

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente schema di decreto è stato predisposto in attuazione della delega contenuta all'articolo 8, comma 6, della legge 7 agosto 2015, n. 124. La norma prevede che, entro dodici mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, il Governo può adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo adottato. In aderenza alla volontà del legislatore delegante, il provvedimento prevede modifiche di alcune norme della legge 28 gennaio 1994, n. 84, già modificate dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, nonché di altre ulteriori disposizioni della legge stessa per fini di coordinamento. Inoltre, adegua i contenuti dell'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 alle norme del presente provvedimento, per quanto riguarda la classificazione dei porti.

Lo schema di decreto si compone di diciassette articoli. Ai sensi dei commi 5 e 6 dell'articolo 8 della legge 7 agosto 2015, n. 124, sullo stesso saranno acquisiti i pareri della Conferenza Unificata e del Consiglio di Stato nonché della Commissione parlamentare per la semplificazione e delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari.

L'articolo 1 indica le finalità del decreto, stabilendo che lo stesso modifica gli articoli 4, 5, 6, 6-bis, 7, 8, 9, 11, 11-bis, 14, 15, 15-bis e 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificati dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, nonché l'Allegato A alla medesima legge.

L'articolo 2 sostituisce l'articolo 4 della legge n. 84/94. Esso è relativo alla classificazione dei porti. Si ricorda che l'attuale classificazione dei porti prevede due categorie:

- categoria I: porti finalizzati alla difesa e alla sicurezza dello Stato;
- categoria II: porti non finalizzati alla difesa, a sua volta divisa nelle seguenti tre classi:
 - 1) classe I: porti di rilevanza economica internazionale;
 - 2) classe II: porti di rilevanza nazionale;
 - 3) classe III: porti di rilevanza regionale o interregionale.

Si tratta di porti (categoria II) nei quali si possono esercitare attività commerciali, industriali e petrolifere, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto. La distinzione tra le tre classi è rimessa a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla base del traffico, della capacità operativa e dell'efficienza. Tale distinzione, già di per sé molto complessa, non teneva conto della potestà concorrente in materia di porti prevista dall'articolo 117 della Costituzione, novellata nell'anno 2001. La modifica attuale tiene conto del riparto di competenze costituzionali tra Stato e Regioni, prevedendo la soppressione delle classi della categoria II e creando una netta distinzione tra porti nazionali e porti regionali. Si evidenzia, inoltre, che la modifica si è resa necessaria anche per dividere gli oneri relativi alle spese infrastrutturali nei porti fra Stato e Enti locali. Inoltre, con la nuova classificazione è previsto al comma 2 che le funzioni dei porti non sono più predeterminate normativamente, bensì sono stabilite dal piano regolatore portuale, al fine di rendere più snelle le modifiche di utilizzo delle aree portuali rispetto al mutare dei traffici commerciali. L'articolo prevede, quindi, la seguente classificazione dei porti:

- categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- categoria II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza internazionale e nazionale, rientranti nelle AdSP;



- categoria III, porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza interregionale e regionale.

L'articolo 3 modifica l'articolo 5 della legge n. 84/94 relativo alla disciplina del piano regolatore di sistema portuale, il quale delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Nell'articolo si sopprime il riferimento ai porti di classe I, II e III, al fine di allineare la disposizione alla diversa classificazione introdotta nell'articolo precedente. Inoltre, si espungono i riferimenti al rapporto di sicurezza previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, in quanto abrogato dall'art. 30 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, nonché al decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, abrogato, invece, dal decreto legislativo 4 agosto 1999 n.351. Al riguardo, si rappresenta che non è stato fatto alcun altro riferimento al rapporto di sicurezza portuale previsto nel piano regolatore portuale, in quanto anche il decreto del Ministro dell'ambiente 16 maggio 2001, n. 293, previsto dall'articolo 4, comma 3, del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, il quale prevedeva che le risultanze del rapporto integrato di sicurezza portuale venissero inserite nel piano regolatore di cui all'articolo 5, comma 5, della legge n.84/94, è stato abrogato dal decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105 (c.d. Seveso III). Attualmente, per effetto delle abrogazioni citate, i piani di sicurezza e di emergenza portuale di cui al decreto 16 maggio 2001, n. 293 dovranno essere elaborati da chi svolge le singole attività presenti nell'area portuale indicate nel decreto legislativo n. 105/2015 (c.d. Seveso III). Nella norma si provvede, infine, ad apportare correzioni strettamente linguistiche e di coordinamento, nonché a rettificare un richiamo normativo errato.

L'articolo 4, oltre ad apportare correzioni strettamente linguistiche, novella l'articolo 6 della legge n. 84/94 che reca la disciplina dei compiti e delle funzioni delle AdSP. La norma prevede che i servizi di interesse generale non siano più individuati con decreto ministeriale. Infatti, la materia di tali servizi, dal 1994 ad oggi, ha subito un'evoluzione completa sia per quanto riguarda le competenze, ormai prevalentemente di comuni e regioni, sia per quanto riguarda le procedure di affidamento, da ultimo con il recepimento nel nuovo codice degli appalti della direttiva UE sulle concessioni di servizi. Le competenze delle AdSP in materia di servizi di interesse generale sono state erose nel tempo (es. servizio idrico, raccolta rifiuti...) e sono ormai residuali, il che renderebbe l'individuazione compiuta con decreto di natura meramente ricognitiva e non attributiva di competenze. Per quanto concerne, poi, le procedure di affidamento, si applicano ormai le regole di cui al nuovo codice degli appalti. L'individuazione dei servizi di propria competenza da affidarsi mediante gara può essere più utilmente compiuta dalla singola AdSP, nel rispetto delle vigenti normative in materia. La norma provvede, altresì, ad apportare mere correzioni linguistiche, nonché a rettificare alcuni richiami normativi.

L'articolo 5 modifica l'articolo 6-bis della legge n. 84/94. L'articolo 6-bis è stato introdotto dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e prevede l'istituzione da parte dell' AdSP, presso ciascun porto già sede di Autorità portuale, di un proprio ufficio territoriale cui è preposto il Segretario generale o un suo delegato. Tali uffici hanno funzioni di gestione operativa dei traffici in porto, sia in relazione alle navi che alle merci, ma sono privi di potere decisionale sui temi di programmazione e pianificazione strategica. L'inserimento della lettera c-bis) è finalizzato ad allineare la disciplina delle modalità di rilascio delle concessioni della durata di quattro anni da parte del Segretario generale o suo delegato preposto all'Ufficio territoriale portuale, con quella prevista per il Presidente dell'AdSP. La disposizione opera, inoltre, delle mere correzioni formali.

L'articolo 6 apporta modifiche all'articolo 7 della legge n. 84/94 che prevede che gli organi dell'AdSP sono: il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. Si conferma che gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza dei componenti del



Comitato di gestione sono a carico del bilancio dell'AdSP, ma si attribuisce la competenza per la determinazione al solo Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di eliminare il conflitto di interessi del Comitato di gestione sull'argomento, in quanto Organo presieduto dallo stesso soggetto che deve determinare gli emolumenti (il Presidente). Inoltre, per sistematicità, si sopprimono le disposizioni sulla gratuità della partecipazione all'organismo di partenariato e sugli eventuali rimborsi per collocarle nell'articolo che disciplina tale organismo (articolo 11-*bis*).

L'articolo 7 modifica l'articolo 8 della legge n. 84/94 relativo al Presidente dell'AdSP. Si è intervenuti sulla disposizione, espungendo dal secondo comma dell'articolo 8 il riferimento ai poteri riservati agli Organi dell'AdSP diversi dal Presidente - dettagliatamente previsti nell'articolato, al fine di operare una semplificazione terminologica. Si è, inoltre, precisato che il riferimento alle deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti contenuto alla lettera n) del terzo comma del predetto articolo, poiché la stessa non ha competenze in materia di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali e di concessioni (amministrazione attiva), è riferito esclusivamente agli aspetti di competenza di quest'ultima. In ultimo, si prevede che il Presidente dell'AdSP, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, sentita la Commissione consultiva, adotta il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della durata di tre anni trascorsi i quali viene rivisto. Il Piano ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico. I citati piani di impresa costituiscono una proposta di investimento, con annessi impegni sui volumi di traffico ed assunzioni, che il potenziale terminalista propone all'AdSP per l'ottenimento della concessione. Sulla base del Piano dell'organico del porto il Presidente può conseguentemente adottare, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, "Piani Operativi di Intervento per il Lavoro Portuale", finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato. Si specifica, infatti, che non viene introdotta una nuova attribuzione, ma traslata dalla competenza generica dell'ente al suo Presidente in ragione della valenza che assume il lavoro portuale nel contesto, appunto, del ruolo e della *governance* dell'AdSP. Tale ruolo consente, in perfetta aderenza con i principi contenuti nella legge delegante, anche un controllo della consistenza organica, della specialità e specializzazione dei lavoratori per far fronte ad impegni sempre crescenti nelle attività di movimentazione di merce in genere, nell'utilizzo dei complessi macchinari e in generale degli arredi portuali. In tal senso, la disposizione interviene proprio adeguando le attribuzioni della figura del Presidente dell'AdSP, attribuzioni già oggetto di disciplina del decreto delegato. Ciò rileva in particolare nelle dinamiche e nelle caratteristiche dei nuovi trasporti marittimi, legati al gigantismo navale, alla celerità del ciclo logistico, alla variazioni di investimenti e di sedi dei grandi terminalisti, forse legati alla scelta di nuove rotte e di nuovi mercati. Poter contare e approntare un sistema che faccia leva su una manodopera adeguata numericamente e qualitativamente, infatti, deve essere una responsabilità di chi assume la gestione del porto e delle sue complesse attività. Così come allo stesso deve essere riconosciuta la possibilità, attraverso i piani operativi, di individuare dei meccanismi di riqualificazione e di riconversione. Al riguardo, non va sottaciuto l'alto gradiente di criticità e di complessità del lavoro portuale e dei rischi intrinsecamente elevati che ne caratterizzano le dinamiche.

L'articolo 8 modifica l'articolo 9 della legge n. 84/94 che detta disposizioni in materia di composizione, funzionamento e attribuzioni del Comitato di gestione. Con la novella del primo comma, si chiariscono le modalità di individuazione del rappresentante dell'autorità marittima in seno al Comitato di gestione. Si stabilisce, infatti, che il Comitato di gestione è composto anche dal Direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'AdSP e, su sua designazione, dal rappresentante dell'Autorità Marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'AdSP. Inoltre, si è intervenuti sul secondo comma per specificare



che ai componenti del Comitato di gestione designati da regioni e sindaci si applicano le disposizioni del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, recante disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico. Sempre al secondo comma si è ulteriormente specificato che gli stessi non possono rivestire incarichi di componente di organo politico amministrativo sia di livello regionale che locale e che, se rivestono i predetti incarichi, decadono di diritto alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Infine per rendere più celere la costituzione dei Comitati di gestione si prevede che qualora le designazioni non pervengano entro il termine di trenta giorni indicato dalla norma, il Comitato di gestione è comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti. Si prevede anche che il Comitato di gestione approva, su proposta del Presidente, trenta giorni prima della scadenza del piano regolatore di sistema portuale vigente, il piano operativo triennale concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche. Per la prima redazione del piano, l'approvazione deve intervenire entro novanta giorni dal suo insediamento. Infine, si sono espunte le seguenti parole "fatto salvo quanto previsto al comma 1, lettera a)", in quanto la prevalenza del voto del Presidente in caso di parità dei voti espressi rafforza la regola della maggioranza, e non costituisce eccezione. La norma provvede anche a rettificare un richiamo normativo e a coordinare il testo dell'articolo con quello dell'articolo 6-bis in tema di rilascio delle concessioni di durata fino a quattro anni che viene modificato dal presente provvedimento e a prevedere che il Comitato di gestione delibera sul Piano dell'Organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94.

L'articolo 9 novella l'articolo 11 della legge n. 84/94 relativo al Collegio dei revisori dei conti. Si è intervenuti sulla disposizione operando una correzione terminologica in relazione agli atti del Collegio. Infatti, considerato che il Collegio dei revisori dei conti svolge una funzione principalmente di controllo e non decisoria sugli atti contabili dell'ente, il termine "pareri" in luogo di quello di "delibere" appare più opportuno. Inoltre, poiché il collegio dei revisori è costituito al massimo da tre persone e la maggioranza dei componenti non può che essere di 2/3, quindi assoluta, si è espunto il riferimento alla maggioranza assoluta per l'assunzione delle delibere del Collegio, previsto dall'articolo 11, comma 5.

L'articolo 10 apporta una modifica all'articolo 11-bis della legge n. 84/94 che ha istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare. Conseguentemente alla soppressione del secondo e del terzo periodo del comma 2, dell'articolo 7, della legge n. 84/94 che stabiliva la partecipazione, a titolo gratuito, dei componenti dell'Organismo e la corresponsione degli eventuali rimborsi spese. provvedendo a modificare la norma, inserendo tali disposizioni nell'articolo in esame, per operare un maggiore coordinamento sotto il profilo sistematico.

L'articolo 11 provvede a modificare l'articolo 14 della legge n. 84/94 relativo alle competenze dell'autorità AdSP, sostituendo la dizione relativa alle autorità portuali con la dizione corretta di AdSP al fine proprio di unificare la terminologia.

L'articolo 12 modifica l'articolo 15 della legge n. 84/94 in materia di commissione consultiva, coordinando le funzioni della commissione consultiva in ordine al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16, 17 e 18 con quanto previsto dai medesimi articoli, nonché in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori. La norma provvede, altresì, ad apportare una mera correzione stilistica.

L'articolo 13 apporta una modifica all'articolo 15-bis della legge n. 84/94 costitutivo dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi che non riguardano le attività commerciali e industriali in porto. In considerazione della diversificazione dei modelli delle AdSP (costituite da uno, due o più porti) e delle diverse modalità organizzative



dalle quali provengono, e che le stesse possono adottare, si è ritenuto maggiormente funzionale che lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) sia disciplinato da ogni singola autorità con proprio provvedimento con maggiori caratteristiche di flessibilità e adattabilità alle peculiarità locali piuttosto che con un regolamento ministeriale. E' stata, pertanto, effettuata la citata modifica, prevedendo non l'utilizzo del decreto ministeriale, bensì l'utilizzo di un decreto del Presidente dell'AdSP.

L'articolo 14 modifica l'articolo 18-bis della legge n. 84/94, introducendo alla rubrica la dizione corretta di "Autorità di sistema portuale", in luogo di quella di "autorità portuali".

L'articolo 15 reca disposizioni ulteriori aggiornando la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ai contenuti del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. Nello specifico si procede ad aggiornare la definizione di autorità portuali e autorità portuale in Autorità di Sistema Portuale. Inoltre la norma modifica l'articolo 22 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, introducendo una norma transitoria anche per i porti facenti parte delle AdSP ed il cui il piano regolatore portuale è stato adottato dall'autorità marittima, in quanto fino alla riforma introdotta dal decreto legislativo n. 169/2016 non erano sedi di autorità portuale. Si inserisce un ulteriore periodo inerente la variante-stralcio. La variante-stralcio è uno strumento che può essere adottato solo successivamente all'approvazione dei nuovi piani regolatori di sistema portuale. Al riguardo, si è avvertita la necessità che un simile strumento di pianificazione possa essere eventualmente adottato anche in fase transitoria, per un tempo limitato. Ciò, al fine di rendere possibile, in questa fase, la programmazione e la successiva progettazione di interventi infrastrutturali che si rendessero necessari e indifferibili, non previsti dai piani regolatori di sistema portuale vigenti, e non veicolabili, quali adeguamenti tecnico funzionali. Apporta una correzione linguistica all'allegato A della legge n. 84/94 contenente l'indicazione dei limiti territoriali delle AdSP. E, in ultimo, si modifica l'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, sopprimendo il riferimento alla classe I dei porti di categoria II, effettuando un coordinamento con le modifiche apportate con il presente decreto alla categoria dei porti e si modifica l'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sostituendo la parola "Jonio" con "Ionio". Si prevede, inoltre, che il decreto del Presidente dell'AdSP che disciplina le modalità organizzative e di funzionamento dello Sportello Unico amministrativo è emanato entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, con la conseguente soppressione del comma 2 dell'articolo 18 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. Infine, si dispone che, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto, il Presidente dell'AdSP adotta il Piano di cui all'articolo 8, comma 3, lettera s-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

L'articolo 16 reca la consueta clausola di neutralità finanziaria del provvedimento. Dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 17 è relativo alla data di entrata in vigore. Si prevede che il decreto entra in vigore il giorno successivo della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. La necessità di tale previsione trova la sua ratio nella necessità di assicurare che le nomine dei componenti dei Comitati di gestione, attualmente in corso di svolgimento, siano in linea con la nuova disciplina in tema di incompatibilità ove si prevede che sono esclusi dalle designazioni a componenti dei Comitati di gestione coloro che rivestono incarichi di organo di indirizzo politico-amministrativo.



RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo recante "disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 7 agosto 2015, n. 124".

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Il decreto è adottato su proposta del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

C) Tipologia dell'atto:

Il presente decreto è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nell'articolo 8, comma 6, della legge n. 124 del 7 agosto 2015. La norma prevede che entro dodici mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 il Governo può adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo adottato. In aderenza alla volontà del legislatore delegante, il provvedimento si rende necessario al fine di adeguare ulteriormente la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ai contenuti del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e, altresì, al fine di apportare delle mere correzioni al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 16).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Il contenuto dell'articolo 16 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate e in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione del decreto legislativo comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle Amministrazioni interessate



dal presente decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli ulteriori articoli dello schema di provvedimento rilevanti ai fini della presente relazione tecnico-finanziaria.

L'articolo 1 stabilisce che il decreto modifica gli articoli 4, 5, 6, 6-bis, 7, 8, 9, 11, 11-bis, 14, 15, 15-bis e 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificati dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, nonché l'Allegato A alla medesima legge. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 2 sostituisce l'articolo 4 della legge n. 84/94. La classificazione dei porti della categoria II in classi era necessaria per la corretta attribuzione delle spese infrastrutturali fra Stato e enti locali. Considerato che non è più in vigore il vincolo di contribuzione (articolo 13, comma 1, lettera d), della legge n. 84/94), e tenuto conto, altresì, della istituzione delle Autorità di sistema portuale, si ritiene opportuno procedere alla classificazione in via normativa e su base ricognitiva, distinguendo, pertanto, tra porti di categoria I finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, porti di categoria II, di rilevanza internazionale e nazionale, rientranti nelle AdSP e, infine, porti di categoria III, di rilevanza interregionale e regionale. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 3 modifica l'articolo 5 della legge n. 84/94. Nell'articolo si sopprime il riferimento ai porti di classe I, II e III e, altresì, si sopprime il richiamo al rapporto di sicurezza previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, in quanto norma non più in vigore. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4 modifica l'articolo 6 della legge n. 84/94. Novella l'articolo 6 della legge n. 84/94 che reca la disciplina dei compiti e delle funzioni delle autorità di sistema portuale (AdSP). La norma prevede che i servizi di interesse generale non siano più individuati con decreto ministeriale. Infatti, la materia di tali servizi, dal 1994 ad oggi, ha subito un'evoluzione completa sia per quanto riguarda le competenze, ormai prevalentemente di comuni e regioni, sia per quanto riguarda le procedure di affidamento, da ultimo con il recepimento nel nuovo codice degli appalti della direttiva UE sulle concessioni di servizi. Le competenze delle Autorità di sistema portuale (AdSP) in materia di servizi di interesse generale sono state erose nel tempo (es. servizio idrico, raccolta rifiuti...) e sono ormai residuali, il che renderebbe l'individuazione compiuta con decreto di natura meramente ricognitiva e non attributiva di competenze. Per quanto concerne, poi, le procedure di affidamento, si applicano ormai le regole di cui al nuovo codice degli appalti. L'individuazione dei servizi di propria competenza da affidarsi mediante gara può essere più utilmente compiuta dalla singola Autorità di sistema portuale (AdSP), nel rispetto delle vigenti normative in materia. La norma provvede, altresì, ad apportare mere correzioni linguistiche, nonché a rettificare alcuni richiami normativi. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 5 apporta delle correzioni linguistiche all'articolo 6-bis della legge n. 84/94, nonché allinea la disciplina delle modalità di rilascio delle concessioni della durata di quattro anni da parte del Segretario generale o suo delegato preposto all'Ufficio territoriale portuale, con quella prevista per il Presidente dell'autorità di sistema portuale (AdSP). La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 6 modifica l'articolo 7 della legge n. 84/94. Si attribuisce la competenza per la determinazione dei compensi dei presidenti al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, eliminando il conflitto di interessi del Comitato di gestione sull'argomento, in quanto organo presieduto dallo stesso soggetto del quale deve determinare gli emolumenti. Inoltre, per sistematicità e armonia si trasla la norma sulla gratuità della partecipazione all'organismo di partenariato nell'articolo che disciplina tale



organismo (articolo 11-bis, secondo comma, secondo periodo). Parimenti, per le medesime ragioni di coordinamento e di armonizzazione del testo, si è traslato nell'articolo 11-bis anche la previsione recata dal terzo periodo del comma 2, che dispone che eventuali rimborsi per la partecipazione alle attività del predetto Organismo sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti. La norma non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto i nuovi compiti previsti in capo al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la determinazione dei compensi verranno svolti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 7 modifica l'articolo 8 della legge n. 84/94 relativo al Presidente dell'AdSP. Si è intervenuti sulla disposizione, espungendo dal secondo comma dell'articolo 8 il riferimento ai poteri riservati agli Organi dell'AdSP diversi dal Presidente - dettagliatamente previsti nell'articolato, al fine di operare una semplificazione terminologica. Si è, inoltre, precisato che il riferimento alle deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti contenuto alla lettera n) del terzo comma del predetto articolo, poiché la stessa non ha competenze in materia di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali e di concessioni (amministrazione attiva), è riferito esclusivamente agli aspetti di competenza di quest'ultima. In ultimo, si prevede che il Presidente dell'AdSP, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, sentita la Commissione consultiva, adotta il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della durata di tre anni trascorsi i quali viene rivisto. Il Piano ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico. I citati piani di impresa costituiscono una proposta di investimento, con annessi impegni sui volumi di traffico ed assunzioni, che il potenziale terminalista propone all'AdSP per l'ottenimento della concessione. Sulla base del Piano dell'organico del porto il Presidente può conseguentemente adottare, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, "Piani Operativi di Intervento per il Lavoro Portuale", finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato. Si specifica, infatti, che non viene introdotta una nuova attribuzione, ma traslata dalla competenza generica dell'ente al suo Presidente in ragione della valenza che assume il lavoro portuale nel contesto, appunto, del ruolo e della governance dell'AdSP. Tale ruolo consente, in perfetta aderenza con i principi contenuti nella legge delegante, anche un controllo della consistenza organica, della specialità e specializzazione dei lavoratori per far fronte ad impegni sempre crescenti nelle attività di movimentazione di merce in genere, nell'utilizzo dei complessi macchinari e in generale degli arredi portuali. In tal senso, la disposizione interviene proprio adeguando le attribuzioni della figura del Presidente dell'AdSP, attribuzioni già oggetto di disciplina del decreto delegato. Ciò rileva in particolare nelle dinamiche e nelle caratteristiche dei nuovi trasporti marittimi, legati al gigantismo navale, alla celerità del ciclo logistico, alla variazioni di investimenti e di sedi dei grandi terminalisti, forse legati alla scelta di nuove rotte e di nuovi mercati. Poter contare e approntare un sistema che faccia leva su una manodopera adeguata numericamente e qualitativamente, infatti, deve essere una responsabilità di chi assume la gestione del porto e delle sue complesse attività. Così come allo stesso deve essere riconosciuta la possibilità, attraverso i piani operativi di individuare dei meccanismi di riqualificazione e di riconversione. Al riguardo, non va sottaciuto l'alto gradiente di criticità e di complessità del lavoro portuale e dei rischi intrinsecamente elevati che ne caratterizzano le dinamiche. Si precisa che l'Autorità di sistema portuale già svolge le funzioni relativamente alla gestione del lavoro portuale previsto dalla norma. Si conferma, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto dell'Autorità di Sistema Portuale. Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività che saranno poste in essere dall'AdSP



verranno svolte con l'impiego del personale dipendente e costituiranno funzioni ordinariamente svolte nel quadro delle attività di competenza, disimpegnate compatibilmente con le risorse strumentali disponibili.

L'articolo 8 modifica l'articolo 9 della legge n. 84/94 che detta disposizioni in materia di composizione, funzionamento e attribuzioni del Comitato di gestione. Con la novella del primo comma, si chiariscono le modalità di individuazione del rappresentante dell'autorità marittima in seno al Comitato di gestione. Si stabilisce, infatti, che il Comitato di gestione è composto anche dal Direttore marittimo e, su sua designazione, dal rappresentante dell'Autorità Marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'AdSP. Si precisa che tale ulteriore partecipazione avverrà senza nuovi o ulteriori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto la partecipazione sarà assicurata entro i limiti degli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Corpo delle Capitanerie di Porto. Si conferma, a tal riguardo, come dalla norma non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto dell'Autorità Marittima. Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività che saranno poste in essere dal Corpo delle Capitanerie di Porto per la partecipazione al Comitato di gestione verranno svolte con l'impiego del personale dipendente e costituiranno funzioni svolte nel quadro delle attività di competenza, disimpegnate compatibilmente con le risorse strumentali disponibili. Inoltre, si è intervenuti sul secondo comma per specificare che ai componenti del Comitato di gestione designati da regioni e sindaci si applicano le disposizioni del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, recante disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico. Sempre al secondo comma si è ulteriormente specificato che gli stessi non possono rivestire incarichi di componente di organo politico amministrativo sia di livello regionale che locale e che, se rivestono i predetti incarichi, decadono di diritto alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Infine per rendere più celere la costituzione dei Comitati di gestione si prevede che qualora le designazioni non pervengano entro il termine di trenta giorni indicato dalla norma, il Comitato di gestione è comunque regolarmente costituito con la metà più uno dei componenti. Si prevede anche che il Comitato di gestione approva, su proposta del Presidente, trenta giorni prima della scadenza del piano regolatore di sistema portuale vigente, il piano operativo triennale concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche. Per la prima redazione del piano, l'approvazione deve intervenire entro novanta giorni dal suo insediamento. Infine, si sono espunte le seguenti parole "fatto salvo quanto previsto al comma 1 lettera a)", in quanto la prevalenza del voto del Presidente in caso di parità dei voti espressi rafforza la regola della maggioranza, e non costituisce eccezione. La norma provvede anche a rettificare un richiamo normativo e a stabilire che il Comitato di gestione, stabilendo che lo stesso delibera il Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16,17 e 18. La norma ha carattere ordinamentale, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 9 modifica l'articolo 11 della legge n. 84/94. Poiché il collegio dei revisori è costituito al massimo da tre persone, la maggioranza dei componenti non può che essere di 2/3 e quindi è necessariamente assoluta. Si è intervenuti sulla disposizione operando anche una correzione terminologica. La norma è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 10 modifica l'articolo 11-bis della legge n. 84/94. Al comma 2, è prevista la partecipazione dei componenti dell'Organismo a titolo gratuito e gli eventuali rimborsi spese per la partecipazione alle attività dello stesso sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti. La norma è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



L'articolo 11 modifica l'articolo 14 della legge n. 84/94, introducendo la dizione corretta di Autorità di sistema portuale in luogo di quella di Autorità Portuale. La norma è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 12 modifica l'articolo 15 della legge n. 84/94 in materia di commissione consultiva. E' previsto che la commissione ha funzioni consultive in ordine al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16, 17 e 18, nonché in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori. Non vi sono attribuzioni di nuove funzioni delle commissioni consultive. Inoltre, si precisa che le funzioni previste continuano a essere svolte nei limiti degli stanziamenti di bilancio. La previsione è, comunque, di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 13 modifica l'articolo 15-bis della legge n. 84/94. In considerazione della diversificazione dei modelli delle Autorità di sistema portuale (costituite da uno, due o più porti) e delle diverse modalità organizzative dalle quali provengono e che le stesse possono adottare, si ritiene più opportuno e maggiormente funzionale che lo Sportello Unico Amministrativo venga disciplinato da ogni singola autorità con proprio provvedimento con maggiori caratteristiche di flessibilità ed adattabilità alle peculiarità locali piuttosto che con un regolamento ministeriale, strumento sovradimensionato rispetto all'esigenza organizzativa di procedimenti che fanno capo a un soggetto diverso dal Ministero, e rigido rispetto alle esigenze di adeguamento/modifica. La norma non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto i compiti previsti in capo alle Autorità portuali sono svolti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 14 modifica l'articolo 18-bis della legge n. 84/94 introducendo la dizione corretta di Autorità di sistema portuale in luogo di quella di Autorità Portuale. La norma è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 15 reca disposizioni ulteriori aggiornando la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ai contenuti del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. Nello specifico si procede ad aggiornare la definizione di autorità portuali e autorità portuale in Autorità di sistema portuale. Inoltre la norma modifica l'articolo 22 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, al fine di garantire una norma transitoria anche per i porti facenti parte delle Autorità di sistema portuale (AdSP) in cui il piano regolatore portuale è stato adottato dall'autorità marittima, in quanto non sedi di autorità portuale. Inoltre, si inserisce un ulteriore periodo inerente la variante-stralcio. La variante-stralcio è uno strumento che può essere adottato solo successivamente all'approvazione dei nuovi piani regolatori di sistema portuale. Al riguardo, si è avvertita la necessità che un simile strumento di pianificazione possa essere eventualmente adottato anche in fase transitoria, per un tempo limitato. Ciò, al fine di rendere possibile, in questa fase, la programmazione e la successiva progettazione di interventi infrastrutturali che si rendessero necessari e indifferibili, non previsti dai piani regolatori di sistema portuale vigenti, e non veicolabili, quali adeguamenti tecnico funzionali. Apporta una correzione linguistica all'allegato A della legge n. 84/94 contenente l'indicazione dei limiti territoriali delle Autorità di sistema portuale (AdSP). E, in ultimo, si modifica l'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, sopprimendo il riferimento alla classe I dei porti di categoria II, effettuando un coordinamento con le modifiche apportate con il presente decreto alla categoria dei porti e si modifica l'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sostituendo la parola "Jonio" con "Ionio". Si prevede, inoltre, che il decreto del Presidente dell'AdSP che disciplina le modalità organizzative e di funzionamento dello Sportello Unico amministrativo è emanato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto con la conseguente soppressione del comma 2 dell'articolo 18 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n.



169: Infine, si dispone che, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto, il Presidente dell'AdSP adotta il Piano di cui all'articolo 8, comma 3, lettera s-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84. La norma è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 16 reca la clausola di neutralità finanziaria del provvedimento secondo cui dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni interessate, pertanto, provvedono agli adempimenti previsti dal decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 17 è relativo alla data di entrata in vigore del decreto. La norma è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

**B) Effetti finanziari a carico dello Stato
Nuovi o maggiori oneri.**

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 16).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 16).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

ALLEGATO

**Prospetto riepilogativo
degli effetti dell' intervento normativo sui saldi di finanza pubblica**

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell' art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

13 SET. 2017

Il Ragioniere Generale dello Stato



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

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

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

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE "DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 4 AGOSTO 2016, n. 169, CONCERNENTE LE AUTORITA' PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84, AI SENSI DELL'ARTICOLO 8, COMMA 6, DELLA LEGGE 7 AGOSTO 2015, n. 124".

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

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Il presente decreto è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nell'articolo 8, comma 6, della legge n. 124 del 7 agosto 2015. La norma prevede che entro dodici mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 il Governo può adottare, nel rispetto dei principio e criteri direttivi uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive. In aderenza alla volontà del legislatore delegante, il provvedimento si rende necessario al fine di adeguare ulteriormente la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ai contenuti del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

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

- regolamento (UE) 11 dicembre 2013, n. 1315 del Parlamento europeo e del Consiglio recante gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e successive modificazioni, recante codice della navigazione;
- legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale;
- decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e successive modificazioni, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, e successive modificazioni, recante disposizioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'articolo 1, commi 49 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190;
- legge 7 agosto 2015, n. 124, recante deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche e, in particolare l'articolo 8, comma 6, che prevede l'adozione da

parte del Governo, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, lettera f) del medesimo articolo, nel rispetto dei principi e criteri direttivi e della procedura previsti dallo stesso articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive;

- 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;
- decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, recante attuazione della direttiva 2014/89 che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo;
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima.

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

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

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

Non sussistono elementi di incompatibilità con tutte le disposizioni costituzionali.

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

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

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

L'intervento normativo rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione. La Corte costituzionale, infatti, ha affermato l'esistenza di una base giuridica ulteriore per la potestà legislativa dello Stato, attingendola dall'art. 118 Cost. in relazione al principio di legalità dell'attività amministrativa (sentenze Corte costituzionale 1 ottobre 2003, n. 303 e Corte costituzionale 13 gennaio 2004, n. 6). Secondo questo orientamento è lo Stato a decidere, in ossequio al principio di sussidiarietà e adeguatezza contemplato dall'art. 118 Cost., quali funzioni amministrative svolgere (anziché radicarle in capo a Regioni o enti locali), non solo nelle materie di potestà legislativa ai sensi dell'art. 117 Cost.. Una siffatta decisione dello Stato, di auto-attribuzione delle funzioni che reclamano l'esercizio unitario per la sussidiarietà-adequatezza, anche per la salvaguardia dell'unità dell'ordinamento giuridico, avviene con legge, che deve anche regolare l'esercizio delle funzioni stesse, perché sia rispettato il principio di legalità. Lo Stato deve peraltro avere cura di attenersi al principio del contraddittorio e dell'intesa con le Regioni interessate. Tutti questi principi risultano ampiamente rispettati dall'intervento posto in essere.

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

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

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

Non vi sono progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

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

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

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

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

Il provvedimento non introduce nuove definizioni normative.

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

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

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

E' stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

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

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

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

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

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

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

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

Il novellato articolo 4 prevede che un decreto del Ministro della difesa, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, individui i porti e le aree portuali finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato nonché determini le caratteristiche e disciplini le attività degli stessi. Al novellato articolo 15-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è previsto che con decreto del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale sono disciplinate le modalità organizzative e di funzionamento dello Sportello Unico Amministrativo.

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

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

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Dir. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 – G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)

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

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE "DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE AL DECRETO LEGISLATIVO 4 AGOSTO 2016, N. 169, CONCERNENTE LE AUTORITA' PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84, AI SENSI DELL'ARTICOLO 8, COMMA 6, DELLA LEGGE 7 AGOSTO 2015, n. 124.

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

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate

Il presente decreto è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nell'articolo 8, comma 6, della legge n. 124 del 7 agosto 2015. La norma prevede che entro dodici mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 il Governo può adottare, nel rispetto dei principio e criteri direttivi uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo adottato. In aderenza alla volontà del legislatore delegante, il provvedimento si rende necessario da un lato al fine di adeguare ulteriormente la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ai contenuti del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e, altresì, al fine di apportare delle modifiche al citato decreto legislativo per rendere di più facile applicabilità le norme con esso introdotte. Inoltre si avverte la necessità di dare la possibilità alle AdSP di aggiungere alla propria denominazione legale un elemento identificativo della città o del luogo geografico ove ha sede l'ente per facilitare i rapporti commerciali delle stesse con i paesi esteri. Infine si ritiene utile introdurre, fino all'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, lo strumento della variante localizzativa ai piani regolatori portuali vigenti, da approvare entro il 31 marzo 2018. Finalità ultima del decreto è in ogni caso quella di valorizzare tutto il "Sistema mare" del Paese, per fare in modo che lo stesso arrivi ad esplicare tutto il suo potenziale nella creazione di un nuovo valore aggiunto in termini economici ed occupazionali per l'intero Paese in grado di competere in un settore oramai globalizzato.

B) Indicazione degli obiettivi (di medio e lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo

Si ritiene che uno degli obiettivi importanti del provvedimento è quello di procedere ad apportare delle correzioni alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 in maniera tale da adeguarla al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e di rendere di più facile applicabilità le norme con esso introdotte. Tra gli obiettivi di medio periodo si segnalano: 1) la semplificazione nella classificazione dei porti. La procedura prevista per la classificazione dei porti, già di per sé molto complessa, lo è diventata ancora di più con la potestà concorrente in materia di porti prevista dall'articolo 117 della Costituzione. Ma deve evidenziarsi che la motivazione sostanziale della classificazione contenuta nell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e, specificatamente, la ripartizione dei porti di categoria II in classi non è più attuale; 2) il venir meno della necessità che i servizi di interesse generale siano individuati con decreto ministeriale. Le procedure per l'affidamento di tali servizi sono state profondamente innovate a seguito delle modifiche introdotte già con il codice degli appalti del 2006 e ora con il recepimento nel nuovo codice degli appalti della direttiva UE sulle

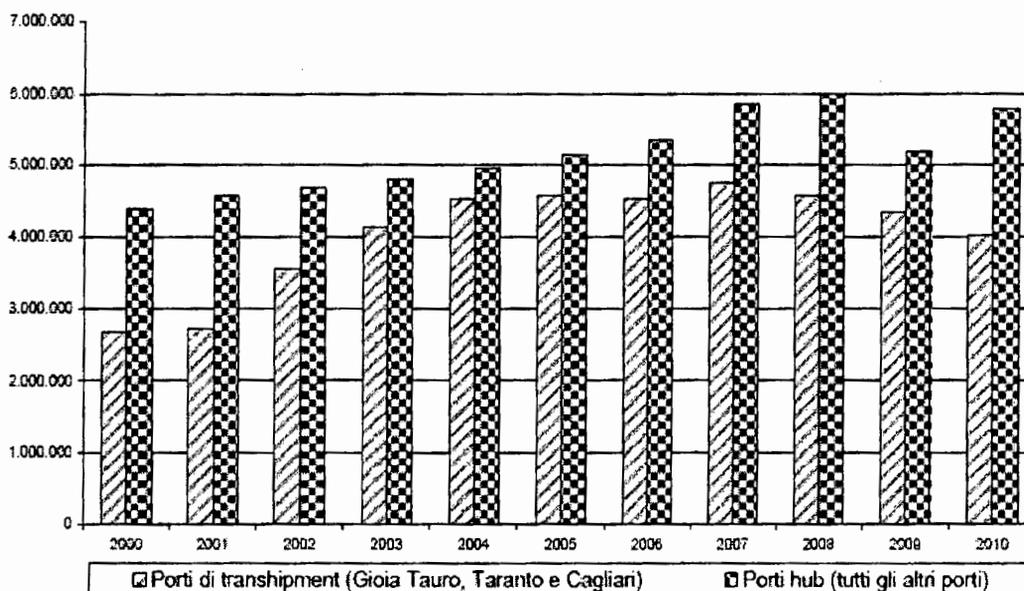
concessioni di servizi. Le competenze delle AdSP in materia di servizi di interesse generale (come ad es. servizio idrico, raccolta rifiuti...) sono state peraltro erose nel tempo e sono divenute residuali, essendo affidate ora agli enti locali, il che renderebbe l'individuazione compiuta con decreto di natura meramente ricognitiva e non attributiva di competenze; 3) la necessità di semplificare le modalità di previsione che i limiti territoriali degli ambiti portuali delle AdSP individuati dal piano regolatore di sistema portuale dei porti o delle aree portuali rientranti nelle stesse; 4) la necessità di una revisione della materia del lavoro portuale, legata all'evoluzione del mercato verso navi di sempre maggiori dimensioni e allo sviluppo di nuove tecnologie nelle operazioni portuali, che inducono a richiedere crescenti livelli di efficienza, che si connettono, indissolubilmente, ad elevati gradi di professionalità e flessibilità dei lavoratori portuali. Si prevede, quindi, l'adozione da parte delle AdSP di un Piano dell'organico porto dei lavoratori delle imprese operanti in porto di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994 e una attuazione di misure di politiche attive del lavoro indirizzate alla migliore gestione dei fattori di criticità del mercato del lavoro in ambito portuale.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno successivamente di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Gli indicatori di risultato per la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi saranno direttamente connessi alla totale *performance* della portualità italiana nei prossimi anni.

Gli indicatori saranno i seguenti:

Graf. 1 - Distribuzione traffico container nei porti italiani (TEU, Porti di transhipment e Porti hub)



Tab. 2 - Produttività in porto⁽¹⁾. Anno 2009

Porti	Tonnellate movimentate (escluse rinfuse liquide)	Addetti	N. tonnellate per addetto (x1.000 tonn)	Indice di produttività (media=100)
Genova	27.167.183	3.260	8,3	57
Ravenna	14.071.074	1.061	13,3	91
Trieste	9.367.870	-	-	-
Napoli	15.159.125	837	18,1	124
Gioia Tauro	29.569.730	1.359	21,7	149
<i>Italia</i>	<i>254.776.000</i>	<i>20.000</i>	<i>12,7</i>	

⁽¹⁾ Il numero di addetti è riferito, tranne nel caso di Genova, al 2010.

Fonte: Indagine Isfort 2010

Le tabelle sopra indicate costituiranno un validissimo punto di partenza per verificare gli obiettivi che la legge di riforma intende conseguire.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari dei principali effetti dell'intervento normativo sono per quanto concerne il settore pubblico lo Stato, nelle articolazioni periferiche dell'amministrazione marittima, le Regioni e gli Enti locali, mentre per quanto concerne i soggetti privati tutti gli attori del cluster marittimo e, nello specifico, gli operatori portuali, gli spedizionieri, gli agenti marittimi, i trasportatori marittimi, le compagnie marittime, gli autotrasportatori, i caricatori industriali, i piloti, gli ormeggiatori, i barcaioli ed i rimorchiatori, ossia i c.d. servizi ancillari della navigazione. In generale, tutti i soggetti che attualmente operano nel sistema portuale italiano saranno direttamente o indirettamente interessati dallo schema di decreto legislativo di riforma del sistema mare nazionale.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

Procedure di consultazione sono state attivate durante la stesura del presente decreto.

Al riguardo, sono state sentite le associazioni di categoria del settore più rappresentative anche attraverso incontri specifici (Assoporti, Assiterminal/Assologistica, singole Autorità di Sistema portuale, Sindacati Nazionali di Categoria).

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE ("OPZIONE ZERO").

L'opzione zero non consentirebbe di adeguare la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ai contenuti del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e di rendere di più facile l'applicabilità delle norme con esso introdotte

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Non sono state valutate opzione alternative.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

L'intervento è motivato dalla necessità di offrire a tutti gli operatori del settore la possibilità di incrementare il volume dei traffici in arrivo nel nostro Paese.

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

Non vi sono svantaggi nell'opzione prescelta. I vantaggi a favore dei destinatari diretti, sia nel breve che nel medio-lungo termine, derivanti dell'intervento normativo sono quelli a vantaggio del consumatore finale del bene "porto". L'Amministrazione ha valutato gli effetti dell'intervento normativo e, all'esito dell'analisi, è pervenuta alla positiva valutazione degli interventi da effettuare con il provvedimento. L'intervento normativo non comporta svantaggi e garantisce, al contempo, vantaggi collettivi con ricadute positive sull'intero cluster marittimo. Al contempo, l'applicazione delle nuove norme, comporterà un miglioramento di tali dinamiche economiche. Va evidenziato, quindi, che la normativa in oggetto si inserisce in un contesto di politica economica non del tutto agevole per un perfetto conseguimento degli obiettivi che la stessa si prefigge di conseguire.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

La misura è rivolta anche alle micro piccole e medie imprese. In particolare alla nascita di reti di imprese e/o medie-grandi imprese singole multi-Paese (Italo-tunisine, Italo-Marocchine, ecc.), operanti lungo le catene logistiche e distributive della regione. L'intervento comporta benefici in termini di procedure migliori per i destinatari diretti ed indiretti. La definizione delle strategie del decreto, delle conseguenti azioni, e della stima degli impatti attesi prende le mosse dall'inquadramento della rilevanza del settore della portualità e della logistica, fornendo una visione d'insieme dell'attuale posizionamento dell'Italia, relativamente al trasporto di merci (classificabile secondo la geografia degli scambi tra traffico relativo all'import-export di un Paese, trasporto di cabotaggio, e flussi in transito) ed al trasporto di passeggeri (che comprende il traffico passeggeri per fini turistici, il trasporto legato alla continuità territoriale nonché il traffico crocieristico). Il cluster portuale, sia merci che passeggeri, genera nel complesso - con effetti diretti e indiretti - circa il 2,6% del PIL italiano, registrando oltre 11.000 imprese nel settore e 93.000 addetti impiegati. L'effetto moltiplicativo, come definito nel medesimo rapporto e confermato dal CENSIS in studi precedenti, risulta essere tra i più elevati, pari a 2,9 a livello di fatturato (media italiana) e 2,4 a livello di occupati. Complessivamente sono interessati dall'interscambio commerciale marittimo oltre 220 miliardi di Euro (ISTAT, Coeweb, 2015), che rappresentano oltre il 15% del PIL nazionale (2013). Il cluster della logistica nel suo insieme, invece, incide per il 14% sul PIL italiano, registrando 150.000 imprese nel settore e un milione di addetti (corrispondente a circa il 5% dell'occupazione complessiva). Lo schema di decreto, inoltre, genera anche effetti indiretti sulle piccole e medie imprese in termini miglioramento della logistica. Oltre all'assorbimento di quote maggiori del traffico marittimo europeo da parte dei nostri porti in competizione con i Porti del cosiddetto Northern Range, sarà possibile recuperare gli ingenti movimenti di merce destinata alle nostre PMI che, dopo aver superato il canale di Suez, transitano nei porti di Rotterdam o Anversa per tornare in Italia, consentendo un miglioramento del sistema logistico proprio per le PMI, tessuto connettivo del sistema industriale italiano, ancora parzialmente legato al sistema dei distretti industriali.

C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi a carico di cittadini ed imprese.

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti in quanto l'emanando decreto non prescrive obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente necessari per l'applicazione delle norme vigenti in materia portuale, già individuati dalla specifica legislazione di settore (legge 28 gennaio 1994, n. 84). Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento normativo, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, ed in ogni caso gli stessi, nella materia, non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea. Non sono previsti specifici regimi di esenzione dedicati alle PMI, in quanto comunque il provvedimento introduce misure di chiarimento rispetto all'attuale regime, andando pertanto a costituire un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di maggiore competitività per i porti italiani e per il sistema Italia.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Non bisogna tralasciare che l'attuale situazione geopolitica è connotata da un'area di profonda instabilità, con la recrudescenza di fenomeni terroristici, nel bacino del mediterraneo in un'area che va dall'attuale Siria alla Libia. Tale condizione potrebbe incidere in maniera negativa sul volume dei traffici mercantili nel mar Mediterraneo. In questo modo tutti i porti del bacino del Mediterraneo verrebbero esclusi da una quota rilevante del traffico, attualmente ivi destinato, a vantaggio di realtà portuali ubicate in confini geografici più distanti dalle attuali aree di crisi.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento normativo non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della portualità. Il livello di regolazione previsto, peraltro, è in linea con altri modelli esistenti nell'Unione europea. L'intervento comporterà una sicura crescita della competitività del Paese atteso che vi sarà, come ampiamente sopra rappresentato, un aumento dell'aumento dei traffici nei porti con benefici effetti sull'indotto ad esso connesso. Partendo, infatti, dall'assunto che in materia di concorrenza portuale bisogna distinguere tra concorrenza fra porti e concorrenza fra imprese (armatoriali, terminaliste o di servizi), che si svolga essa all'interno di uno stesso porto o nell'ambito di porti diversi, l'intervento circa il primo aspetto rende i porti italiani più competitivi.

L'intervento normativo risulta, pertanto, favorevole per la competitività del Paese.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.

L'attuazione dell'intervento normativo è affidata all'iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle articolazioni periferiche del Corpo della capitanerie di porto, al Ministero dell'economia e delle finanze, ma soprattutto alle Autorità di sistema portuale. Le nuove Autorità dovranno svolgere la parte principale nell'attuazione dell'intervento regolatorio, tra cui anche funzioni di carattere economico e imprenditoriale, come curare la promozione generale del porto, partecipare alla ricerca di nuovi traffici, gestire le aree in modo ottimale. Un ruolo è affidato anche alle Autonomie territoriali, (Regioni in particolare), le quali sono presenti soprattutto nell'aspetto della pianificazione dello sviluppo dei porti. Il primo responsabile dell'intervento regolatorio proposto, nell'ottica del principio di sussidiarietà, saranno le Autorità di Sistema portuali, queste

ultime potranno immediatamente compiere tutti gli atti amministrativi previsti e verificare gli effetti dell'intervento in termini di incrementi di scali per i porti ricompresi nell'ambito dell'autorità di sistema portuale con i benefici effetti connessi. Tali dati verranno successivamente valorizzati dalla competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto al fine di comprendere in pieno se vi sia stata l'attuazione e quali siano stati gli effetti dell'intervento regolatorio proposto sull'assetto in essere.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i competenti servizi del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Pertanto, è certamente prevedibile che gli stessi soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto, provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc. In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico e degli altri portali tematici istituzionali.

C) Strumenti e modalità per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti curerà il controllo sistematico dell'intervento normativo attraverso un monitoraggio periodico. In particolare saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le autorità di sistema portuali comunicheranno in maniera costante alla competente Direzione Generale ed al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto tutti i dati inerenti i porti da esse gestite. In tal modo verrà verificato l'aumento degli scali all'interno dei porti nazionali, l'aumento delle merci imbarcate e sbarcate, l'aumento dei passeggeri imbarcati e sbarcati, la crescita degli occupati all'interno del settore e nell'indotto ad esso collegato. In questo modo si potrà monitorare costantemente il raggiungimento degli obiettivi.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.

In base ai dati che perverranno alla competente Direzione Generale ed al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto da parte delle Autorità di Sistema Portale potranno essere valutati correttivi o miglioramenti alla soluzione normativa proposta.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio da considerare ai fini della VIR

Come stabilito dal DPCM 19 novembre 2009, n. 212 recante: Disciplina attuativa della verifica dell'impatto della regolamentazione, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, della legge 28 novembre 2005, n. 246" il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettuerà la verifica dopo un biennio alla entrata in vigore dell'intervento normativo attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti, del livello di osservanza delle prescrizioni dell'intervento.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze saranno presi in esame i seguenti indicatori:

- numero di arrivi di navi all'interno dei porti italiani;
- totale delle somme riscosse dall'erario dello Stato per il pagamento delle tasse e degli oneri di arrivo negli scali nazionali;
- numero di movimentazione delle merci e dei containers all'interno dei porti;
- numero di passeggeri in arrivo/sbarco nei porti nazionali;
- numero degli occupati nel settore portuale;
- numero degli occupati nel cluster marittimo;
- aumento del PIL nazionale legato al settore marittimo.

SEZIONE 8 – Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento normativo non prevede come criteri direttivi livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalla normativa europea.