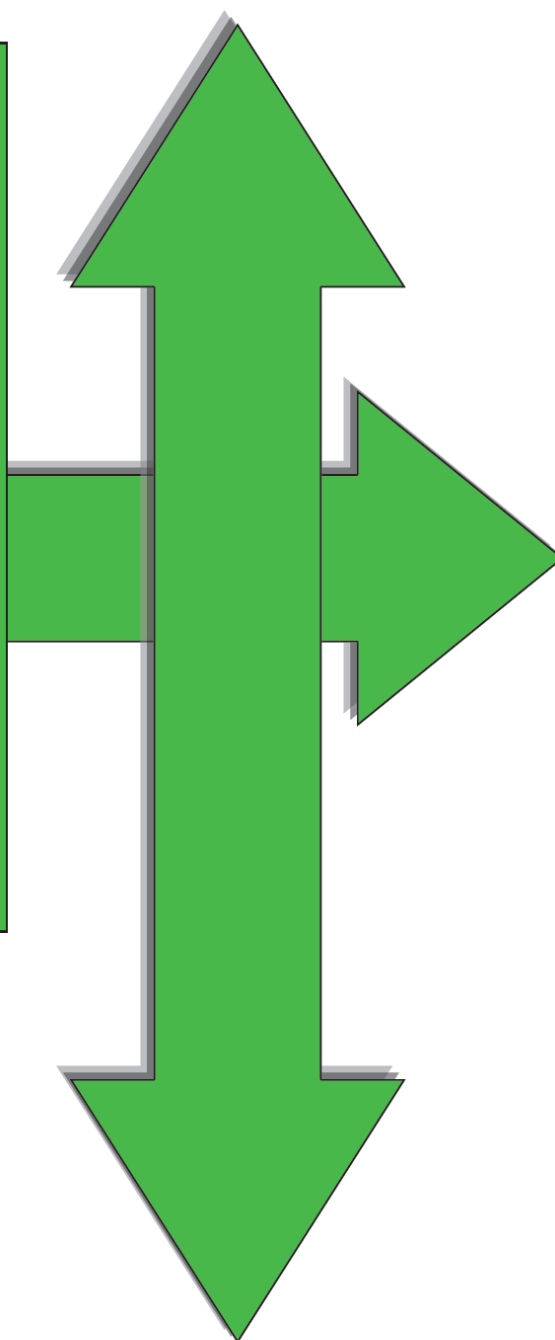


R.E.Po.T.
Rivista di
Economia e
Politica dei
Trasporti



Anno 2016, Numero 1

Rivista Scientifica della Società Italiana di
Economia dei Trasporti e della Logistica



ISSN 2282-6599



La riforma dei porti italiani: innovazioni e questioni irrisolte

Claudio Ferrari^{1*}, Alessio Tei²

¹*Dipartimento di Economia, Università di Genova*

²*Newcastle University*

Riassunto

Dopo un dibattito durato diversi anni, e molti tentativi di riforma, nel Gennaio 2016 è stato proposto uno schema di decreto legislativo che, se confermato, porterà ad una revisione della legge 84/94 che disciplina le Autorità Portuali. Tale schema introduce la novità delle Autorità di sistema portuale e altre norme di semplificazione fra cui lo sportello unico doganale, lo sportello unico amministrativo e lo sportello unico di controllo. Risultano non affrontati alcuni aspetti critici emersi in questi anni, dal lavoro portuale, alle concessioni, all'autonomia finanziaria degli scali. Il lavoro discute il testo del decreto alla luce delle richieste emerse negli ultimi anni da parte del mondo della portualità e dell'industria logistica marittima.

Parole chiave: Porti, Riforma portuale, Governance.

1. Il contesto in cui si inserisce la legge 84/1994

I porti rivestono una grande importanza nel complesso di attività che compongono l'economia del mare non solo in quanto facilitano gli scambi, ma per il loro contributo attivo nel migliorare l'efficienza dell'intera *supply chain* (Lam, 2011); inoltre, lo sviluppo del commercio internazionale ha contribuito alla globalizzazione dell'economia integrando le diverse attività di trasporto.

In tale contesto i porti risultano integrati naturalmente alla rete dei traffici globali, ma tale ruolo rende necessario un ripensamento delle loro funzioni per adattarli alle dinamiche evolutive di tale fenomeno (Wang e Cheng, 2010). Conseguentemente è normale che un po' ovunque si sia cominciato a ripensare la governance dei porti.

Per quanto riguarda la portualità nazionale, il 2016 si è aperto con la pubblicazione dello schema di Decreto legislativo sulla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali (AP) 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).

* Autore a cui spedire la corrispondenza: Claudio Ferrari (claudio.ferrari@economia.unige.it)

Da diverso tempo si attendeva una revisione della legge 84/94 come riportato in letteratura (Musso e Ferrari, 2011) e ancora di più nella pubblicistica specializzata (Informare e The MediTelegraph); dopo diversi disegni di legge non andati a buon fine - da qui forse la scelta di procedere con delega e successivo decreto - sembra finalmente giungere una revisione della legge di riforma che a metà degli anni Novanta contribuì in modo significativo al rilancio della portualità nazionale (Marchese et al., 1998; Valleri et al., 2006).

Occorre ricordare infatti che la legge 84/94 ha posto le basi per il superamento della paralisi che caratterizzava la portualità del paese a cavallo tra gli anni Ottanta e Novanta determinata da una mancanza di investimenti, da una eccessiva burocratizzazione delle attività e una organizzazione del lavoro e delle operazioni non più in linea con il mutato contesto del trasporto via mare. L'applicazione del modello landlord per la gestione dei porti, l'abolizione della riserva del lavoro portuale insieme al passaggio delle attività terminalistiche ad operatori privati, unitamente alla contemporanea apertura del nuovo scalo di Gioia Tauro, contribuirono nel volgere di pochi anni a recuperare traffico rispetto ai porti concorrenti (Ferrari e Musso, 2011).

Nello stesso periodo si registra un'ondata di investimenti pubblici e privati per l'adeguamento degli scali; la maggiore attrattività del sistema della portualità nazionale è testimoniata dall'ingresso dei principali operatori del settore – compagnie di trasporto di linea e operatori terminalistici internazionali – nella gestione dei terminali più rilevanti.

Se si ripercorrono le cronache del decennio successivo all'introduzione dei dispositivi contenuti nella l. 84/94, non si può non derivarne un giudizio nettamente positivo. Risulta, infatti, un caso di successo di privatizzazione di un settore fino ad allora dominato dal pubblico e in qualche misura di parziale decentramento, quanto meno con riferimento alla nomina del Presidente dell'Autorità Portuale che è sì nominato dal Ministro, ma a partire da una terna di nomi decisa a livello locale, così come locale è la rappresentanza degli interessi che va a formare il Comitato Portuale.

1.2 Criticità della legge 84/94

Prima di entrare nel merito del decreto legislativo attualmente in discussione è utile accennare a quelli che ad oggi appaiono come le principali carenze o punti di debolezza dell'assetto organizzativo attuale dei porti sede di Autorità Portuale, così come delineato nella legge n. 84 del 1994 (nota anche come legge di riforma dei porti).

Tale riforma individuava inizialmente 18 porti di interesse non solo nazionale (poi divenuti 24 nel corso degli anni) per i quali si prevedeva l'istituzione di una Autorità Portuale quale organismo di pianificazione e controllo delle attività portuali che, attraverso l'istituto della concessione e della licenza, consente che la prestazione del servizio portuale sia resa da imprese *business oriented*. Ne deriva un ruolo per l'Autorità Portuale di pianificazione e controllo del sedime portuale che nel momento in cui la competizione tra gli scali ha smesso di essere determinata dall'efficienza nelle operazioni di banchina, ma ha cominciato a basarsi sulla competitività dei corridoi intermodali di trasporto, è divenuta insufficiente e comunque incapace di incidere su tutto ciò che attiene alla *supply chain*, in particolare al di fuori dei confini del porto.

Cionondimeno, la legge di riforma, al fine di pianificare l'attività portuale, prevede che ogni Autorità Portuale debba essere dotata di un proprio Piano Regolatore Portuale e di un Piano Operativo Triennale. Tali piani, nel tempo, sono risultati di difficile (e

tardiva) approvazione, visto il ruolo giocato dai diversi organi di governo delle Autorità Portuali (in particolare il Comitato Portuale che è composto da rappresentanti dei differenti attori coinvolti nelle attività portuali). Assieme alla rigidità dei piani regolatori, anche lo strumento concessorio si è nel tempo dimostrato uno strumento spesso troppo rigido per incentivare gli operatori a migliorare la propria attività. Infatti, nel sistema delineato dalla l. 84/94, ogni operatore privato operante in porto deve essere dotato (artt. 16 e 18) di un'autorizzazione e di una concessione nel caso necessiti di un'area in esclusiva. All'interno di tali atti, risultano definite tutte le caratteristiche dell'attività svolta, compresa la loro durata, e una volta assegnate possono essere introdotte solo modifiche concordate e approvate dal comitato portuale. Se da un lato, quindi, le concessioni hanno permesso di attirare inizialmente numerosi investitori, esse hanno anche irrigidito il sistema. Infatti, in media, le concessioni in Italia durano circa 20 anni (con picchi di oltre 60) influenzando sulle potenzialità dei singoli porti di adattarsi ai sempre più rapidi cambiamenti che caratterizzano il mercato.

Il canone di concessione che, come in altri sistemi portuali, risulta essere calcolato come semplice valore patrimoniale (si veda, per un confronto internazionale, Wang e Pallis, 2014), è diventato con la riforma la principale voce delle entrate correnti di tutte le maggiori Autorità Portuali nazionali. Ciò si deve anche al tentativo di riduzione del debito dei vecchi enti portuali e ad un forte accentramento delle rimanenti voci di finanziamento della stessa autorità portuale. Infatti, successivamente alla legge del 1994, con eccezione delle concessioni, tutte le principali risorse finanziarie ordinarie sono frutto di una redistribuzione da parte dell'amministrazione centrale, limitando fortemente l'autonomia di intervento e la programmazione da parte dei singoli scali nazionali.

La principale criticità della riforma del 1994, però, deriva dalla sovrapposizione di competenze tra le diverse Autorità operanti nell'area portuale: l'Autorità Portuale, infatti, ha la necessità di coordinarsi con l'Autorità Marittima per le materie relative alla sicurezza e la navigazione, mentre i controlli a terra sono disposti e organizzati da altre Autorità competenti (come, ad esempio, le Dogane). Tale intreccio di competenze ha generato ritardi nel compimento di alcune opere (ad esempio, i dragaggi) e il rallentamento delle procedure burocratico-amministrative dovuto ai controlli sulla merce da parte di una pluralità di soggetti.

A ciò va aggiunto che, con la riforma costituzionale del 2001, alcune competenze in materia portuale, sono state in parte devolute ai diversi governi regionali che, quindi, hanno cominciato ad influenzare la stessa amministrazione degli scali in maniera eterogenea (ad esempio attraverso propri piani di intervento). Tali criticità, hanno determinato la necessità di individuare dei correttivi alla legge n. 84/94, poi divenuti parte integrante delle proposte di una nuova riforma.

2. Le proposte di riforma della legge 84/94

Nel corso degli ultimi dieci anni si sono susseguite varie bozze di riforma della l. 84/94, nessuna delle quali è riuscita ad arrivare al voto parlamentare, sia per il venir meno dell'interesse ad accelerarne l'iter, sia per la caduta dei governi in carica che ne ha annullato i progressi. Come conseguenza, in oltre vent'anni di tentativi si sono accumulati diversi testi, anche molto diversi tra loro, ma nessuna legge. Va però ricordato che alcuni ritocchi al testo originario sono stati apportati, in particolare per quanto riguarda l'autonomia finanziaria. A partire dal 2006, infatti, le Autorità Portuali

hanno ottenuto di poter ritenere parte delle tasse portuali generate annualmente¹. Al di là di tali modifiche, la discussione relativa alla riforma ha generato nel tempo diverse aspettative che, periodicamente, sono risultate poi disattese. A cominciare dai primi anni 2000, infatti, la competitività del sistema portuale nazionale si è via via ridotta, con un netto peggioramento negli ultimi dieci anni. Seguendo le statistiche Eurostat (2016), ad esempio, è possibile notare come il sistema portuale nazionale abbia ridotto il valore delle tonnellate complessivamente movimentate (passate da poco più di 500 milioni nel 2006 a circa 430 milioni nel 2014) e, contestualmente, abbia ridotto la quota parte di merci movimentate in tutte le maggiori categorie, con le merci alla rinfusa (soprattutto secche) e i contenitori che ne hanno risentito particolarmente. Tutto ciò in un periodo in cui gli altri grandi sistemi europei (come ad esempio i Paesi Bassi e il Belgio) hanno continuato a crescere. Per tale motivo, a partire dagli anni 2000, diverse bozze di riforma sono rientrate nella discussione parlamentare o nell'agenda di governo. Nel corso di tale periodo diverse ipotesi sono state proposte, sia sul futuro della portualità nazionale che rispetto al ruolo dei diversi attori coinvolti.

Tra le prime bozze proposte, quella del 2006 aveva tra le principali caratteristiche quella di sottolineare le peculiarità territoriali e porre l'accento sulla necessaria "indipendenza" dei porti rispetto alla politica centrale. Tale proposta si basava su differenti presupposti legati, per lo più, alla forte crescita di allora dei porti spagnoli, facilitati anche da un sistema di finanziamento improntato a una maggiore autonomia, nonostante il ruolo di pianificatore svolto dall'Agenzia nazionale *Puertos del Estado*. Da tale proposta si arrivò all'articolo incluso nella legge finanziaria che garantiva alle Autorità Portuali la possibilità di trattenere direttamente parte delle tasse incamerate nell'anno. Purtroppo, la debolezza del governo di allora rallentò la formulazione di una riforma più strutturale e le successive elezioni fecero partire un nuovo iter legislativo. Con il nuovo governo, la crisi economico finanziaria e le successive incertezze politiche, si è dovuto attendere fino al 2012 per un nuovo dibattito sulla possibile riforma portuale e, fino al 2014, per un programma definito di lavoro. Infatti, nella legge n. 164 del 2014 si prevede un complesso iter di studio (in cui era inclusa la stesura di un Piano per la Portualità e la creazione di un gruppo di esperti) avente l'obiettivo di promuovere una nuova organizzazione portuale.

Seguendo la stampa di settore (si vedano, ad esempio, Informare, TheMediTelegraph, Ship2Shore), gli studi (ad esempio Ferrari et al., 2015) e i rapporti ufficiali (come ad esempio la "Iniziativa di studio sulla portualità italiana" e il "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica" redatti dal Ministero dei Trasporti nel corso del 2015) è possibile individuare con puntualità i diversi approcci alla riforma e la conseguente evoluzione della stessa, fino ad arrivare al decreto legislativo sulla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali".

Come detto, a metà degli anni 2000 il principale accento, parzialmente accolto dal legislatore, fu dato alla "necessaria" autonomia finanziaria dei porti. Dopo tale discussione, tre principali punti risultano essere inclusi nel dibattito intercorso dal 2012 ad oggi, aspetti anche parzialmente presenti nei documenti ministeriali:

- i) La capacità decisionale delle Autorità Portuali, ovvero molti operatori sottolineano (come ribadito anche nel Piano Strategico) come l'attuale organizzazione delle Autorità Portuali poco si presti a i) la necessità di intervenire su sistemi di trasporto complessi che, spesso, vanno al di là dei

¹ Secondo Parola et al. (2012) tale variazione ha permesso ad alcune Autorità Portuali di incrementare di oltre il 50% le proprie entrate correnti.

- confini del porto e *ii*) garantire le necessaria rapidità di intervento decisionale e di programmazione;
- ii) La difficoltà di raccogliere i fondi necessari per i “grandi” investimenti che alcuni porti vorrebbero sviluppare. Elemento, questo, spesso legato alla piccola dimensione di molti scali nazionali rispetto alla dimensione media di alcuni competitor stranieri;
 - iii) La presenza di elementi di inefficienza che incrementano i costi generali complessivi dei “clienti” dei porti italiani rispetto a quanto non succeda in scali concorrenti.

Questi tre elementi sono stati affrontati in maniera differente nelle varie ipotesi di riforma o in proposte arrivate dall’industria. Il primo elemento è stato affrontato con alcuni esponenti del mondo industriale e politico che proponevano: *i*) l’introduzione di un sistema di *governance* “nord europeo”, in cui le Autorità Portuali avrebbero potuto investire direttamente in attività economiche e *ii*) la modifica della loro natura giuridica passando da enti pubblici a società di diritto privato. Da un punto di vista ministeriale, invece nel dibattito interno al “comitato di esperti”, poi, risulta esservi una proposta di introduzione di “Autorità Logistica” in cui le Autorità Portuali “2.0” possano intervenire coordinando attività anche localizzate al di fuori dei propri confini amministrativi.

Per quel che concerne il secondo elemento, numerose proposte di aggregazione di Autorità Portuali sono state via via introdotte, alcune delle quali prevedevano la creazione di autorità regionali. Ciononostante, periodicamente, tali proposte sono state anche riviste ed emendate: se, infatti, tutti gli operatori risultano concordi nel definire l’aggregazione necessaria, nessun attore locale pare esser disposto a perdere la propria autonomia. Nel Piano Strategico, pertanto, viene suggerito di identificare 15 Autorità di Sistema, aventi il compito di coordinare sistemi portuali formati da una o più delle attuali Autorità Portuali. Nonostante tale proposta risulti preservare molte Autorità rispetto alle 24 oggi esistenti – e, soprattutto, rispetto alle proposte più estreme – anche tale previsione risulta oggi osteggiata, soprattutto da alcune comunità locali.

Per quel che concerne il terzo punto, invece, nel corso degli anni sono stati individuati diversi “colpevoli” dei maggiori costi e delle inefficienze del sistema portuale italiano rispetto ai concorrenti europei. Costa e Casagrande (2011) sottolineano come, ad esempio, l’assenza di concorrenza – o di un regolatore forte – nell’offerta di servizi tecnico nautici possa determinare aumenti nei costi. Altri autori (ad esempio Musso et al., 2013), invece, sottolineano come il differenziale di *dwell time* tra porti italiani e altri porti mediterranei (e nord europei) sia per lo più dovuto ad elementi burocratico-amministrativi che influiscono su tempi e costi. Mentre il punto relativo ai servizi tecnico-nautici non è stato accolto dal legislatore – essendo un elemento poco considerato all’interno delle diverse proposte anche a causa della non concordanza di tale aspetto negli studi presenti in letteratura –, la questione burocratica è stata molto dibattuta, con la previsione di istituire uno sportello unico attraverso il quale gli operatori possono effettuare tutte le operazioni necessarie.

Oltre a questi tre principali punti, le successive proposte discusse includevano alcuni altri elementi di primaria importanza, anche se meno dibattuti rispetto ai tre principali. Tra tali elementi si possono ritrovare alcuni fattori strategici per ogni sistema “landlord”, ovvero la regolamentazione delle concessioni, l’organizzazione del lavoro portuale, nonché le caratteristiche dei soggetti preposti al governo delle Autorità Portuali (come, ad esempio, il Presidente e il Comitato Portuale) e i loro relativi poteri. I

primi due aspetti, per quanto strategici, sono stati via via tralasciati dal dibattito e, stando alle affermazioni di esponenti del governo, verranno regolamentati tramite interventi separati rispetto alla riforma portuale. Il terzo elemento, invece, è stato incluso nello studio legato al Piano Strategico, legando tale tematica al ruolo delle nuove Autorità di Sistema.

3. Il nuovo decreto

Il decreto di aggiornamento della legge n.84 del 1994 viene presentato nell'autunno 2015 e, come detto risulta una soluzione di compromesso tra spinte centraliste di maggior controllo e indirizzo – così come per la legge del 1994 – e necessità locali di ammodernamento del sistema. L'articolazione del nuovo decreto tende a lasciare inalterati molti degli aspetti di base del sistema portuale nazionale, quali la forma giuridica dell'autorità preposta alla pianificazione portuale, la compresenza di più autorità pubbliche per i diversi servizi e attività portuali (ad esempio le Dogane e l'Autorità Marittima), il modello landlord "latino" e l'attuale organizzazione dei servizi interni al porto. Tale scelta sembra per lo più legata all'inserimento di questo intervento nel processo di riforma della Pubblica Amministrazione, sia all'impossibilità – anche giuridica – di proporre drastici cambiamenti rispetto al contesto attuale (come la possibilità di generare delle Autorità Portuali di diritto privato, così come accade nel Nord Europa).

Nonostante i molti aspetti invariati, alcune discontinuità risultano evidenti rispetto alla l. 84/94. Il principale elemento innovativo è il tentativo di aggregazione di alcune Autorità Portuali, con la creazione delle Autorità di Sistema. Tali enti risultano autorità aventi gli stessi poteri delle precedenti AP ma aventi l'onere di coordinare più scali. Tali scali, se precedentemente sede di Autorità Portuali, avranno poi una propria "Direzione Portuale" che avrà l'onere di gestire direttamente il porto. Inoltre, le Autorità di Sistema – almeno da un punto di vista finanziario – saranno coordinate da un organo centrale, insediato direttamente all'interno del Ministero dei Trasporti. Tale struttura a più livelli, sicuramente, risulta una novità che, nell'intento del legislatore, dovrebbe portare ad una migliore pianificazione di sistema (sia a livello centrale che locale) ma capace di preservare le peculiarità locali. Il numero delle Autorità di Sistema proposte inizialmente, ovvero le 15 già contenute nel piano strategico, è poi stato ulteriormente innalzato dopo i primi dibattiti in Conferenza Stato-Regioni e, attualmente, due scali inizialmente inclusi in Autorità di Sistema (ovvero Salerno e Savona) godranno di un'esenzione, almeno per il primo triennio di applicazione della legge. Tale elemento ha reso meno incisiva l'introduzione delle Autorità di Sistema visto che, solo in alcuni casi, inizieranno fin da subito a rappresentare una pluralità di ex-AP. Inoltre, per quanto concerne gli organi di governo degli enti, il Presidente delle nuove Autorità di Sistema sarà nominato direttamente dal Ministro (ascoltati i Presidenti delle Regioni coinvolte), rafforzando ulteriormente il ruolo del governo centrale in materia portuale. Contestualmente, mentre il Presidente incrementerà i suoi poteri decisionali – anche se la pianificazione sarà sempre frutto dei piani regolatori portuali e dei piani operativi – il Comitato Portuale vedrà ridotto il proprio ruolo, riducendo quindi l'influenza degli stakeholder nelle decisioni strategiche degli scali.

Non è chiaro, invece, il potere delle Autorità di Sistema nella pianificazione esterna al porto, sebbene il piano strategico sottolineasse almeno un ruolo di promozione dei porti

per i collegamenti con l'hinterland. In tal senso, il ruolo della “cabina di regia” centrale dovrebbe essere il principale elemento per gli investimenti e la pianificazione al di fuori dei confini portuali. Altri elementi, invece, come le concessioni, i servizi tecnico-nautici o l'autonomia finanziaria dei porti, non vengono modificati direttamente dalla riforma, se non indirettamente laddove vengano influenzati dai cambiamenti della nuova struttura organizzativa.

4. Le novità e le questioni irrisolte derivanti dal nuovo assetto dei porti nazionali

Come sottolineato, le aspettative relative alla riforma portuale erano elevate, molte delle quali erano state incluse in precedenti ipotesi di intervento che, dal 2006 ad oggi, erano state periodicamente discusse. Tra le principali novità della riforma vi è l'introduzione delle Autorità di Sistema. Novità, però, che pare risultare molto ridimensionata vista la fredda accoglienza ricevuta in Conferenza Stato-Regioni nell'autunno 2015. Come detto, infatti, l'introduzione di alcune Autorità sarà ritardata (Savona e Salerno) mentre alcune Autorità di Sistema, inizialmente previste, sono state poi modificate per accogliere “specificità locali” (come nei casi siciliano e pugliese). Inoltre, è da sottolineare che, se da un lato la creazione di Autorità di Sistema voleva essere un passaggio volto all'aggregazione dei porti “minori”, dall'altra ha generato un organo di coordinamento che, nella pratica, potrebbe poi aver difficoltà di intervento tra l'azione della Direzione Portuale e quella dell'organo ministeriale. Cionondimeno, se le precedenti ipotesi di riforma avevano toccato alcuni punti importanti – come l'autonomia finanziaria, un diverso modello organizzativo o la possibilità di gestire i servizi interni al porto in maniera differente (ad esempio nel caso delle concessioni) – il testo attualmente in discussione lascia molti di questi aspetti invariati.

Interessante è notare come, successivamente alla Conferenza Stato-Regioni, uno dei punti di dibattito principali sia divenuto il difficile rapporto tra gestione locale della disciplina portuale (ad esempio, autonomia finanziaria, nomina dei Presidenti, ruolo degli operatori, possibile introduzione di ulteriori Autorità) e la spinta centralistica (ad esempio, la creazione del Tavolo di Partenariato interno al Ministero, la nomina del Presidente, la gestione del processo di pianificazione, il coordinamento tra pluralità di porti) volta a rafforzare il ruolo del pianificatore nazionale.

La tabella 1, riassume le diverse spinte al cambiamento che si sono succedute nel tempo per ognuno dei principali punti inclusi nella riforma con, nell'ultima colonna, la soluzione attualmente prevista nel decreto. Nonostante le proposte attualmente in discussione possano ancora essere soggette a variazioni, pare evidente dalla tabella riassuntiva come la riforma accolga solo una piccola parte delle ipotesi circolate nell'ultimo decennio. Se, infatti, molte delle spinte risultavano puntare verso una maggiore “privatizzazione” delle attività legate al porto – dalle concessioni ai servizi tecnico-nautici – e un ruolo pro-attivo delle AP (con una drastica riduzione delle stesse), l'attuale decreto pare privilegiare il ruolo del governo centrale e del pianificatore pubblico. Cionondimeno, al di là di tale *trade-off*, un punto sembra emergere dalla proposta di riforma: mentre molti elementi critici non risultano essere risolti, la catena decisionale e di governo dei porti è stata radicalmente variata e in direzione (quasi) opposta a quanto prospettato dagli stessi stakeholder che invocavano la riforma.

RIVISTA DI ECONOMIA E POLITICA DEI TRASPORTI
(2016), n° 1, articolo 1, ISSN 2282-6599

Tabella 1: Elementi principali delle ipotesi di riforma a confronto

Elementi	84/94 (pre-2006)	84/94 (post-2006)	Ipotesi fine anni 2000	Piano Strategico	Decreto 2015
Governance	Land-lord (latino)	Land-lord (latino)	Land-lord (nord europeo)	Land-lord	Land-lord
Organi	Ogni Autorità Portuale ha: un Presidente, un Comitato Portuale	Ogni Autorità Portuale ha: un Presidente, un Comitato Portuale	Ogni Autorità Portuale ha: un Presidente, un Comitato Portuale	Ogni Autorità di Sistema è supervisionata da un agenzia centrale ed è composta da: un Presidente, i Direttori per i porti amministrati, il Comitato Portuale	Ogni Autorità di Sistema è supervisionata da un agenzia centrale ed è composta da: un Presidente, i Direttori per i porti amministrati, il Comitato Portuale
Autonomia dal centro	Poca, ma il presidente è suggerito dagli enti locali	Poca, ma il presidente è suggerito dagli enti locali	Forte accento sulla possibilità di incrementare i poteri del Presidente	Poca	Poca, il presidente è nominato del Ministro e si crea un'Agenzia di controllo in sede ministeriale
Relazione con altre Autorità	Le Autorità Portuali devono collaborare con altre autorità che regolano altri aspetti della vita portuale, quali la sicurezza (Autorità Marittima) o le Dogane	Invariato	Invariato	Invariato	Invariato
Autonomia finanziaria	Poca	Incremento tramite tasse portuali	Forte accento sulla sua necessità	Se ne sottolinea l'utilità	Come nella legge 84/94
Numero AP	24	24	Forte Riduzione o creazione di Autorità Logistiche	15 Autorità di Sistema	15 (+2) Autorità di Sistema
Intervento privato	In concessione (art. 16-18)	In concessione (art. 16-18)	Possibilità di "leasing contract" come nei porti nord-europei	In concessione	In concessione, da rivedere nella regolamentazione nazionale
Aspetti Burocratici	In porto ci sono differenti agenzie separate tra di loro	Proposta di Sportello Unico	Proposta di Sportello Unico	Proposta di Sportello Unico	Previsione dello Sportello Unico
Lavoro	Ogni terminalista può avere dei propri dipendenti ma viene creata una Compagnia per i picchi	Invariata	Possibilità di avere propria manodopera anche per i picchi	/	Da rivedere secondo il nuovo decreto sulla Pubblica Amministrazione

Riferimenti bibliografici

- Costa P. e Casagrande M. (2011). *Dalla concorrenza nei porti alla concorrenza tra i porti*, Marsilio Editori, Venezia.
- Ferrari C., Tei, A. e Merk, O. (2015). The Governance and Regulation of Ports – The Case of Italy. OECD/ITF Discussion Paper 2015-1.
- Ferrari C., e Musso E. (2011) “Italian ports: towards a new governance?”, *Maritime Policy & Management*, vol. 38(3), pp. 335-346.
- Lam J.S.L. (2011) “Patterns of maritime supply chains: slot capacity analysis”, *Journal of Transport Geography*, 19, pp. 366-374.
- Marchese U., Musso E. e Ferrari, C. (1998) “The role for ports in intermodal transports and global competition: a survey of Italian container terminals”, in: H. Meersman - E. Van de Voorde - W. Winkelmanns (eds.), *Transport Modes and Systems. Vol. 1*, Amsterdam, Pergamon, pp. 141-154.
- Ministero dei Trasporti (2015). Iniziativa di studio sulla portualità italiana, Dipartimento per la Pianificazione e il Coordinamento della Politica Economica, Roma.
- Ministero dei Trasporti (2015). Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, Roma.
- Musso A., Piccioni C. e Van de Voorde, E. (2013). “Italian seaports’ competition policies: Facts and figures”, *Transport Policy*, 25, pp. 198-209.
- Parola F., Tei A. e Ferrari C. (2012). Managing port concessions: evidence from Italy. *Maritime Policy & Management*, 39, pp. 45-61.
- Valleri M.A., Lamonarca M. e Papa P. (2006). “Port governance in Italy”, *Research in Transportation Economics*, 17, pp. 139–153.
- Wang J.J. e Cheng M.C. (2010) “From a hub port city to a global supply chain management center: a case study of Hong Kong”, *Journal of Transport Geography*, 18, 104-115.

Siti web consultati

Informare: www.informare.it
Ship2Shore: www.ship2shore.it
The MediTelegraph: www.themeditelegraph.it