



DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori Marco FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL,
MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI e VIMERCATI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 APRILE 2008

Riforma della legislazione in materia portuale

ONOREVOLI SENATORI. - In connessione con i marcati fenomeni di globalizzazione dell'economia, lo scenario mondiale mostra un costante e rapido aumento dei traffici marittimi.

Il panorama italiano, tuttavia, mostra tassi d'incremento leggermente inferiori. È piuttosto sostenuto altresì il numero di passeggeri trasportati e le autostrade del mare, insieme al trasporto crocieristico, stanno acquistando un rilievo sempre più determinante.

Al contrario, gli scali del Nord dell'Europa continuano a mostrare numeri e quote da *leadership* (Rotterdam, Amburgo e Anversa più di tutti) e la Spagna ha conquistato quote importanti di mercato spesso a scapito dell'Italia.

È innegabile che la stagnazione della movimentazione del traffico containerizzato può considerarsi un indicatore significativo dello stato di difficoltà che sta vivendo la portualità nazionale, soprattutto se confrontata con le dinamiche di crescita che caratterizzano la domanda di movimentazione di *container* nel bacino del Mediterraneo.

Tra i diversi fattori che hanno inciso negativamente sulla competitività del sistema portuale nazionale va segnalata la frammentazione del traffico marittimo lungo le coste, che rappresenta uno degli ostacoli di fondo alla crescita della portualità italiana.

Se, da un lato, la diffusione delle infrastrutture sul territorio ha rappresentato sino ad oggi una ricchezza per il Paese perché ha consentito l'acquisizione di ampi volumi di traffico, i mutati scenari dello *shipping* mondiale richiedono ora uno sforzo di concentrazione dei traffici in un numero più contenuto di strutture a più elevata qualificazione. Evitare, quindi, da un lato, duplicazioni di strutture e funzioni che avrebbero

l'unico risultato di innescare inutili forme di concorrenza interna e, dall'altro, una dispersione delle risorse sul territorio che non consentirebbe a nessun porto di raggiungere quegli *standard* tecnico-operativi fondamentali per poter giocare un ruolo determinante nell'attrazione dei traffici internazionali. Il *boom* dell'economia asiatica e l'accentuato aumento dei traffici marittimi mondiali impongono di superare una visione frammentata della portualità italiana per riuscire a competere con Spagna e Nord Europa, valorizzando il sostanziale vantaggio naturale dei porti italiani rispetto ai concorrenti del Nord Europa e della Spagna: circa 5 giorni di navigazione in meno sui primi, uno di vantaggio sulle seconde.

Il «tetto di spesa», anche per investimenti, imposto alle autorità portuali dalla legge finanziaria per il 2005 ha certamente penalizzato l'opera di infrastrutturazione di cui gli scali marittimi italiani hanno urgente bisogno e ha rallentato notevolmente la crescita dei traffici mettendo i porti nazionali nell'impossibilità di fornire all'utenza indicazioni attendibili sui tempi necessari per poter disporre delle infrastrutture in programma.

Un primo, forte, segnale per l'adozione di una politica di rilancio dei porti è venuto, invece, dalla legge finanziaria per il 2007, che ha impresso al sistema dei porti una svolta sia strutturale che sul piano degli investimenti, prevedendo oltretutto nuove risorse per il settore.

È di grande rilievo, inoltre, la riforma in senso federalista dell'autonomia finanziaria attribuita alle autorità portuali, che possono ora cominciare a gestire autonomamente la fiscalità portuale o, almeno, buona parte di essa.

Oltre all'indispensabile riavvio del processo di infrastrutturazione, occorre però, per rilanciare la portualità italiana a livello internazionale, anche dar vita ad una nuova politica nazionale dei porti, che risponda ad un preciso disegno strategico e unitario a livello di sistema Paese.

In mancanza di tali elementi l'Italia corre il rischio di essere relegata ad un ruolo marginale ed irreversibilmente esclusa dalle principali correnti di traffico internazionale.

Per poter rilanciare la logistica italiana e competere con i principali porti europei conquistando il ruolo di piattaforma logistica al servizio dell'Europa, è necessario per il Paese ripensare la politica portuale all'interno di una organica politica di logistica nazionale, trasformare la frammentata rete portuale in un *unicum*, i tanti porti italiani come parti di un progetto comune e condiviso, individuare un limitato numero di porti sui quali concentrare maggiormente sforzi e risorse perché si possano captare e ridistribuire, attraverso attività di feederaggio, i traffici intercontinentali e costruire un'efficiente offerta intermodale di trasporto a supporto delle grandi reti transeuropee, lasciando agli altri porti il compito - non di minore importanza - di sostenere il traffico prevalentemente regionale o locale, secondo le proprie specializzazioni e competenze.

Una costellazione di microportualità, lontana da una qualsivoglia logica di integrazione funzionale e strategica, non ha infatti le dimensioni per sostenere la competizione con i principali porti dello *shipping* mondiale.

Il boom dell'economia cinese, l'incremento impetuoso del traffico containerizzato, la spinta sempre più accentuata verso forme di delocalizzazione produttiva, l'entrata in vigore dell'area di libero scambio euromediterranea da qui al 2010 sono solo alcuni aspetti di un sistema in rapida evoluzione che sollecita risposte altrettanto rapide al sistema marittimo nazionale.

È nel quadro di questa urgente esigenza di non perdere le opportunità offerte dall'attuale quadro di riferimento geo-economico che si colloca il presente disegno di legge, volto ad adeguare l'assetto ordinamentale della portualità italiana alla realtà in rapido divenire che sta caratterizzando lo scenario mondiale.

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, ha ormai compiuto tredici anni. Innegabili sono i risultati positivi ascrivibili all'applicazione di tale legge, il cui elemento caratterizzante, rispetto alla disciplina precedente, è sicuramente quello di aver riservato lo svolgimento delle attività economiche e commerciali esclusivamente a soggetti di diritto privato mentre a soggetti pubblici, le autorità portuali, è stata affidata l'attività di programmazione e di elaborazione delle strategie di sviluppo, l'attività amministrativa e di regolazione delle attività.

In particolare, è il caso di rimarcare come alle autorità portuali sia stato attribuito un ruolo assolutamente innovativo nel panorama amministrativo-istituzionale italiano, un ruolo caratterizzato da una complessità e da una poliedricità che si riflettono in primo luogo nella struttura dell'autorità portuale, dove si assiste, anche per le funzioni decisionali, non solo ad una compresenza di diversi livelli di governo e di amministrazione pubblica (Stato, regione, enti locali), ma anche ad una compresenza di pubblico e di privato, grazie alla presenza in comitato portuale di alcuni dei protagonisti della vita economica, commerciale e sociale della realtà «porto».

Alla luce di questa poliedricità, all'autorità portuale va riconosciuto il ruolo di gestore globale della vita istituzionale, amministrativa ed economica del porto, ruolo che ha due piani di espressione, uno endoportuale, con l'autorità portuale centro di riferimento per gli interessi relativi alla vita portuale; uno extraportuale, con l'autorità portuale portatrice, all'esterno del porto, degli interessi della comunità portuale.

Il modello italiano, con un organismo pubblico preposto all'elaborazione delle strategie, alle funzioni amministrative ed alla regolazione delle attività, mentre l'attività commerciale è esclusivamente svolta da soggetti privati, è forse quello che più si avvicina al modello europeo che era descritto nelle bozze di direttive sull'accesso al mercato dei servizi portuali, direttive, com'è noto, bocciate dal Parlamento europeo, ma delle quali non si possono disconoscere alcune posizioni fondamentali.

La configurazione italiana di organizzazione dei porti rappresenta, in definitiva, un modello assolutamente avanzato e coerente con le impostazioni di livello comunitario.

Ciò nondimeno, tale modello, a più di dieci anni di distanza, ha bisogno di alcuni aggiustamenti ed affinamenti che, nel rispetto dell'impostazione di fondo della riforma del 1994, ne consolidino la validità e l'affidabilità, al fine di stabilizzarne e migliorarne gli effetti positivi.

L'elemento che maggiormente rende indispensabile una rivisitazione della legge generale di disciplina dell'organizzazione e delle attività dei porti è l'attuale sistema costituzionale di riparto delle competenze legislative, regolamentari ed amministrative, conseguente alla riforma della seconda parte del Titolo V della Costituzione.

Si può dire che la disciplina legislativa ed amministrativa della portualità come disciplinata dalla legge n. 84 del 1994 (ed il cui impianto non è necessario mettere discussione) comprenda quel concetto di «sussidiarietà» cui è subordinata l'operatività stessa della legge e della disciplina amministrativa.

Peraltro, va opportunamente sottolineata la circostanza che alle autorità portuali deve essere sicuramente riconosciuta la qualifica di enti pubblici nazionali e, come tali, rientranti nella potestà legislativa esclusiva dello Stato, ai sensi dell'articolo 117, comma secondo, della Costituzione.

A fronte di questi elementi, è altrettanto fondamentale lasciare all'iniziativa delle re-

gioni ogni attività che si ricolleggi alle realtà portuali che non abbiano i connotati dei porti di interesse nazionale, ma che svolgono un rilevante ruolo nel contesto dei traffici regionali e interregionali, con la possibilità di forme di cooperazione per una più efficace azione in proposito.

Il presente disegno di legge, suscettibile di ulteriori miglioramenti ed affinamenti, affronta in chiave costruttiva e moderna vari temi sui quali in questi anni il dibattito si è sviluppato in maniera oltremodo approfondita ed in particolare:

- la revisione della classificazione dei porti, superando il riferimento a criteri puramente quantitativi;
- il riconoscimento di un sistema portuale nazionale e di uno spazio di ampia autonomia per i porti di interesse regionale;
- lo snellimento delle procedure di pianificazione e realizzazione delle opere portuali;
- la previsione della nomina di un commissario e di un commissario aggiunto fino alla nomina del Presidente dell'autorità portuale nel caso di nuova istituzione di autorità portuale e negli altri casi in cui essa si riveli necessaria, al fine di colmare una lacuna della normativa precedente, adeguandola ad una prassi consolidata;
- la revisione della procedura di nomina del presidente dell'autorità portuale;
- la ripartizione delle competenze tra autorità portuale e autorità marittima;
- la revisione degli organi dell'autorità portuale e del loro mandato;
- la vigilanza del ministero sulle autorità portuali;
- la rivisitazione delle competenze e dell'organizzazione dei servizi tecnico-nautici;
- la riorganizzazione della disciplina del lavoro temporaneo;
- la concessione di aree e banchine per lo svolgimento delle operazioni portuali.

Con specifico riferimento ai contenuti della nuove norme oggetto del disegno di legge si precisa quanto segue:

L'articolo 1, illustra i motivi istituzionali e strategici per la revisione della disciplina portuale, stabilendo un generale riparto di competenze tra Stato e Regioni ai sensi del vigente articolo 117 della Costituzione e, inquadrata la materia nel suo corretto contesto istituzionale ed ordinamentale, qualifica espressamente la normativa in materia quale legge statale che determina i principi generali dell'ordinamento in tema di porti civili, costituendo così la disciplina di principio entro la quale possono trovare spazio le normative regionali.

L'articolo 2, con i commi 1 e 2, modifica l'articolo 28 e l'articolo 19 del codice della navigazione per determinare un corretto inquadramento della legislazione di settore anche sotto il profilo più strettamente giuridico, chiarendo che i porti marittimi da disciplinare mediante la predetta legislazione sono essenzialmente i porti marittimi civili, con esclusione dei porti militari, che vanno più correttamente ascritti al demanio militare, con conseguenti ricadute sulla competenza in materia di oneri di realizzazione delle opere portuali.

La normativa in questione, infatti, non può che riguardare e disciplinare i porti aventi funzioni commerciali o comunque non militari.

Viene altresì affermato il principio che detta normativa si qualifica quale legislazione speciale all'interno del sistema del codice della navigazione, fatta salva la potestà normativa regionale da riconoscersi ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

Il comma 3 modifica l'articolo 4 della legge n. 84 del 1994. Come accennato, la modifica si rende necessaria in conseguenza della riforma della seconda parte del Titolo V della Costituzione, che comporta la necessità, una volta determinata innanzitutto la collocazione sistematica della disciplina dei porti civili nell'ambito dell'ordinamento

(configurandola altresì quale legislazione speciale), di dividere i porti marittimi in:

- porti di interesse nazionale, amministrati dalle autorità portuali;
- porti di interesse regionale, disciplinati da leggi regionali, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, per la cui adozione costituiscono principi generali dell'ordinamento le disposizioni della legge stessa;
- porti militari, dotati di diversa disciplina.

La norma definisce il ruolo del sistema portuale di interesse nazionale, costituito dai porti che hanno, per il loro ruolo strategico rispetto alle grandi reti transeuropee e per la loro valenza a fini logistici, una funzione essenziale per l'esercizio dei compiti propri dello Stato.

All'individuazione dei porti di interesse nazionale si provvede, in analogia con quanto già fatto nel settore aeronautico, mediante decreto del Presidente della Repubblica, d'intesa con la conferenza Stato-regioni, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Con i successivi commi viene altresì espressamente ribadita la funzione legislativa e regolamentare delle regioni nei porti di interesse regionale, determinandone i principi di massima.

L'articolo 4 prevede la predisposizione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Piano nazionale della portualità, da formularsi in coerenza con le linee-guida del Piano generale della mobilità, al fine di definire gli obiettivi di sviluppo del sistema portuale nazionale e la programmazione ed il finanziamento degli interventi di adeguamento infrastrutturale.

L'articolo 5, per consentire alle regioni di attivare opportune forme di collaborazione e di coordinamento, anche eventualmente su base interregionale, prevede la costituzione di «sistemi portuali regionali», per il cui funzionamento è istituito un apposito comitato di coordinamento, con ampia rappresentati-

vità degli enti locali, che ha il compito di adottare il Piano di sviluppo della portualità, da approvarsi da parte del Ministero, e di promuovere le anzidette forme di cooperazione, anche in materia di logistica, attraverso la creazione di appositi distretti.

L'articolo 6 riformula alcuni commi dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994.

La nuova formulazione dei predetti commi mira, in primo luogo, a snellire e semplificare la procedura di approvazione del piano regolatore portuale, avendo particolare attenzione ai poteri dei comuni e delle regioni in materia di assetto del territorio, lasciando ampio spazio alla competenza regionale per quanto concerne i porti di interesse regionale, la cui pianificazione resta pertanto alle regioni stesse.

In particolare si è previsto, in caso di mancato raggiungimento dell'intesa tra i comuni interessati ed il comitato portuale, il ricorso alla conferenza di servizi indetta dalla regione competente su proposta dell'autorità portuale. Si propone, inoltre, l'istituzione, con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il ministro dell'ambiente e del territorio, di una commissione paritetica, composta dai componenti del consiglio superiore dei lavori pubblici e della commissione per la valutazione di impatto ambientale, per la valutazione integrata tecnica e di impatto ambientale.

Da ultimo, la norma stabilisce il riparto degli oneri per la realizzazione delle infrastrutture portuali e la possibilità, per le autorità portuali, di ricorrere, se del caso, all'imposizione di sovrattasse o all'incremento dei canoni demaniali al fine di concorrere alla realizzazione di indispensabili opere portuali.

Il comma 11 è modificato al fine di precisare che i manufatti da realizzare in ambito portuale, purché realizzati in conformità del piano regolatore portuale, non sono soggetti a concessione edilizia.

L'articolo 7, modificando l'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, ribadisce la natura giuridica dell'autorità portuale quale ente pub-

blico non economico, dotato, tra l'altro, di autonomia finanziaria nei limiti previsti dalla legge e conferma, aggiornando i relativi riferimenti normativi, che ad esse non si applica di regola la normativa di cui alla legge n. 70 del 1975 ed al decreto legislativo n. 165 del 2001.

Per confermare che la gestione patrimoniale e finanziaria delle autorità portuali, in qualità di enti pubblici, va uniformata ai criteri informativi della legge 3 aprile 1997, n. 94, e successive modificazioni, che prevedono un sistema di contabilità regolatoria (con un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi dei singoli processi, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici) si rende necessaria la modifica introdotta al comma 3.

I successivi commi ribadiscono la necessità di opportune intese con le regioni per la definizione di alcuni rilevanti aspetti dell'assetto delle autorità portuali, in tal modo recependo il principio di assoluta valorizzazione del momento dell'intesa nei rapporti tra Stato e regioni afferenti l'esercizio di competenze caratterizzate da un forte impatto sul territorio (definizione dei limiti della circoscrizione dell'autorità portuale) e prevedono espressamente la nomina di un commissario ed, eventualmente, di un commissario aggiunto, nelle more della nomina del presidente.

Il provvedimento introduce, altresì, alcune opportune limitazioni alla possibilità, offerta dal comma 6 dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, di costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai loro compiti istituzionali: l'integrazione introdotta subordina tale possibilità alla condizione che le società in questione non svolgano, nemmeno indirettamente, attività di erogazione dei servizi e delle operazioni portuali, escludendosi in ogni caso che dipendenti, titolari e componenti degli organi dell'autorità portuale possano assumere cariche nelle società parteci-

pate, al fine di evitare ipotesi di conflitto di interessi personali.

L'articolo 8 apporta modificazioni al disposto dell'articolo 7 della legge n. 84 del 1994. Al comma 1 si prevede, tra gli organi dell'autorità portuale, un Direttore Generale in luogo del Segretariato generale, con identici compiti di supporto alle funzioni del presidente, del comitato portuale e della giunta. Il comma 2 enuncia il principio secondo cui gli emolumenti degli organi dell'autorità portuale, da porsi a carico del bilancio della stessa, debbono essere determinati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base della rilevanza dell'autorità portuale nell'ambito del sistema portuale nazionale, della consistenza della sua circoscrizione territoriale e del volume delle entrate correnti.

Il comma 4, con riferimento alle ipotesi, già contemplate dal vigente comma 3 della legge n. 84 del 1994, di revoca del mandato del presidente, estende la possibilità di nomina di un commissario e di un commissario aggiunto, da scegliersi tra funzionari dell'Amministrazione dei trasporti aventi competenza nel settore, fino alla nomina del presidente anche in tale ipotesi di revoca nonché nei casi in cui la carica risulti temporaneamente priva del titolare.

L'articolo 9 reca modificazioni all'articolo 8 della legge n. 84 del 1994.

A tale riguardo, fermi restando i requisiti per la nomina del presidente, il nuovo articolo opera una revisione del procedimento, in modo da contemperare il rispetto dei ruoli istituzionali degli organi di governo del territorio con la necessità di pervenire entro tempi definiti alla nomina del presidente. In questo senso, al comma 1, si è ritenuto conforme ai principi di leale collaborazione istituzionale, dopo un primo tentativo di nomina sulla base di designazioni di livello subregionale, attribuire al presidente della Regione un potere di formulazione della proposta di una terna (sulla base anche delle indicazioni

degli enti sub-regionali) ed al ministro un univoco potere di scelta del presidente nell'ambito della terna proposta. I commi successivi del nuovo articolato hanno la finalità di aggiornare la normativa alla luce dell'evoluzione dell'ordinamento, anche per quanto concerne le funzioni inerenti la viabilità portuale.

L'articolo 10 adegua alle mutate esigenze operative la composizione ed il funzionamento del comitato portuale. L'attuale composizione del comitato, infatti, non appare in linea con la necessità di semplificare le attività burocratiche e decisionali, riflettendosi negativamente sull'impulso e la speditezza della procedura.

In tal senso si propone una riduzione del numero complessivo dei componenti il comitato portuale, in particolare riducendo da sei a quattro sia i rappresentanti delle imprese che nel - rispetto della pariteticità - i rappresentanti dei lavoratori che operano nel porto.

Per chiarezza di redazione, al comma 2, si riformulano i compiti del comitato portuale alla luce delle modifiche apportate a taluni aspetti delle *governance* e delle funzioni dell'autorità portuale.

I commi 3, 4 e 5 stabiliscono le modalità di designazione dei membri del comitato, le regole attinenti al suo funzionamento ed i *quorum* per la validità delle sedute e per l'adozione delle deliberazioni, con enfaticizzazione del ruolo delle componenti pubbliche specialmente in relazione ai compiti nei quali la valutazione dell'interesse pubblico si rivela particolarmente rilevante.

Il comma 6 stabilisce, altresì, ai fini di semplificazione dell'azione amministrativa, che, ad eccezione delle decisioni in materia di piani regolatori portuali, le deliberazioni del comitato adottate col voto favorevole dei rappresentanti delle amministrazioni pubbliche competenti, sostituiscono le intese, i concerti, i pareri e gli atti di assenso previsti dalle norme vigenti nelle materie oggetto di deliberazione.

L'articolo 11, modificando l'articolo 10 della legge n. 84 del 1994, sostituisce al segretario generale la figura del direttore generale, con compiti del tutto corrispondenti a quelli dell'attuale segretario generale.

L'articolo 12 introduce alcune modificazioni di minore rilievo in materia di disciplina del collegio dei revisori dei conti di cui all'articolo 11 della legge n. 84 del 1994.

Considerato che la scelta dei membri del collegio dei revisori dei conti delle autorità portuali, attesi i notevoli interessi di natura pubblicistica che le stesse devono perseguire, è ricaduta tra i funzionari dell'Amministrazione, e che il numero dei funzionari iscritti all'albo sta diventando via via sempre più esiguo, in applicazione dell'articolo 2, comma 4 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, si è ritenuto opportuno prevedere la possibilità di nominare, in proporzione non minoritaria tra gli iscritti all'albo dei revisori dei conti, persone in possesso della necessaria esperienza e professionalità acquisita nel settore per aver svolto tale funzione per almeno un triennio.

L'articolo 13 introduce alcune integrazioni volte a dettagliare a specificare compiti di controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, necessario bilanciamento all'autonomia conferita alle autorità portuali dalla legge finanziaria per l'anno 2007: in tal senso, per garantire una corretta pianificazione dello sviluppo portuale, va prevista, altresì, l'approvazione dei piani operativi triennali delle autorità portuali e dei regolamenti con cui le stesse sono chiamate a determinare criteri e condizioni di dettaglio per il rilascio delle concessioni in ambito portuale in merito soprattutto alla determinazione dei relativi canoni.

L'articolo 14 modifica il comma 1 dell'articolo 13 della legge n. 84 del 1994 per adeguarne il contenuto alle previsioni della legge finanziaria 2007 (legge n. 296 del 2006), che hanno ampliato il novero delle entrate e, quindi, delle risorse finanziarie delle autorità portuali.

L'articolo 15 contiene alcune modifiche ed integrazioni all'articolo 14 della legge n.84 del 1994. In particolare recependo l'accordo interassociativo intervenuto in materia tra le varie categorie interessate:

a) i servizi tecnico-nautici vengono qualificati come servizi di interesse generale necessari alla tutela della sicurezza della navigazione e dell'approdo;

b) l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio è stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale;

c) la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici, nei porti sede di autorità portuale, è determinata dall'autorità marittima d'intesa con la stessa autorità portuale;

d) criteri e meccanismi per la formazione delle tariffe sono stabiliti dal Ministero, sulla base di un'istruttoria che si svolge in sede centrale;

e) le tariffe dei servizi, nell'ambito dei suddetti criteri e meccanismi, sono definite parimenti in sede ministeriale;

f) è prevista l'emanazione di un apposito regolamento ministeriale per individuare i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali si vada a determinare, ferma restando l'unicità del servizio, una speciale tariffa di prontezza operativa;

g) si chiarisce, infine, l'ambito di operatività dei servizi con riferimento a strutture di ormeggio o di attracco che non si possono del tutto assimilare ai porti.

L'articolo 16 modifica l'articolo 15 della legge n. 84 del 1994, prevedendo che con atto del presidente dell'autorità portuale, è istituita in ogni porto ricompreso nella circoscrizione dell'autorità portuale, una commissione consultiva composta da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto, da un rappresentante dei dipendenti dell'autorità portuale e da quattro rappresentanti delle categorie imprenditoriali.

L'articolo 17 modifica l'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, con riferimento al comma 3-*bis*. La proposta normativa adegua il testo alla normativa vigente, sostituendo il riferimento alla legge n. 1369 del 1960 con i riferimenti al decreto legislativo n. 276 del 2003 che l'ha modificata e abrogata. Viene altresì chiarita la portata della deroga di cui al comma 7-*bis* precisandone l'oggetto e l'ambito territoriale di applicazione. Per ragioni di organicità è stata trasferita dalla legge del 30 giugno 2000, n. 186, a tale articolo la previsione della possibilità per le imprese di cui allo stesso articolo 16 e all'articolo 18 di usufruire delle procedure di cui alla legge n. 223 del 1991 in materia di crisi e ristrutturazione aziendale.

L'articolo 18 modifica l'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 in materia di lavoro portuale. Scopo della nuova proposta di normativa è quello di procedere ad un riordino logico delle varie disposizioni del vigente articolato, per aggiornare i riferimenti normativi e dare maggiore organicità alla materia, anche al fine di consentirne una più agevole interpretazione. Ciò che, peraltro, qualifica maggiormente il testo proposto è un nuovo sistema di regolazione delle modalità di retribuzione delle giornate di mancato avviamento al lavoro, ipotizzato dal comma 15 dell'articolo 17 e rivelatosi non attuabile, con la previsione di un meccanismo *ad hoc*, già concordato con il Ministero del lavoro della salute e delle politiche sociali e con le parti sociali in un apposito tavolo tecnico, con l'effetto di dare finalmente una soluzione strutturale al problema, in questi ultimi anni necessariamente - ma impropriamente - risolto mediante il ricorso all'istituto della cassa integrazione.

A fronte della previsione di tale meccanismo *ad hoc*, che si basa, quanto alla modalità di copertura degli oneri, sul versamento dei contributi previsti dalla vigente legislazione in materia di cassa integrazione in concorso con le disponibilità del Fondo per l'occupazione di cui al decreto-legge 20 maggio

1993, n. 148, convertito in legge 19 luglio 1993, n. 236, viene prescritto un controllo più stringente degli organici dei soggetti chiamati a fornire lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18.

In particolare, il comma 1 stabilisce il principio secondo cui la materia è disciplinata nel testo e non può essere svolta senza apposita autorizzazione.

Il comma 2 ed il comma 3 prevedono che l'autorità portuale o quella marittima debbano verificare la necessità di disporre in porto di un soggetto che fornisce lavoro temporaneo e ne propongono la consistenza in termini di organico ai fini dell'approvazione ministeriale; l'autorità portuale o quella marittima è tenuta ad emanare un regolamento - da approvare da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - per la specifica disciplina, nel singolo porto, delle modalità di prestazione del lavoro temporaneo, delle relative tariffe, dell'accertamento delle giornate di mancato avviamento al lavoro nonché per la regolamentazione delle pertinenti attività di monitoraggio.

Il comma 4 prescrive, ai fini dell'individuazione del soggetto da autorizzare alla fornitura di lavoro temporaneo, l'esperimento di una procedura di selezione aperta e trasparente.

I commi 5 e 6 stabiliscono gli obblighi cui devono sottostare i soggetti prestatori di lavoro e le modalità di rilascio della relativa autorizzazione in sede locale.

Il comma 7 disciplina, in caso di infruttuoso esperimento della selezione anzidetta, la costituzione dell'agenzia, già contemplata dalla legge n. 84 del 1994.

I commi 8 e 9 regolamentano i casi di sospensione e revoca dell'autorizzazione, i casi eccezionali di richieste di lavoro eccedenti l'organico e l'eventuale ricorso, in deroga, per particolari esigenze, ai soggetti abilitati alla somministrazione di lavoro temporaneo autorizzati in base al decreto legislativo n. 276 del 2003, mentre il comma 10 pre-

vede le sanzioni per la violazione delle disposizioni tariffarie.

I commi 11 e 12 chiariscono l'ambito di applicazione del contratto collettivo unico di riferimento, e le verifiche sull'applicazione delle opportune tutele del lavoratore circa il trattamento normativo e retributivo.

Il comma 13 istituisce l'indennità di mancato avviamento al lavoro di cui si è detto, stabilendone le modalità di calcolo ed i pertinenti meccanismi di erogazione.

Il comma 14 individua come ulteriori soggetti cui spetta in via transitoria l'indennità, anche i lavoratori delle imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b) della legge, fino al 31 dicembre 2009.

I commi 15, 16 e 17 disciplinano il versamento dei contributi da parte delle imprese o agenzie ed il concorso del predetto Fondo per l'occupazione alla copertura degli oneri, nel limite di 12 milioni di euro annui.

Il comma 18 determina l'applicabilità degli strumenti di cui alla legge n. 223 del 1991, prevedendo la corresponsione ai lavoratori dell'indennità di mobilità ivi prevista nel caso di situazioni di crisi che comportino eccedenze strutturali di manodopera.

Al comma 20 viene prevista l'adozione di un regolamento per la determinazione dei criteri generali cui devono attenersi le autorità portuali nella disciplina della materia.

L'articolo 19 assoggetta ad autorizzazione dell'autorità portuale o marittima ed al nulla osta del Ministero le eventuali assunzioni nelle imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b) della legge n. 84 del 1994 (da considerarsi assolutamente eccezionali) e regola il calcolo della contribuzione figurativa per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro dei lavoratori portuali.

L'articolo 20 riformula l'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 con l'obiettivo di dare un'adeguata valorizzazione alle aree demaniali in ambito portuale, nel rispetto dei principi comunitari già richiamati: in tale contesto la nuova norma distingue, ai fini della relativa disciplina e dell'applicazione dei rela-

tivi canonici, le concessioni di mera gestione di un'attività imprenditoriale - nelle quali cioè il concessionario non assume impegni in ordine ad investimenti, anche infrastrutturali, volti a valorizzare la qualità dei servizi - dalle concessioni da cui scaturiscono impegni del concessionario in ordine ad investimenti, anche di natura infrastrutturale, con conseguente diversificazione delle pertinenti durate: per la prima si prevede, infatti, una durata massima di 6 anni, mentre per le seconde la durata è determinata in ragione ed in proporzione dell'entità degli investimenti che il concessionario si impegna ad attivare, con un limite massimo di 40 anni. Il comma 3, per tale seconda categoria di concessioni, prevede inoltre che l'atto concessorio sia soggetto, con cadenza almeno biennale, alla verifica della permanenza dei requisiti e delle condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo; lo stesso comma dà puntuali indicazioni in merito al contenuto dell'atto concessorio.

Il comma 4 formalizza la necessità del ricorso ad una gara ad evidenza pubblica per la selezione del concessionario.

Il comma 5 introduce un sistema di relazioni da parte delle autorità portuali e di monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle concessioni assentite, con possibilità di imporre provvedimenti correttivi al riguardo.

Il comma 6 indica i requisiti degli aspiranti concessionari e le condizioni per partecipare alla selezione.

Il comma 7 introduce la disciplina dei relativi canonici, il cui importo deve essere parametrato in ragione della prevedibile redditività della concessione e può essere tuttavia ridotto nel caso in cui il concessionario si faccia carico della realizzazione di opere portuali. Il canone è soggetto, per converso, ad un aumento, qualora l'autorità portuale o un precedente concessionario abbiano finanziato opere o beni strumentali, idonei a valorizzare il bene demaniale.

La norma in esame contiene, in altri termini, una serie di elementi predefiniti e criteri che vanno poi trasposti nelle specifiche realtà attraverso appositi regolamenti che le autorità portuali dovranno emanare entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge. Il comma 11 contiene una norma transitoria, diretta a ridurre l'impatto della nuova normativa sulle concessioni esistenti.

L'articolo 21 integra l'articolo 21 della legge n. 84 del 1994 per favorire la riconversione delle imprese portuali nei porti che, per motivazioni ambientali o di tutela del patrimonio culturale od archeologico, siano chiusi permanentemente al traffico e ridefinisce la terminologia relativa al passaggio dalle vecchie compagnie portuali alle attuali imprese.

L'articolo 22 modifica il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione.

La modifica più rilevante concerne la revisione degli articoli da 118 a 123, relativi alla modifica della disciplina delle quote dei piloti del porto, cui si provvede mediante l'adozione di un decreto del Presidente della Repubblica volto appunto a ridefinire la materia in esame, con l'obiettivo di ridurre e rendere omogenea in tutti i porti l'incidenza del sistema delle quote sulle tariffe del servizio di pilotaggio; la disposizione fornisce in proposito le indicazioni di massima sul contenuto della normativa regolamentare in questione.

Le disposizioni proposte nei commi successivi si rendono necessarie per rendere possibile la completa applicazione delle norme di cui ai vigenti capi VI (degli ormeggiatori) e VII (dei barcaioli) del titolo III del libro I del regolamento marittimo (articoli da

208 a 218), ed eliminare ogni contenzioso in materia attraverso la reintroduzione nel contesto normativo riguardante le categorie di lavoratori in argomento di quelle norme già ad essi applicabili e contenute nei commi 2 e 3 dell'articolo 152 e dei commi 3, 4, 5 e 6 dell'articolo 156 del regolamento marittimo, inopinatamente travolte dalle abrogazioni a suo tempo disposte dall'articolo 27, comma 8, della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni.

L'articolo 23 contiene alcune disposizioni transitorie e finali che fanno da raccordo tra il vecchio testo della legge n. 84 del 1994 ed il nuovo testo modificato dalle disposizioni del presente disegno di legge, in relazione al comitato portuale, alla durata degli incarichi dei componenti dei collegi dei revisori, alla dismissione delle partecipazioni nelle società che svolgono servizi di interesse generale (commi 2 e 3).

Con il comma 4 vengono date ulteriori disposizioni di principio sulle competenze in materia di porti di interesse regionale e sull'istituzione nei medesimi di una commissione con funzioni consultive sui principali provvedimenti concernenti l'organizzazione ed il funzionamento dei porti.

Con il comma 5 si provvede ad abrogare le norme del codice della navigazione e del relativo regolamento concernenti l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici incompatibili con il nuovo testo dell'articolo 14 della legge e l'articolo 15 della legge n. 84 del 1994 relativo alle commissioni consultive, in quanto considerate nei porti sede di autorità portuale un'inutile duplicazione dei comitati portuali e dunque un aggravio procedimentale.

DISEGNO DI LEGGE

Arti. 1.

*(Modifiche all'articolo 1 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. Il comma 1 dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni è sostituito dal seguente: «1. La presente legge disciplina, in attuazione dell'articolo 117 della Costituzione, l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti e della logistica, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso. Essa determina i principi fondamentali in materia di porti civili».

Art. 2.

(Modifiche al codice della navigazione)

1. L'articolo 19 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è sostituito dal seguente:

«Art. 19. - *(Ordinamento e attività portuali)*. - Fatta salva la potestà normativa regionale, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, l'ordinamento e le attività portuali sono disciplinati dalla legge.

Per quanto non disciplinato dalla legge si applica il presente codice».

2. L'articolo 28 del codice della navigazione, di cui al citato regio decreto n. 327 del 1942, è sostituito dal seguente: «Art. 28. - *(Beni del demanio marittimo)*. - Fanno parte del demanio marittimo:

a) il lido, la spiaggia, i porti marittimi esclusi i porti militari, 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 colmare;

c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo».

Art. 3.

*(Modifiche all'articolo 4 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. L'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: «Art. 4. - *(Classificazione dei porti)*. - 1. I porti marittimi si dividono in:

- a) porti di interesse nazionale;
- b) porti di interesse regionale;
- c) porti militari.

2. In relazione alle dimensioni ed alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale ed al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con la rete nazionale dei trasporti ed alla valenza quali piattaforme logistiche, i porti di interesse nazionale costituiscono il sistema portuale di interesse nazionale in quanto nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.

3. All'individuazione dei porti che costituiscono il sistema di cui al comma 2 si provvede, sulla base dei criteri definiti con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Con il medesimo procedimento si provvede alle modifiche del decreto di cui al comma 3.

4. I porti marittimi di interesse nazionale sono amministrati dalle autorità portuali.

5. Ferme le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di interesse regionale, le regioni esercitano, in materia di infrastrutturazione, di amministrazione delle aree demaniali marittime e di regolazione delle operazioni e dei servizi portuali, la funzione legislativa e quella regolamentare, nel rispetto dei principi generali contenuti nella presente legge, nel codice della navigazione e di quelli di seguito indicati:

a) individuazione di un soggetto pubblico in una delle autorità portuali esistenti in ambito regionale o in regione confinante, ovvero l'autorità marittima, ovvero l'ente locale competente, a cui attribuire i compiti di regolazione e l'attività di amministrazione delle aree portuali;

b) esercizio esclusivo da parte di soggetti privati delle attività d'impresa e commerciali.

6. Nelle more della attuazione delle disposizioni di cui al comma 5, le relative competenze sono esercitate dall'autorità marittima.

7. I porti di cui al comma 1, lettere a) e b) possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, crocieristica, industriale, e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate nel piano regolatore portuale.

8. I porti destinati esclusivamente alla nautica da diporto, ove non ricompresi nella circoscrizione dell'autorità portuale ovvero, previo accordo con la regione interessata, nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 dicembre 1995, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 136 del 12 giugno 1996, sono porti di interesse regionale.

9. Si definiscono porti militari di cui alla lettera c), comma 1, del presente articolo, i porti o le aree portuali continuativamente funzionali alle esigenze di difesa militare dello stato; essi fanno parte del demanio mi-

litare e sono amministrati dallo Stato cui spetta l'onere per la realizzazione delle opere portuali, comprese quelle di grande infrastrutturazione. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro della Difesa di concerto con il Ministro delle infrastrutture e trasporti procede, con decreto, alla individuazione, dei porti e delle aree portuali militari, e ne determina le caratteristiche.

