

## DIRITTO DEI TRASPORTI

Il corso si divide in 4 parti

- 1) Fonti del diritto dei trasporti, cioè le norme regolanti tale settore.
- 2) Infrastrutture e regolamentazione
- 3) Accesso al mercato dei trasporti: cosa si deve fare?
- 4) Contratti di trasporto, ovvero tutti i rapporti inerenti questo settore tra privati.

È una materia molto ampia che richiama al diritto pubblico e al diritto privato.

### LE FONTI DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Si dividono in fonti sovranazionali e nazionali (interne). Le prime si distinguono in fonti di diritto internazionale e fonti comunitarie.

#### Le fonti del diritto internazionale

Tra le fonti di diritto internazionale le più importanti sono le convenzioni internazionali, che hanno lo scopo di evitare il verificarsi di conflitti di legge, i quali si hanno quando in un rapporto contrattuale o extracontrattuale vi sono elementi di extra-nazionalità.

#### **ESEMPIO 1** RAPPORTO CONTRATTUALE con elementi di sovra-nazionalità

- Si stipula un contratto di trasporto marittimo da un porto dello stato X al porto dello stato Y.
- La nave ha nazionalità Z mentre il vettore (chi gestisce la nave) ha nazionalità A.
- La merce è distrutta nel viaggio e il proprietario chiede il risarcimento del danno.

Quale legge nazionale si applica? Questo è un conflitto di legge, perché non si sa quale legge applicare.

#### **ESEMPIO 2** RAPPORTO EXTRA-CONTRATTUALE

La nave battente bandiera di stato X e la nave battente bandiera di stato Y si scontrano nelle acque territoriali di Z. Quale legge devo applicare?

Funzione delle convenzioni internazionali è prevenire tutto ciò, applicando la convenzione stessa. Esse sono definite anche come diritto internazionale uniforme, perché definiscono regole comuni (uniformi) valenti per tutti gli stati ad esse aderenti. Sono elaborate da organizzazioni internazionali specializzate in vari settori (IMO, ONU...). Ad esse partecipano delegati dei vari stati e i lavori di stesura sono piuttosto lunghi siccome gli interessi e gli stati stessi possono essere molto diversi. Una volta trovato l'accordo la convenzione è firmata. Ogni convenzione si caratterizza per luogo e anno come la Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale. Il testo della convenzione è redatto in diverse lingue ufficiali (l'italiano non ne fa parte). La firma serve solo a dichiarare che quello è il testo definitivo; non implica che la convenzione sia applicabile.

Affinché la convenzione sia operativa è richiesto un numero minimo di stati, dato da ciascuna convenzione. L'adesione può avvenire in vari modi ma il più frequente è la ratifica. Si emana la legge di ratifica, che impegna lo stato. È in genere una legge molto breve dove si dichiara l'impegno al rispetto della convenzione.

La legge di ratifica è una legge speciale, che cioè prevale su tutte le altre leggi nazionali regolanti quella materia. Per aderire è necessario anche comunicare la ratifica della convenzione all'organizzazione internazionale. È un passaggio obbligatorio senza cui la legge di ratifica non ha valore. La comunicazione è richiesta per due motivi in particolare:

1. Si deve sapere quanti stati hanno ratificato per verificare se è stato raggiunto il numero minimo.
2. La convenzione vincola solo chi l'ha ratificata (non chi l'ha solo firmata).

Gli stati che ratificano si dicono contraenti (ratificanti) e possono o meno coincidere con gli stati firmatari. Si hanno infatti convenzioni mai entrate in vigore, come la Convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto intermodale. Gli stati contraenti possono essere sia membri dell'UE sia stati extra-comunitari.

Per vari motivi, può capitare che uno stato cambi idea dopo aver ratificato una convenzione, e si avvia un procedimento opposto detto denuncia della convenzione. Lo stato emana una legge che abroga la ratifica e comunica ciò all'organizzazione internazionale (è importante la comunicazione perché se si va al di sotto del numero minimo di ratifica la convenzione perde vigenza e non è applicabile nemmeno tra gli stati rimanenti). In genere si denuncia perché è stata elaborata una nuova convenzione più moderna e aggiornata.

Con il passare degli anni può aversi la necessità di rivederla/modificarla, specialmente nel settore dei trasporti che è in continua evoluzione. Ciò può aversi in due modi

- I. Si elabora una nuova convenzione sulla stessa materia, denunciando la precedente.
- II. Si modifica la convenzione esistente attraverso i protocolli di modifica. L'elaborazione e l'entrata in vigore del protocollo seguono lo stesso procedimento previsto per la convenzione e gli stati che hanno ratificato inizialmente non sono obbligati a ratificare i protocolli. Da ciò può nascere uno scenario piuttosto complesso.

#### **ESEMPIO** trasporto marittimo di merci

Al riguardo esiste la Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, a cui sono seguiti vari protocolli di modifica (1968, 1979). Ci sono alcuni stati che hanno ratificato tutti i protocolli (Regole dell'Aja Visby), ma non tutti. Esiste infatti anche la Convenzione di Amburgo del 1978. Con le regole di Rotterdam infine si è cercato di arrivare a un punto comune, ma non sono mai entrate in vigore per il mancato raggiungimento del numero minimo di stati ratificanti. Possono aversi quindi 3 situazioni: convenzioni in vigore tra stati contraenti e ratificate dall'Italia (come la Convenzione di Bruxelles), convenzioni in vigore tra stati contraenti ma non ratificate dall'Italia (quella di Amburgo) e non in vigore (come le regole di Rotterdam).

Esistono due tipi di regole, diverse sotto il punto di vista terminologico e sostanziale:

1. A volte le convenzioni internazionali prendono il nome di "regole", ma nella sostanza si tratta di convenzioni (come le regole di Rotterdam).
2. Regole uniformi, cioè regole standard elaborate da organizzazioni internazionali ma non vincolanti per gli stati (sono modelli di regolamentazione che possono essere utilizzati per regolamentare certi rapporti con elementi di extra-nazionalità). Sono un esempio le regole UNCTAD/CCI (camera di commercio internazionale), che disciplinano il contratto di trasporto multimodale con clausole contrattuali che le parti possono inserire nel contratto, diventando per esse e solo per esse vincolanti.

## Le fonti del diritto comunitario

Il diritto comunitario deriva dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea e prevale su tutto il diritto interno. Ciò si ribadisce anche in Costituzione. Le sue fonti sono essenzialmente di 2 tipi:

Diritto comunitario originario: è il trattato che istituisce e regola l'Unione Europea e ne definisce i principi fondamentali (Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, TFUE).

Esso contiene 3 gruppi di norme che riguardano i trasporti:

A. Competenza legislativa tra UE e stati membri: il nodo centrale è stabilire per le varie materie chi tra Unione Europea e stati membri sia competente a legiferare. Tale riparto a livello comunitario si basa su principi diversi rispetto a quelli previsti per il riparto delle competenze legislative tra Stato e Regioni. In base al TFUE si compone di 3 principi cardine:

1. Per alcune materie, elencate nel Trattato, si prevede una competenza legislativa concorrente tra UE e stati membri. Ciò significa che gli stati membri possono legiferare in tale materia fino a che non interviene l'UE con proprie norme ed essi possono solo adeguarvisi (ad es. con un d.lgs.). I trasporti e le reti trans-europee vi rientrano e c'è una forte incidenza comunitaria.
2. Per altre materie, sempre definite nel TFUE, si prevede una competenza legislativa esclusiva dell'UE. Solo l'Unione Europea può legiferare e gli stati membri devono adeguarsi. Tra esse va ricordata la concorrenza, materia trasversale che riguarda non solo i trasporti ma per cui, siccome in questo settore è piuttosto presente, l'UE mantiene questo tipo di competenza.
3. Esistono infine materie a competenza legislativa esclusiva degli stati membri, per cui solo essi possono legiferare in questi settori e l'UE si limita a svolgere un ruolo di coordinamento (come ad es. nel settore turistico).

B. Norme sulla concorrenza (antitrust): esse riguardano tutti i settori economici e vi rientrano ad esempio il divieto di accordi tra imprese restrittivi della concorrenza e il divieto di abuso di posizione dominante. Per anni, si sono avuti forti dubbi riguardo l'applicare o meno tali norme al settore dei trasporti, perché esso presenta peculiarità che mal si conciliano con queste regole (ad esempio per quanto riguarda le infrastrutture o i servizi pubblici, per cui è difficile creare un contesto di concorrenza). Negli anni '80, comunque, la Corte di Giustizia Europea ha stabilito che tali norme debbano applicarsi anche al settore trasportistico e da allora si sono avviati processi di liberalizzazione nei vari modi di trasporto.

C. Trasporti: le norme contenute in questo trattato riguardanti il settore dei trasporti sono poco incisive per due motivi: 1) sono molto generali e riproducono principi di massima (ex. Divieto di aiuti di stato), 2) si riferiscono solo al trasporto ferroviario, stradale e per vie d'acqua interne e rinviano comunque al diritto comunitario derivato che adesso vedremo.

Diritto comunitario derivato: ha lo scopo di attuare e regolamentare i principi generali contenuti nel Trattato e si divide in:

- 1) Regolamenti: sono immediatamente applicabili negli stati membri, nel senso che non serve un atto nazionale di attuazione. Riguardo eventuali leggi interne in contrasto con esso, prevale il regolamento ed esse sono tacitamente abrogate.
- 2) Direttive: definiscono gli obiettivi che gli stati membri devono raggiungere, ma non si indica come essi debbano essere raggiunti. Vanno attuate nell'ordinamento nazionale e i metodi di

attuazione sono diversi, ma il più frequente è l'emanazione di un d.lgs. di attuazione. In concreto, molte direttive sono piuttosto dettagliate e lasciano poco margine di manovra agli stati membri. Per questo spesso i d.lgs. di attuazione riproducono il testo della direttiva e non sono molto diversi.

## Il diritto nazionale

Le fonti normative sono tante, e la Costituzione ne è al vertice. Essa non menziona segnatamente i trasporti, ma alcuni articoli sono comunque interessanti al riguardo e in particolare:

- **Art. 117 Cost.** sul riparto delle competenze legislative tra Stato e Regioni e si basa su 3 principi:
  1. Materie a competenza legislativa concorrente tra Stato e Regioni. In questo caso lo Stato detta i principi generali (ad es. con leggi quadro), e le regioni possono legiferare per attuarle più nel dettaglio. Questo riguarda porti, aeroporti e le grandi reti di trasporto e navigazione.
  2. Materie a competenza legislativa esclusiva dello Stato: sono materie trasversali quali la concorrenza, la tutela dell'ambiente e l'organizzazione amministrativa.
  3. Materie residuali (non elencate nei punti di cui sopra) a competenza legislativa esclusiva delle Regioni. I trasporti entrano poco in questo ambito (es trasporti pubblici locali), che malgrado l'apparenza è ridotto e presenta molti limiti. Le Regioni non possono legiferare circa le materie trasversali (2), nel diritto penale e privato o in contrasto con la Costituzione italiana, il diritto comunitario e internazionale. Altro limite è il principio della chiamata in sussidiarietà, per cui ogni volta che si presenta un interesse a regolare certe materie a livello nazionale, lo Stato può comunque riacquistare competenza legislativa esclusiva.
- **Art. 2 Cost.** che sancisce i diritti inviolabili dell'uomo alla vita e alla salute. Questo si lega ai trasporti (devo arrivare sano e salvo a destinazione...). Da ciò derivano norme per evitare incidenti e altre su risarcimenti e responsabilità.
- **Art. 16 Cost.** definisce il diritto alla mobilità. Tutti i cittadini italiani hanno pari diritto a muoversi sul territorio nazionale. Questo articolo è peculiare per le isole e zone periferiche, dove, se si seguisse il libero mercato, certe rotte/linee non sarebbero servite. Quindi lo Stato interviene per garantire la continuità territoriale.
- **Art. 41 Cost.** sulla libertà di iniziativa economica. Questa è libera, ma può essere regolamentata a fini sociali. Su tale articolo si basano tutte le norme in tema di trasporti, perché l'interesse pubblico è molto forte, e quindi si tratta di un settore fortemente regolato.

Altra fonte è il Codice Civile, contenente varie norme in tema di trasporti e che riguardano il contratto di trasporto di persone e di cose. Tuttavia, esse da sole non bastano per regolare il settore, essendo un po' riduttive per 2 motivi:

1. Sono norme di diritto privato (riguardano solo contratti) e quindi non si parla della regolazione pubblica.
2. Il c.c. stesso prevede che tali norme si applichino solo se non sono derogate da altre norme speciali e ciò vale per il trasporto marittimo e aereo ad esempio (Codice della Navigazione).

## Codice della Navigazione

Risale al 1942 come il Codice Civile e nasce sulla base delle teorie sviluppate da un giurista dell'epoca (Scialoja). Egli riteneva che la navigazione marittima e aerea avessero delle peculiarità tali da differenziarle dalla mobilità terrestre, in quanto si caratterizzavano per un viaggio o una spedizione di cui per molto tempo non si avevano notizie (fino a che ad es. la nave non entrava in porto). Servivano quindi regole specifiche al riguardo e si può dividere sostanzialmente in 2 parti, una sulla navigazione marittima e una sulla navigazione aerea. La parte marittima fu definita in base alle esigenze del settore all'epoca, già piuttosto sviluppato e per questo vi sono disposizioni applicabili ancora oggi, essendo l'impianto generale rimasto immutato. La parte riguardante la navigazione aerea è nata in base a un principio di parallelismo con quella marittima. Siccome non era all'epoca un settore ancora abbastanza sviluppato molte norme non sono più al passo con i tempi e per questo motivo tale parte è stata radicalmente riformata tra il 2005 e il 2006.

Tuttavia, oggi il CdN non è la principale fonte del settore, perché è stato modificato e integrato da molte leggi successive. Alcune parti non sono più disciplinate nel CdN (come porti e relativa gestione, l. 84/1994) e buona parte del settore dei trasporti è disciplinata da norme comunitarie. Negli anni si ebbero diverse riforme socioeconomiche che incisero in tutti i settori, trasporti inclusi, quali le liberalizzazioni e le privatizzazioni. Altri elementi che incidono sono la tecnologia e l'innovazione che rendono in generale i viaggi molto meno rischiosi di prima e tutto ciò ha condotto ad una sorta di "spostamento" dal diritto della navigazione a quello dei trasporti.

## Sintesi e gerarchia delle fonti

Diritto sovranazionale->Diritto nazionale (Costituzione->leggi speciali successive ai Codici->Codice della Navigazione->Codice Civile (funzione integrativa del CdN nel settore marittimo-aereo, è all'ultimo posto)).

# **INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO**

## **I PORTI**

I porti fanno parte del demanio marittimo necessario (beni pubblici non alienabili e non oggetto di usucapione) e a tal riguardo bisogna distinguere tra regime proprietario e regime gestionario. I privati possono infatti svolgere attività sui beni demaniali, ma previa concessione e la macchina amministrativa ne regola l'utilizzo. Comunque, il demanio pubblico si distingue in 1) necessario, quando riguarda beni di proprietà esclusivamente pubblica come i porti, che non saranno mai di proprietà privata; 2) eventuale, quando riguarda beni di proprietà pubblica (che si diranno demaniali) o privata, come nel caso delle strade.

Per quanto riguarda il regime proprietario dei porti, dipende dalla rilevanza di quest'ultimo:

- Rilevanza internazionale o nazionale: proprietà dello Stato.
- Rilevanza locale: appartengono a Regioni o altri enti locali.

Riguardo la gestione, si distingue sempre in base alla rilevanza:

- Rilevanza internazionale o nazionale: sono gestiti da Autorità di Sistema Portuale (AdSP) o dove non c'è dall'Autorità Marittima (AM).

- Rilevanza regionale/locale: gestione di enti pubblici territoriali.

A questo proposito, non è sempre valso tale regime. Un tempo tutti i porti erano gestiti da AM e in quelli più importanti (con leggi separate) furono istituiti gli Enti Portuali e a ciascuno di essi si conferiva la gestione del porto. 2 erano le peculiarità:

1. Ogni Ente era disciplinato da una propria legge e ciò comportava differenze nella struttura e nel funzionamento.
2. Erano Enti Pubblici Economici, cioè enti che potevano svolgere attività imprenditoriale, diversamente da uno non economico. Ciò significa che anche in assenza di iniziativa privata gli enti potevano svolgere attività d'impresa.

Il problema era che questi organismi avevano anche la funzione di regolare le attività in porto e quindi erano molto frequenti i conflitti di interesse perché spesso regolatore=regolato. Un altro aspetto molto importante era che il Codice della Navigazione prevedeva la riserva delle operazioni portuali a favore delle maestranze della compagnia portuale. In ogni porto si istituiva infatti una compagnia portuale, che raggruppava tutti i lavoratori portuali preposti al carico e scarico delle merci dalle navi.

La nave, una volta arrivata al porto, si rivolgeva a un'impresa portuale che però non disponeva di maestranze proprie (lavoratori dipendenti). Essa a sua volta si rivolgeva alla compagnia, la quale inviava le maestranze all'impresa portuale, che le assumeva a tempo determinato (assumendo su di sé anche il rischio) e le inviava alla nave. Le relative tariffe erano fissate dall'autorità pubblica e questo sistema funzionò fino circa agli anni '60, quando l'automazione iniziò ad avere un certo rilievo (container, gru...), facendo quindi ridurre la domanda di lavoratori, pagati solo per le ore lavorate e senza un salario minimo. Per fronteggiare questa situazione la compagnia portuale cercò di interpretare in modo più ampio tale riserva, inviando alle navi lavoratori eccedenti (quindi non richiesti). Ciò contribuì a far innalzare le tariffe, gli scioperi divennero frequenti e l'effetto si spostò sulla merce, aprendosi diverse controversie e perdendo competitività a favore di altri scali (del Nord-Europa ad esempio).

A titolo di esempio, a fine anni '80 arrivò a Genova una nave che per lo sciopero dei lavoratori fu impossibilitata a movimentare la merce e si aprì un contenzioso in tribunale, il quale sospese il procedimento e si rivolse alla Corte di giustizia europea per capire se ciò fosse compatibile con le norme antitrust del TFUE. Nel 1991 la sentenza della corte, nota come Porto di Genova 1, affermò che l'allora disciplina italiana era incompatibile con le norme comunitarie antitrust del trattato, perché si evidenziavano abusi di posizione dominante da parte dell'impresa e della compagnia portuale. L'Italia dovette quindi adattarsi con un processo piuttosto lungo (anche a causa delle forti resistenze al cambiamento), perché la riforma arriva con la l.84/1994 (Legge di riforma portuale), che ha stravolto il sistema precedente apportando molte novità:

- Soppressione degli Enti Portuali, sostituiti dalle Autorità Portuali. Tutte le A.P. nascevano quindi da unica legge ed erano organismi identici; erano Enti Pubblici non economici (potevano svolgere solo attività di pianificazione e controllo delle attività in porto). Si assiste quindi a una separazione tra aspetti pubblici di gestione e aspetti privati di esercizio dell'attività economica. Una parte di questa legge disciplina le A.P. e una seconda parte le concessioni e il modo in cui i privati operano in porto.
- Abrogata la riserva a favore delle maestranze portuali. L'autoproduzione è valida e la compagnia portuale si trasforma in un'impresa portuale che opera insieme ad altre, controllando una forza lavoro dipendente (con un salario minimo).

- Le tariffe sono definite dalle imprese portuali secondo libero mercato

Questo sistema è stato in parte modificato dalla riforma del 2016:

1. Le A.P. sono sostituite dalle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), enti pubblici non economici regolati nella stessa legge.
2. Si modifica solo la parte pubblicistica della l.84/1994, il resto non viene toccato.

Il primo tema affrontato dalla legge di riforma portuale è quello appunto dei porti, distinti in due categorie:

1. Porti per la difesa militare e la sicurezza nazionale
  2. Porti di seconda categoria, cioè
    - a) Porti di rilevanza economica internazionale
    - b) Porti di rilevanza economica nazionale
    - c) Porti di rilevanza economica regionale e interregionale
- 2) Questi possono perseguire diversi scopi (commerciale, industriale, passeggeri, nautica da diporto...) e alcuni criteri di ripartizione sono ad esempio l'entità di traffico globale, la capacità operativa e il livello di efficienza dei collegamenti con l'entroterra. In base a ciò, i porti avrebbero dovuto essere inseriti in diverse classi sulla base di un d. ministeriale, sentite le AdSP e previa parere regionale, ma tale decreto non è stato emanato e quindi una classificazione in tal senso manca. Nella legge di riforma si rimanda spesso a futuri decreti ministeriali che puntualizzino meglio la legge stessa e sotto alcuni aspetti essa va quindi ancora completata. La classificazione incide comunque sulla competenza a realizzare le grandi opere infrastrutturali nel porto (canali, dighe, bacini...) e secondo la legge allo Stato spetta la competenza di realizzazione nel caso di porti per la difesa militare (1) e di rilevanza economica internazionale e nazionale, mentre per quanto concerne quelli a rilevanza regionale essa spetta alle Regioni.

La prima importante novità della riforma del 2016 è la soppressione delle A.P., sostituite dalle Autorità di Sistema Portuale. Questi sistemi hanno caratteristiche diverse perché in genere sono composti da più porti (a parte l'AdSP del Mar Adriatico Orientale composta dal solo porto di Trieste). I sistemi portuali sono 15 e in Liguria ne sono presenti due: il Sistema portuale del mar Ligure occidentale composto dai porti di Genova, Vado Ligure e Savona e quello del mar Ligure orientale composto dai porti di La Spezia e Marina di Carrara (si vede quindi come un sistema non corrisponda necessariamente a una regione).

L'AdSP ha sede nel porto principale ed è un ente pubblico non economico con autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare (emanazione di regolamenti), di bilancio e finanziaria. È indipendente dallo Stato ma soggetta a poteri di indirizzo e vigilanza da parte del MIT.

### Le funzioni delle Autorità di Sistema Portuale

Il principio di base è dato dalla separazione tra funzioni pubbliche e attività private. L'AdSP si occupa di pianificare, controllare, programmare e promuovere le attività portuali svolte da privati. La legge infatti prevede per essa il divieto di partecipare indirettamente o direttamente ad attività portuali (ad es. detenendo quote in imprese portuali). La sola eccezione consiste nel fatto che l'AdSP può possedere quote minoritarie in imprese che svolgono attività di promozione del porto e collegamenti

intermodali/logistici. I compiti sono numerosi:

- Indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo dell'attività portuale
- Manutenzione (stra)ordinaria delle parti comuni del porto, inclusi i fondali
- Affidamento e controllo dei servizi portuali di interesse generale (pulizia, illuminazione...)
- Coordinamento delle attività amministrative dei vari organismi in porto
- Amministrazione delle aree del demanio marittimo
- Promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali

Il compito di pianificazione e controllo è svolto attraverso 2 strumenti di programmazione e coordinamento:

1. Il piano regolatore del sistema portuale è composto da un documento di pianificazione di tutto il sistema e dai piani regolatori di ogni porto. Serve a delimitare l'ambito e l'assetto complessivo dei porti del sistema e con esso si individuano le varie aree portuali e la loro destinazione. È adottato dal Comitato di Gestione, previa intesa dei Comuni interessati. È poi inviato al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici per essere valutato sotto il profilo ambientale e strategico (VAS valutazione ambientale e strategica). Deve essere approvato anche dalla Regione.
2. Il piano operativo triennale è un piano legato alle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche. È triennale e soggetto a revisione annuale e va approvato dal Comitato di gestione entro 90 giorni dall'insediamento.

### Organi dell'AdSP

- A. Presidente dell'AdSP: è di nomina politica (nominato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, MIT, di intesa con la Regione). Deve essere un cittadino dell'Unione Europea e con comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Resta in carica per 4 anni e può essere rinnovato una volta.

Il suo mandato è revocabile in 3 casi:

1. Il piano operativo triennale non è approvato, entro 120 giorni dall'insediamento, dal Comitato di gestione
2. Il conto consultivo dell'AdSP (il bilancio) chiude in disavanzo
3. Il bilancio non è approvato nei termini previsti dalla normativa.

Se è revocato, si nomina un commissario che resta in carica per 6 mesi.

Il Presidente è il legale rappresentante dell'AdSP verso i soggetti terzi e ha vari compiti:

- Nomina il Comitato di gestione e lo presiede
- Ha compiti propositivi, cioè presenta proposte al Comitato di gestione, come ad esempio il piano operativo triennale, il piano regolatore del sistema portuale e il bilancio preventivo e consultivo.

- Coordina le attività nei porti e garantisce la navigabilità e il mantenimento dei fondali
  - Ha anche un ruolo deliberativo, perché rilascia le autorizzazioni a svolgere servizi portuali di durata inferiore ai 4 anni
  - Redige una relazione annuale da inviare al MIT
  - Gli spettano tutti i compiti non espressamente assegnati dalla legge agli altri organi
- B. **Il Comitato di gestione**: è nato con la riforma del 2016 ed è nominato dal Presidente dell'AdSP. È molto diverso rispetto all'ex Comitato portuale, perché questo era molto più ampio e includeva sia rappresentanti dei soggetti pubblici sia degli operatori privati in porto. Si compone in primo luogo del Presidente dell'AdSP, poi di 1 membro rappresentante della Regione, dei rappresentanti dei comuni interessati e di 1 rappresentante dell'Autorità marittima. Si vede quindi come questi siano solo soggetti pubblici. I rappresentanti dei privati sono raggruppati invece nell'Organismo di partenariato della risorsa mare, con un ruolo meramente consultivo. Questo cambiamento ha indubbiamente vantaggi e svantaggi, in quanto prima il proposito era di prendere ad esempio decisioni maggiormente condivise, anche se più lentamente. La riforma ha quindi cercato di snellire il processo decisionale, attribuendo ai privati solo la possibilità di esprimere pareri.
- I membri del Comitato di gestione hanno diritto di voto a seconda della materia di competenza e il rappresentante dell'autorità portuale può votare solo su questioni che interessino segnatamente la stessa. I componenti devono essere, come valente per il Presidente dell'AdSP, cittadini UE con comprovata esperienza professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Durano in carica 4 anni, rieleggibili una volta. Il mandato decade negli stessi 3 casi previsti per il Presidente dell'AdSP.
- Ha compiti deliberativi e decisionali in quanto approva il Piano operativo triennale, il Piano regolatore del sistema portuale, i bilanci preventivo e consultivo, la relazione da inviare al MIT e il rilascio delle concessioni e autorizzazioni di durata superiore ai 4 anni.
- C. **Il Collegio dei revisori dei conti**: è formato da 3 membri effettivi + 2 supplenti nominati dal MIT, mentre il Presidente e 1 membro supplente sono nominati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Sono persone iscritte al registro dei revisori legali dei conti o con specifiche competenze contabili. Restano in carica 4 anni, rieleggibili una volta. Essi accertano la regolare tenuta delle scritture contabili dell'Autorità, redigono relazioni trimestrali di cassa e relazioni periodiche da inviare al MIT.
- D. **Il Segretario generale**: è nominato dal Comitato di gestione su proposta del Presidente dell'AdSP. Si tratta di un esperto con esperienza manageriale e qualificazione professionale nei settori dell'economia marittima dei trasporti e portuale e in materie amministrative e contabili. Dura in carica 4 anni rieleggibile una volta. Ha compiti più operativi, in quanto garantisce il buon funzionamento dell'Autorità (ad esempio prepara le pratiche da sottoporre al Comitato di gestione e prepara i piani) e dà attuazione alle delibere del Comitato di Gestione.

Alcuni uffici dell'AdSP

- **Segreteria tecnica operativa**: ha lo scopo di supportare il Segretario generale.

- Uffici territoriali portuali: sono istituiti in ogni porto sede in passato dell'Autorità portuale. Sono gestiti dal Segretario generale o da un suo delegato e hanno compiti di istruttoria delle pratiche che hanno maggiore interesse per quel porto.
- È possibile l'eventuale istituzione di un ufficio amministrativo decentrato nei porti situati in comuni capoluoghi di provincia dove non era presente l'A.P.
- Sportello unico amministrativo (SUA): è istituito in ogni AdSP ed è punto di riferimento per chi opera in porto per le pratiche amministrative e burocratiche.

Alcuni organi consultivi (che cioè forniscono pareri):

- Organismo di partenariato della risorsa mare: è stato istituito nel 2016 e raggruppa i rappresentanti degli operatori privati che erano parte dell'ex comitato portuale. È composto dal Presidente dell'AdSP, dall'Autorità marittima e dai rappresentanti degli operatori portuali (come armatori, imprese portuali, raccomandatari, agenti marittimi, spedizionieri, lavoratori portuali, autotrasportatori e operatori ferroviari e logistici).  
È consultato in merito alle più importanti decisioni di competenza del Comitato di gestione, (sul bilancio preventivo e consultivo, il Piano operativo triennale e il Piano regolatore del sistema portuale).  
Il Comitato di gestione deve tenere in considerazione i pareri espressi da tale organismo, che non sono vincolanti ma, in caso di decisioni discostanti dal parere espresso, queste vanno adeguatamente motivate.
- Organismo del cluster marittimo: è presente nei porti sede di ex AP ed è un organismo non regolamentato dalla l. di riforma, bensì dai regolamenti delle singole AdSP col parere dell'Organismo di partenariato della risorsa mare.
- Commissione consultiva locale: istituita dal M.I.T. ed è composta dai rappresentanti dei lavoratori operanti in porto (come i dipendenti dell'AdSP, le maestranze portuali...). Esprime pareri in merito a questioni riguardanti i lavoratori portuali.

Principali organismi centrali:

- M.I.T.: ha compiti di vigilanza e controllo sulle AdSP. Ne nomina il Presidente e alcuni membri del Collegio dei revisori dei conti
- Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP: è istituita e presieduta dal MIT. È composta dai presidenti delle AdSP, 2 rappresentanti della Conferenza Stato-Regioni e da 1 esperto in economia dei trasporti e portuale con funzioni di supporto nominato dal MIT. Si occupa di coordinare l'attività delle AdSP (come i lavori di grandi infrastrutture, di finanziamento, promozione della portualità italiana nella sua globalità).

Tornando alle AdSP, vanno visti ancora 2 aspetti:

1. Il reperimento delle risorse economiche, da:
  - I. Proventi dalle autorizzazioni allo svolgimento di servizi portuali e da concessioni di aree e banchine.
  - II. Proventi da cessione di impianti.
  - III. Tasse sulle merci imbarcate e sbarcate e sui passaggeri.
  - IV. Contributi dello Stato e di enti locali.
  - V. Entrate diverse (ex. Donazioni da privati).

Sono fondamentali per un bilancio non in perdita (che altrimenti comporta la revoca del mandato al Presidente dell'AdSP e al Comitato di gestione). La problematica è che non tutti i tipi di entrata sono ugualmente controllabili (come le ultime due elencate). Altre, come ad esempio il primo tipo, sono più controllabili, ovviamente fissandole in modo tale