di stabilità 2015 (l.23 dicembre 2014, n.190), all'art. 1, comma 236, interviene sulle disposizioni sopra menzionate della legge n.9/2014, 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 legge n. 84/1994, 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 (comma 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, comma 4, della legge n.9/2014.

Il comma 611 della legge di stabilità 2015 prevede che le A.P. 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 comma 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, corredata di un'apposita relazione tecnica, è trasmesso alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicato nel sito internet istituzionale 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 decreto legislativo n.33/2013.

La legge 7 agosto 2015, n. 124, contenente deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, all'art.8, comma 1, ha previsto la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali di cui alla legge n. 84/1994, 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 recente decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 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, comma 2, entrate in vigore il 31 agosto scorso.

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 forte 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, in luogo delle precedenti 24, a loro volta

dirette da un *board* snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale. E' stata prevista, inoltre, una marcata centralizzazione delle scelte strategiche, allo scopo di evitare la competizione tra porti vicini e stimolare invece la cooperazione.

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.

Per quel che riguarda la semplificazione, è da rilevare che, rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, il decreto prevede l'istituzione di due sportelli che abbasseranno drasticamente 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.

Sono 57 i porti di rilevanza nazionale che vengono riorganizzati nelle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti *core* dall'Unione europea.

Le Autorità di sistema portuale individuate dalla nuova normativa sono le seguenti:

- 1) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: Porti di Genova, Savona e Vado Ligure;
- 2) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale: Porti di La Spezia e Marina di Carrara;
- 3) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale: Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferaio, e Rio Marina e Cavo;
- 4) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale: Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;
- 5) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia;
- 6) Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto: Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria;
- 7) Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna: Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale);

- 8) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale: Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani;
- 9) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: Porti di Augusta e Catania;
- 10) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli;
- 11) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Porto di Taranto;
- 12) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona;
- 13) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale: Porto di Ravenna;
- 14) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: Porti di Venezia e Chioggia;
- 15) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: Porto di Trieste.

Alle su dette 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. Ogni Autorità di Sistema Portuale avrà al suo interno due sportelli unici e opererà in stretta relazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

Sotto il profilo organizzativo e gestionale, le Autorità di Sistema Portuale saranno 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 sarà guidato 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 da circa 336 membri a livello nazionale a 70 persone a livello nazionale.

I rappresentanti degli operatori e delle imprese faranno parte, invece, degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare, con funzioni consultive: potranno partecipare al processo decisionale, non potranno più votare 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.

Sulla base delle disposizioni della riforma, l'Autorità portuale di Napoli e quella di Salerno confluiranno nella nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che comprenderà quindi i porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia.