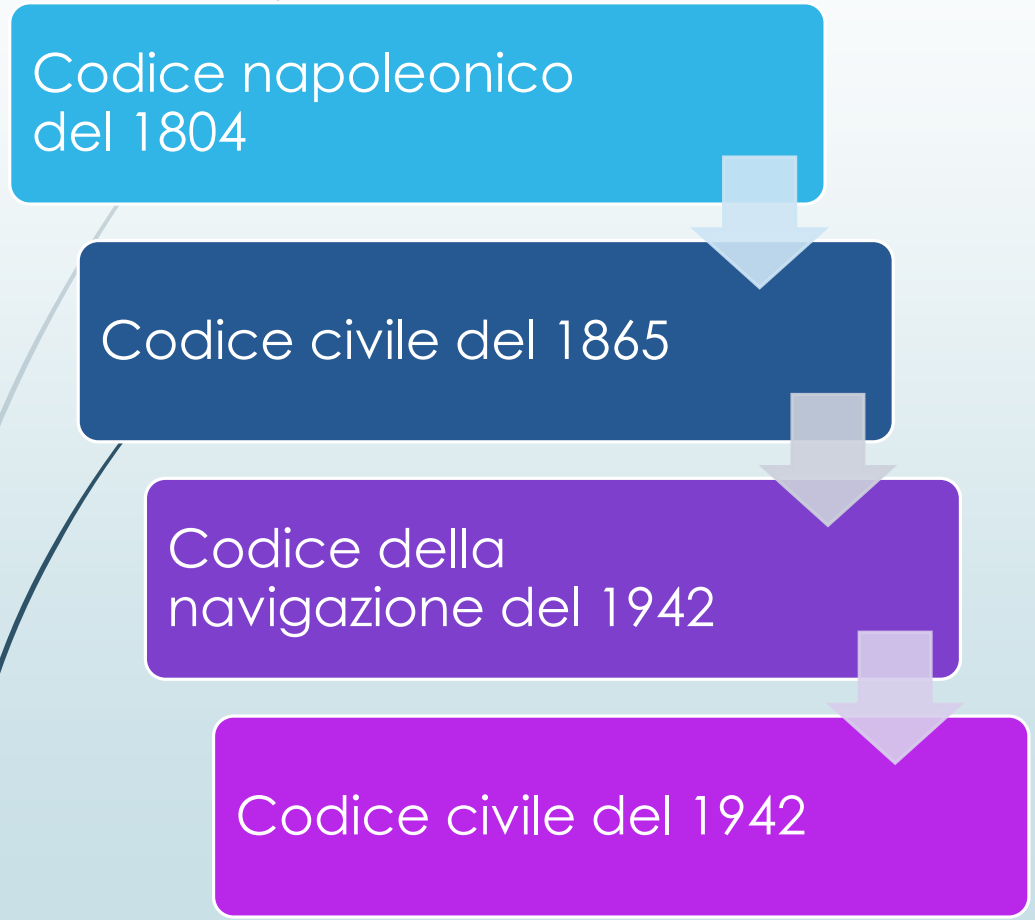
Natura demaniale dei porti



- **Art. 822 cod. civ.**: Appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico il lido del mare, la spiaggia, le rade e **i porti**; i fiumi, i torrenti, i laghi e le altre acque definite pubbliche dalle leggi in materia; le opere destinate alla difesa nazionale.

- **Art. 28, lett. a) cod. nav. - Beni del demanio marittimo**: Fanno parte del demanio marittimo:
a) il lido, la spiaggia, i porti, le rade;
b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell' anno comunicano liberamente col mare;
c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

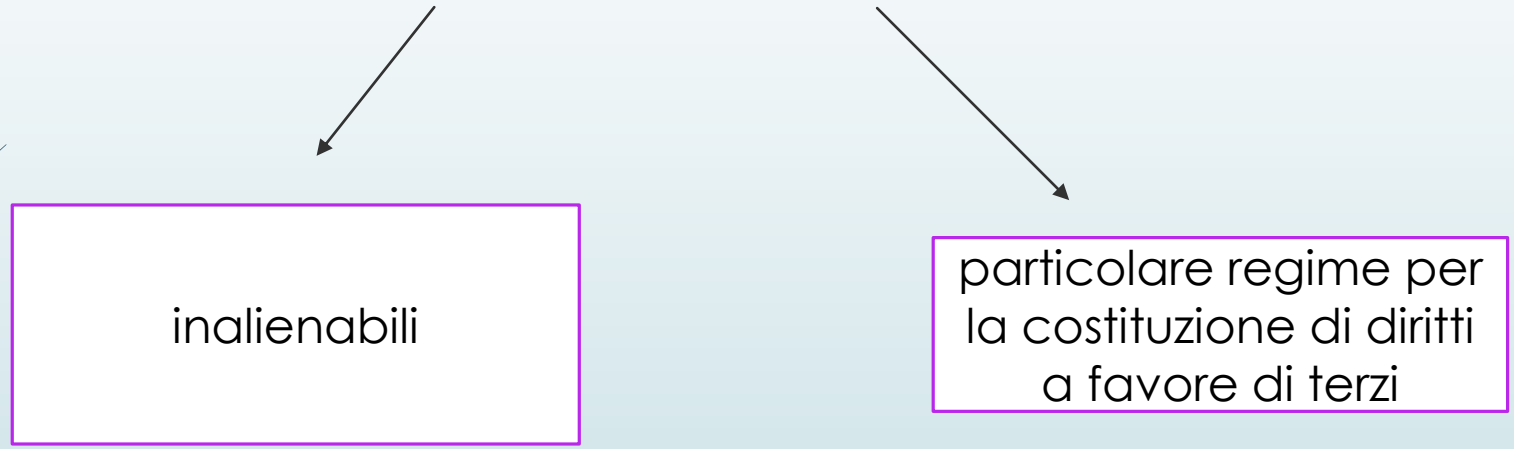
Classi dei porti

- **Categoria I**: porti o specifiche aree portuali finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello stato

- **Categoria II**. Altri porti o specifiche aree portuali suddivise in tre classi:
- Classe I: porti o specifiche aree portuali con rilevanza economica internazionale;
- Classe II: porti o specifiche aree portuali con rilevanza economica nazionale
- Classe III: porti o specifiche aree portuali con rilevanza regionale o interregionale;

condizione giuridica del demanio pubblico

- art. 823 c.c. «I beni che fanno parte del demanio marittimo sono inalienabili e non possono formare oggetto di diritti a favore dei terzi se non nei modi e nei limiti li riguardano»



- N.B. Dal demanio va distinto il patrimonio dello Stato: i beni non demaniali che sono di proprietà dello Stato e dei suoi enti territoriali costituiscono il patrimonio dello Stato, una parte del quale è qualificata come indisponibile (a titolo esemplificativo: foreste, miniere, cave e torbiere, cose di interesse storico ed archeologico, artistico, gli aeromobili dello Stato, gli armamenti, etc.)

natura demaniale dei porti: effetti sulla disciplina

- non sono alienabili
- non sono espropriabili
- non possono essere oggetto di usucapione
- possono formare oggetto di diritti verso terzo solo nei limiti e nei modi previsti dalla norma
- sono soggetti a strumenti di tutela da parte della Pubblica Amministrazione

La situazione precedente alla riforma del 1994: sistema monopolistico basato sul c. nav.

- **Porti a regime generale retti dall'autorità marittima** (organo periferico dello stato con funzioni di amministrazione vigilanza e polizia sulle attività svolte negli scali)

- **Porti a regime speciale retti da Enti portuali**: nei porti di maggiore rilevanza erano istituiti con leggi speciali enti portuali. Tali enti oltre a funzioni amministrative, organizzative promozionali dello scalo e di controllo delle attività svolte dai privati prestavano direttamente e indirettamente (attraverso partecipazioni societarie) operazioni portuali di scarico e carico e movimentazioni delle merci assumendo la natura di enti pubblici

La riserva delle operazioni portuali (o lavoro portuale)

- **<u>Riserva di lavoro portuale</u>: le imprese portuali e gli enti portuali (qualora erogatori dei servizi) erano obbligati ad impiegare solo lavoratori appartenenti alle compagnie portuali**

- quando una nave giungeva in porto ed aveva necessità di sbarcare o imbarcare merci, non poteva farlo da sé (cioè non poteva *<u>autoprodurre</u>*) le operazioni portuali con proprio personale, ma doveva rivolgersi ad un'impresa portuale. Quest'ultima non possedeva il controllo della forza lavoro (non aveva dipendenti propri) ed era obbligata a servirsi delle maestranze appartenenti ad una compagnia portuale

La crisi del sistema del c. nav.

- Frammentarietà della disciplina
- Inefficienza dei servizi resi (avvento container)
- Poca trasparenza delle tariffe
- Mancato rispetto dei principi comunitari sulla concorrenza per commistione tra funzioni di direzione, vigilanza e controllo da un lato e erogazione delle attività portuali dall'altro

L'intervento della Corte di Giustizia CE

- **Sent. 10/12/1991, C-179/90, *Siderurgica Gabrielli c. Merci Convenzionali Porto di Genova s.p.a. (c.d. Porto di Genova I)***
- ***Lettera della Commissione europea del 31 luglio 1992***
- ***Affermazione dei principi comunitari***

Il ruolo della Corte di Giustizia CE: la sentenza "Porto di Genova I"

Con la locuzione "Porto di Genova I" ci si riferisce alla sentenza C.Giust. CE 10.12.1991, causa C-179/90, Siderurgica Gabrielli c. Merci Convenzionali Porto di Genova

La pronuncia costituisce il vero punto di svolta per il sistema portuale italiano, all'epoca disciplinato dalle disposizioni del codice della navigazione e del regolamento sulla navigazione marittima;

La sentenza ha avuto il merito di individuare specifici profili di incompatibilità dell'assetto italiano delle operazioni portuali rispetto ai principi comunitari, **dando di fatto l'avvio al percorso che ha condotto alla riforma del 1994**

La sentenza Porto di Genova I

in sintesi i giudici comunitari hanno sancito:

- L'incompatibilità degli artt. 110 e 111 c. nav. con i principi comunitari (art. 82 e 86 TCE), che dispongono **il divieto di abuso di posizione dominante**, dal momento che prevedendo una riserva a favore delle compagnie portuali determinavano le condizioni affinché questi enti sfruttassero abusivamente la propria posizione dominante (pagamento di servizi non richiesti, fatturazione di prezzi sproporzionati, rifiuto della tecnologia moderna, con conseguente aumento dei costi e arbitrarietà nella politica dei prezzi)
- il contrasto degli artt. 152 e 156 reg. nav. mar.- che riservavano ai soli cittadini italiani la possibilità di far parte delle compagnie portuali (le sole a poter svolgere le operazioni portuali) con il principio comunitario di libera circolazione dei lavoratori (art. 39 dell'allora TCE)
- Il contrasto del regime monopolistico con il principio di libera circolazione delle merci (art. 28 TCE). L'obbligo di legge di ricorrere alle imprese monopoliste per la movimentazione delle merci impediva agli utenti portuali di **autoprodurre** a costi inferiori tali operazioni.

La legge n. 28 gennaio 1994 n. 84

Per la prima volta, si disciplina in maniera unitaria:

momento di "governo" delle aree portuali	momento "imprenditoriale"	momento della "pianificazione territoriale"
• funzioni relative allo svolgimento delle attività nell'area portuale. Istituzione nei principali porti italiani delle **AUTORITA' PORTUALI**	• in relazione in particolare alla produzione dei servizi • Visione «**PORTO MERCATO**»	• coordinamento con i piani generali dei trasporti e della logistica adottati a livello nazionale

Introduzione in via definitiva del principio di separazione nel settore portuale tra:

- **Amministrazione del porto, gestione del demanio**
- **Attività imprenditoriali**

Gli elementi della riforma

I principali elementi di innovazione introdotti dalla riforma del 1994 sono stati:

- una **nuova classificazione dei porti italiani** di interesse nazionale che sono stati ripartiti in categorie e classi e, in particolare, in porti di categoria I, comprendente i porti destinati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; porti di categoria II, relativa ai porti commerciali, a propria volta suddivisi in tre classi (classe I per i porti di rilevanza economica internazionale; classe II per i porti di rilevanza economica nazionale; classe III per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale);
- la **soppressione degli Enti portuali**, con la conseguente abrogazione della relativa disciplina speciale vigente per i singoli porti nazionali, e loro sostituzione con le **Autorità Portuali**, istituite negli scali marittimi di maggiore rilevanza nazionale;
- la **trasformazione delle compagnie di lavoro portuale da corporazioni ad imprese portuali** sotto forma di società di diritto privato e la contemporanea abolizione della riserva di lavoro portuale;
- la **liberalizzazione**, seppur controllata, **delle operazioni portuali** attraverso l'introduzione di un regime concorrenziale in forza del quale le predette attività possono essere effettuate da imprese private titolari di autorizzazione ovvero da imprese concessionarie di aree demaniali o banchine, con contestuale riconoscimento della libertà di fissazione delle tariffe(**Eliminazione delle riserva di lavoro portuale)**
- la **separazione tra lo svolgimento delle operazioni portuali**, che possono essere effettuate soltanto da imprese private, **e le attività di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo di tali attività**, attribuite in origine alle Autorità Portuali;
- il riconoscimento del **diritto di autoproduzione** delle operazioni portuali a favore delle imprese portuali, legittimate a curare in proprio l'organizzazione e l'esecuzione delle attività di movimentazione delle merci, e degli utenti portuali.

Anche il sistema della l. 84/1994 entra in crisi

Dal punto di vista giuridico

- Applicazione delle norme dell'UE al settore marittimo-portuale e dei trasporti (reg. 1315/13/UE)
- Evoluzione registratasi a fine secolo scorso
- insuccesso della tecnica – adottata dal legislatore del 1994 – del rinvio a successivi emanandi decreti ministeriali per la definizione della normativa di attuazione

Dal punto di vista economico

- Gigantismo navale
- Profonde trasformazioni nel comparto della logistica e dei trasporti
- Crisi della visione «porto-mercato»

Necessità di un complessivo e profondo ripensamento anche alla luce della politica comune UE in materia di trasporti

La rete TEN per i trasporti

la rete TEN-T: i presupposti e gli obiettivi

- La politica europea per le reti trans-europee (TENs) per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni nasce nel 1993 sulla base del Titolo XVI, artt. 170 e 172, TFUE.
- Il TFEU attribuisce all'UE il compito di istituire e sviluppare le «reti trans-europee nel settore dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia»
- Le TENs consentono il funzionamento del mercato interno, collegando le regioni europee e connettendo l'Europa con il resto del mondo. La creazione e lo sviluppo delle reti TEN mira all'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali assicurandone l'interoperabilità con interventi basati sulla definizione di standards comuni per la rimozione di barriere tecniche.
- La rete TEN-T è uno strumento fondamentale della politica dei trasporti dell'UE che apporta un contributo enorme al conseguimento degli obiettivi in materia **di mobilità sostenibile** e alla **coesione economica, sociale e territoriale.**

Rafforza la mobilità delle persone dei bei e dei servizi con attenzione alla riduzione degli effetti negativi sull'ambiente

Il Reg. 1315/13/UE: la rete TEN-T

- La RETE TEN T comprende le infrastrutture del trasporto ossia rete stradali, ferroviarie e di navigazione interna, autostrade del mare, porti marittimi e porti di navigazione interna, aeroporti ed altri punti di interconnessione tra le reti modali politica europea e i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione

- La politica delle reti TEN T è contenuta nell **Reg. (UE) n. 1315/2013 dell'11/12/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti**
- Lo scopo del regolamento è
- la creazione di un'unica rete trans-europea multimodale per integrare trasporto terrestre, marittimo e aereo, di navigazione su vie navigabili interne,
- promuovere modalità di trasporto innovative,
- agevolare la multimodalità,
- Puntare alla soppressione degli ostacoli amministrativi che impediscono la interoperabilità della rete.
- migliorare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto passeggeri e merci al fine di consentire una mobilità senza ostacoli per tutti gli utenti soprattutto per anziani, disabili e passeggeri a mobilità ridotta

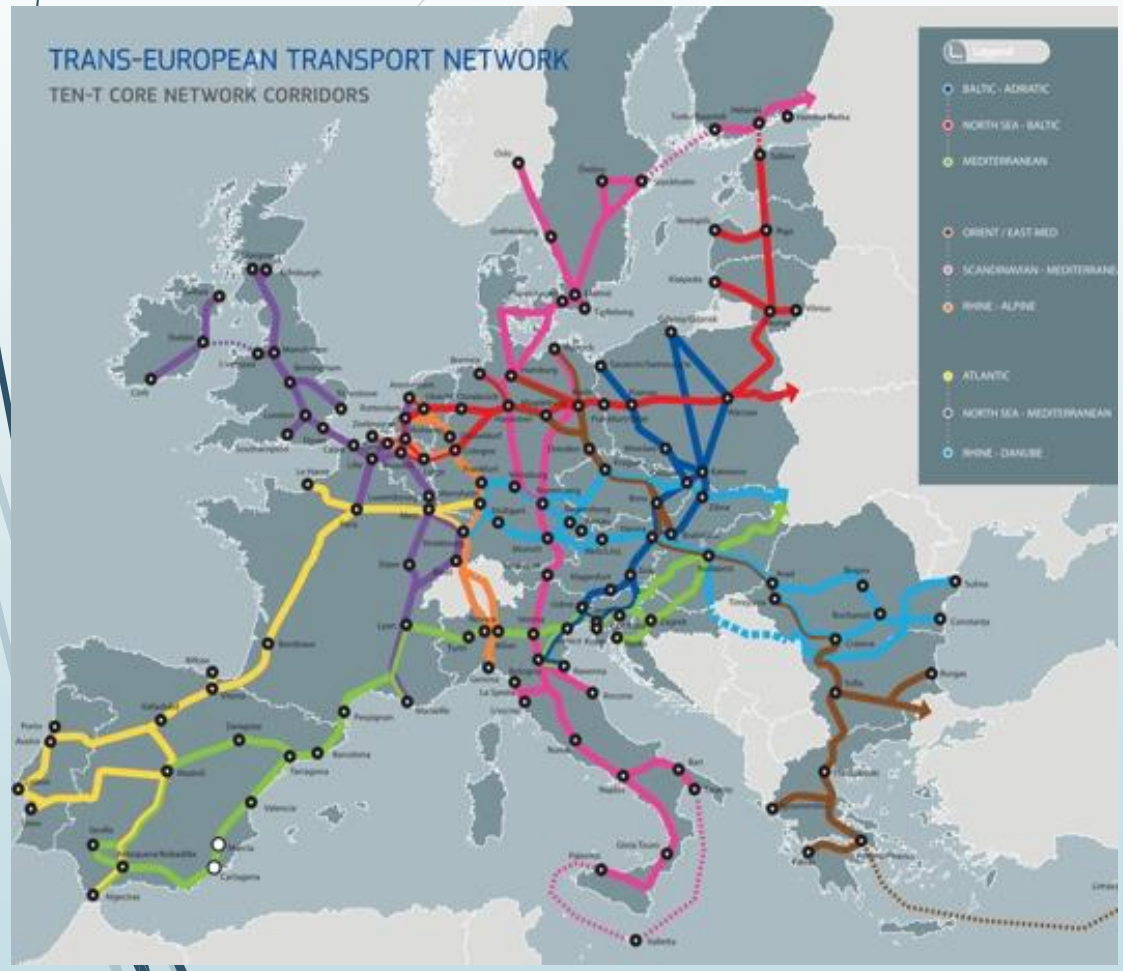
Il Reg. 1315/13/UE: la rete TEN-T

- Le reti trans-europee per i trasporti (TEN-T) sono state ridefinite dal **Reg. (UE) n. 1315/2013** secondo una struttura a «doppio strato» o su due livelli:
  - una rete centrale (***core***), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE, da completare entro il 2030 e basata su un approccio per «corridoi»
  - una rete globale (***comprehensive***) da completare entro il 2050.
- Entrambe sono costituite da corridoi transnazionali multimodali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un un fitto tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali con l'obiettivo di aumentare l'efficienza e la sostenibilità dei sistemi di trasporto, la loro capacità di contribuire alla coesione dei territori e delle collettività, di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

Il Reg. 1315/13/UE: la rete TEN-T

- Le reti trans-europee per i trasporti (TEN-T) sono state ridefinite dal **Reg. (UE) n. 1315/2013** secondo una struttura a «doppio strato» o su due livelli:
  - una rete centrale (***core***), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE, da completare entro il 2030 e basata su un approccio per «corridoi»
  - una rete globale (***comprehensive***) da completare entro il 2050; mira ad essere un *network* di trasporti in grado di garantire accessibilità e connettività a tutte le regioni dell'UE
  - I corridoi rappresentano lo strumento per realizzare la rete centrale e per questo coprono i flussi più rilevanti della rete allo scopo di migliorare i collegamenti transfrontalieri.
  - Ai sensi del reg. UE 1315/2013 i corridoi devono essere:
    - multimodali, devono comprendere tre modalità di trasporto
    - devono attraversare almeno **due** frontiere

Reg. 1315/13/UE: la rete TEN-T



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario.
La *Core Network* è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni.
Quattro dei nove Corridoi TEN-T interessano l'Italia:

- il **Corridoio Mediterraneo (verde)** attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il **Corridoio Reno Alpi (arancio)** passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova;
- il **Corridoio Baltico Adriatico (blu)** collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna;
- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (fucsia)** parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

Il regolamento individua, per l'Italia, 14 porti *core*.

Il Reg. 1315/13/UE: le infrastrutture del trasporto

- L'infrastruttura marittima è una delle infrastrutture del trasporto a cui fa riferimento il regolamento nella costruzione della rete TEN T

il regolamento non dà una vera e propria nozione di «infrastruttura marittima ed autostrada del mare»

- insieme eterogeneo di beni (spazio marittimo, canali marittime, porti, relativi accessi, aree portuali, dighe, frangiflutti, banchine, autostrade del mare, e relativi reti telematiche che devono essere organizzate in modo funzionale, interconnesso ed efficiente per poter garantire il transito in sicurezza di persone, mezzi e merci
- Porti punti di entrate e di uscita per le infrastrutture terrestri della rete globale
- Il reg. fornisce alcune indicazioni per gli stati membri circa i requisiti che devono avere le infrastrutture del trasporto e in particolare quelle marittime per essere competitive e sostenibili:
  - Devono essere connesse con linee ferroviarie e stradali
  - Dotati di strutture ed impianti ambientali per rendere possibili la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi
  - Dotate di sistemi di controllo del traffico e di servizi marittimi elettronici

il porto come elemento strategico nella politica europea dei trasporti

- Il porto e in specie il «porto della rete centrale assume importanza strategica e diventa punto di snodo, o «nodo urbano» nel quale la infrastruttura della rete transeuropea è collegata con il network per rendere possibili e ed efficienti il transito

- Il porto della rete centrale diventa «criterio guida» per il legislatore italiano al fine di adottare la riforma ulteriore dei porti volta alla «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994 n. 84». Tale riforma ulteriore è stata introdotta con il d.lgs. 169/2016 (e successivo correttivo del 2017) con la istituzione delle Autorità di sistema portuale

il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL)

Il PSNPL è il nuovo strumento di pianificazione introdotto dall'art. 29 del d.l. 12.9.2014, n. 133 (cd. decreto sblocca-Italia, convertito dalla l. 11.11.2014, n. 164) ed approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 2 agosto 2015,
E' destinato a confluire come intervento settoriale nel Piano generale dei trasporti e della logistica

Obiettivo dichiarato

Preso atto della perdita di porzioni rilevanti di mercato dei porti italiani soprattutto rispetto ai porti nord europei, l'obiettivo è quello di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, attraverso il coordinamento dei sistemi portuali e l'analisi rigorosa delle priorità di investimento

il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL)

OBIETTIVO DEL RAGGIUNGIMENTO DEL "SISTEMA MARE"

attraverso quattro prospettive portanti:

- Il sistema portuale e logistico può e deve essere un fondamentale protagonista per la ripresa economica del Paese;
- Il sistema portuale e logistico può e deve essere uno strumento attivo di politica euro-mediterranea;
- Il sistema portuale e logistico può e deve essere un architrave della politica di coesione e della crescita del Mezzogiorno;
- Il sistema portuale e logistico può e deve essere garanzia e motore della promozione della sostenibilità.

il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PNSPL):

Il processo di adozione del PNSPL costituisce una tappa decisiva nel percorso che ha portato alla novella del 2016

- Proposta di adozione del modello di *governance* in grado, da un lato, di superare la dimensione "monoscalo" per abbracciare una visione "multiportuale" e di area vasta; dall'altro di costituire centro amministrativo unico con funzioni di raccordo nei confronti delle amministrazioni pubbliche con competenza in ambito portuale

- coinvolgimento delle Regioni nella predisposizione del piano (il principio spiegherà i suoi effetti anche in termini più generali di coinvolgimento nella *governance* dell' AdsP) alla luce della sentenza della Corte cost. n. 261/2015 che ha dichiarato incostituzionale l'art. 29 d.l. n. 133/2014 sul rilievo le materie dei «porti e aeroporti civili» e dei «grandi reti di trasporto e di navigazione» sono incluse dal'art. 117, co. 3, Cost tra quelle di competenza legislativa concorrente

- natura di strumento programmatico di riferimento per PRdSP e per il PRP

Le Autorità di Sistema Portuale

Le modifiche legislative

- **D.Lgs. 4/08/2016 n. 169**

Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, co. 1, lett. f), della legge 7/08/2015, n. 124.

Entrata in vigore del provvedimento: 15/09/2016 (ad eccezione delle disposizioni di cui all'art. 22, co. 2 che entrano in vigore il 31/08/2016).

- **D. Lgs. 13/12/2017 n. 232** (cd. Correttivo porti) (PRSP e PRP)

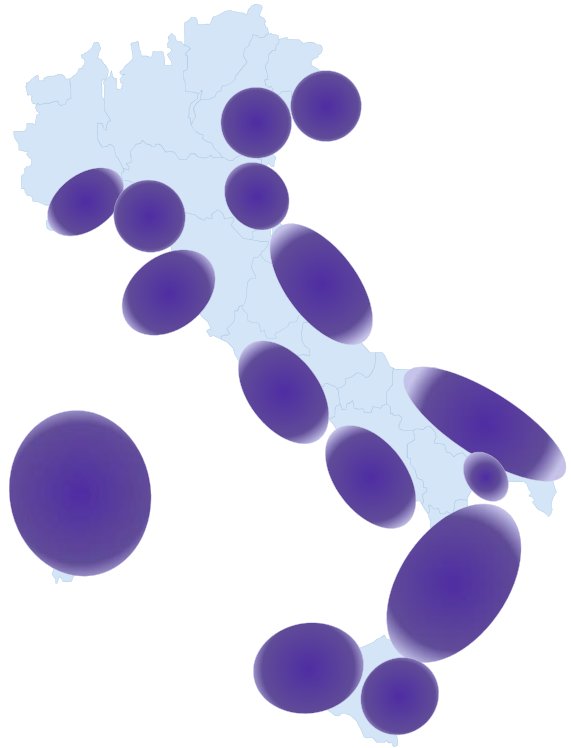
Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali.

Entrata in vigore del provvedimento: 24/02/2018

Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) Riforma del 2016-2017

La nuova fisionomia

- Si riduce il numero delle autorità: diventano 16 (15 + la neoistituita AdSP dello Stretto scorporata da quella precedente del Mare Tirreno meridionale, dello Jonio e dello Stretto)
- L'Autorità ha sede nel porto centrale della Rete TEN T del reg. UE 1315/2013: ove più porti ricadano in una sede di porto core spetta al MITE indicare la sede
- la denominazione passa da Autorità portuali ad Autorità di sistema portuale
- Il cambio di denominazione riflette il cambio di impostazione di base: ogni autorità comprende più porti secondo un criterio geografico di vicinanza (sistema portuale)
- non tutte le AdSP comprendono più porti
- aumenta il numero dei porti regolati attraverso la loro trasformazione in enti di gestione del sistema portuale
- L'AdSP non si deve limitare ad agire ed operare all'interno dei porti, ma anche lungo la filiera logistica che collega tali porti.
- L' AdSP è al centro dei sistemi portuali e logistici.



All. A: le nuove AdSP (2016)

1) AdSP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE Porti di **Genova**, **Savona** e **Vado Ligure**.
2) AdSP DEL MAR LIGURE ORIENTALE Porti di **La Spezia** e **Marina di Carrara**.
3) AdSP DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE Porti di **Livorno**, **Capraia**, **Piombino**, **Portoferraio**, **Rio Marina** e **Cavo**.
4) AdSP DEL MAR TIRRENO CENTROSETTENTRIONALE Porti di **Civitavecchia**, **Fiumicino** e **Gaeta**.
5) AdSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE Porti di **Napoli**, **Salerno** e **Castellamare di Stabia**.
6) AdSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E 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) AdSP 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) AdSP DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE Porti di **Palermo**, **Termini Imerese**, **Porto Empedocle** e **Trapani**.
9) AdSP DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE Porti di **Augusta** e **Catania**.
10) AdSP DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE Porti di **Bari**, **Brindisi**, **Manfredonia**, **Barletta** e **Monopoli**.
11) AdSP DEL MAR IONIO Porto di **Taranto**.
12) **AdSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona**.
13) AdSP DEL MARE ADRIATICO CENTROSETTENTRIONALE Porto di **Ravenna**.
14) AdSP DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE Porti di **Venezia** e **Chioggia**.
15) AdSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE Porto di **Trieste**.
16) AdSP dello Stretto

Dalle Autorità Portuali alle AdSP

- art. 6.5 l. 84/94: L'AdSP è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.
- Confermata la **Natura non imprenditoriale**: art. 6.11 l. 84/94: Le AdSP non possono svolgere, ne' direttamente ne' tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse.
- Con le modalità e le procedure di cui all'art. 15 l. 241/1990 e successive modifiche ed integrazioni, l'Autorità di sistema portuale può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. Essa può, inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'art. 46 d.l. 201/2011, convertito, con mod., dalla l. 214/2011.

Le nuove attribuzioni (art. 6)

4. L'AdSP nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'art. 1 svolge i seguenti compiti:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, **regolazione**, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'art. 6-bis, co. 1, lett. c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli artt.16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. all'AdSP sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'art. 24;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, co. 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- **d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;**
- **e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;**
- **f) promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.**

Gli organi delle AdSP (art. 7)

Vecchio testo

Sono organi dell'autorità portuale:

a) il presidente;

b) il comitato portuale;

c) il segretariato generale;

d) il collegio dei revisori dei conti.

Nuovo testo

Sono organi dell'autorità di sistema portuale:

a) Il Presidente;

b) Il Comitato di gestione (CG);

c) Il Collegio dei revisori dei conti.

Si aggiungono:

- Il Segretario generale;
- Organismo di partenariato della risorsa mare;
- Organismo del cluster marittimo;

Gli uffici periferici

- **Uffici territoriali portuali** (art. 6 bis, co. 1)
- Nei porti già sedi di AP
- Diretti dal segretario generale o da un suo delegato

- **Uffici amministrativi decentrati** (art. 6 bis, co. 2)
- Negli altri porti, purché capoluoghi di provincia
- Retti dal segretario generale
- Funzioni stabilite dal Comitato di gestione

Rapporti tra AdSP e Autorità Marittima (nei porti sedi di AdsP)

AdSP

- Sicurezza delle attività che si svolgono sugli spazi terrestri e sulle banchine

AM

- Disciplina attività svolte in mare
- Disciplina, organizzazione, controllo e vigilanza sui servizi tecnico-nautici