Art. 4.

(Piano nazionale della portualità)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, predispose il Piano nazionale della portualità, in coerenza con le linee guida del Piano generale della mobilità.

2. Il piano, tenendo conto delle previsioni dei piani regolatori portuali e dei piani triennali delle autorità portuali, nonché delle indicazioni dei comitati di coordinamento di cui al successivo articolo 5, individua gli obiettivi di sviluppo del Sistema portuale nazionale.

3. Per il finanziamento degli interventi previsti dal comma 1, per la parte di competenza pubblica, si provvede con gli stanziamenti annuali della legge finanziaria e con i benefici derivanti dall'attuazione delle disposizioni in materia di autonomia finanziaria a favore delle autorità portuali, previste dall'articolo 1, commi 982, 983 e dai provvedimenti attuativi di cui al comma 990 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, relativi alla quota dei tributi diversi dalle tasse e i diritti portuali.

Art. 5.

(Sistemi portuali regionali)

1. Al fine di garantire uno sviluppo sinergico della portualità di interesse nazionale e regionale, nell'ambito di ciascuna regione,

ovvero di regioni limitrofe, può essere costituito da una regione, o da più regioni confinanti, un comitato di coordinamento della portualità regionale o interregionale.

2. Il comitato di cui al comma 1, è composto da un rappresentante della regione o delle regioni che costituiscono il comitato e delle relative province e comuni, dai rappresentanti delle autorità portuali e dell'autorità marittima, aventi competenza sui porti della regione o delle regioni costituenti il comitato.

3. Il comitato di coordinamento promuove forme di cooperazione fra gli scali portuali della regione o delle regioni che lo costituiscono, al fine di favorire il potenziamento dell'offerta e la migliore integrazione tra i porti e tra questi e le reti infrastrutturali terrestri e logistiche. Il comitato contribuisce alla determinazione degli obiettivi del piano nazionale della portualità di cui al precedente articolo 4.

Art. 6.

*(Modifiche all'articolo 5 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1 le parole da «Nei porti» fino a «lettera e)» sono sostituite dalle seguenti:

«Nei soli porti di cui all'articolo 4, comma 1, lettere a) e b)» e, in fine, è aggiunto il seguente periodo: «Il piano regolatore portuale è redatto in coerenza con le linee guida contenute nel piano nazionale della portualità.»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Il piano regolatore di ciascun porto rientrante nella circoscrizione territoriale di un'autorità portuale è adottato dal comitato portuale d'intesa con il comune o i comuni interessati. L'intesa si intende raggiunta qua-

lora il comune non comunichi all'autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta.»;

c) il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. Qualora non si raggiunga l'intesa, la regione convoca, su proposta dell'autorità portuale, entro sessanta giorni, una conferenza di servizi tra regione, comune o comuni interessati ed autorità portuale. La conferenza, entro i successivi sessanta giorni, assume, a maggioranza le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale.»

d) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Esperita la procedura di cui ai commi precedenti, il piano regolatore portuale è sottoposto alla valutazione integrata tecnica e di impatto ambientale effettuata da un'apposita commissione paritetica istituita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. La commissione è composta da componenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e si esprime sul piano regolatore portuale entro il termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento della richiesta. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri da parte di altri enti o amministrazioni il suddetto termine è prorogato una sola volta e fino ad un massimo di trenta giorni. Decorso inutilmente il termine, il parere tecnico e la valutazione di impatto ambientale si intendono resi in senso favorevole. In caso di esito positivo della valutazione di cui al presente comma, il piano regolatore portuale è trasmesso a cura dell'autorità portuale alla regione per l'approvazione. Il piano si intende approvato qualora la regione non comunichi all'autorità portuale un motivato diniego entro sessanta giorni dalla ricezione della richiesta. La procedura di esame ed approvazione dei piani regolatori portuali si applica anche alle varianti dei medesimi.»;

e) il comma 7 è sostituito dal seguente:

«7. Le autorità portuali provvedono alla realizzazione delle opere portuali, comprese quelle di grande infrastrutturazione, utilizzando risorse proprie e, comunque nelle more della completa attuazione di quanto previsto dal comma 990, dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, risorse a carico del bilancio dello Stato assegnate annualmente a ciascuna autorità portuale sulla base dei rispettivi piani operativi triennali adottati ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera a) ed approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in conformità con i piani di settore. Le regioni e i comuni interessati possono attribuire alle autorità portuali proprie risorse per la realizzazione di opere. Le autorità portuali possono concorrere alla realizzazione di opere nell'ambito della propria circoscrizione con proprie risorse, nel caso imponendo, fino al completo ammortamento dell'investimento realizzato, soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate ovvero aumentando la misura del canoni di concessione demaniale marittima. L'onere per la realizzazione delle opere portuali, comprese quelle di grande infrastrutturazione è a carico della regione interessata nei porti di competenza regionale.»;

f) il comma 8 è abrogato.

g) al comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Sui relativi progetti è acquisito il parere di cui all'articolo 6, comma 5, della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni. Tali progetti, se costituenti attuazione o adeguamento tecnico-funzionale di piani regolatori portuali vigenti, non sono assoggettati alla procedura per la valutazione di impatto ambientale»;

h) il comma 10 è abrogato;

i) il comma 11 è sostituito dal seguente:

«11. I manufatti da realizzare in ambito portuale a cura dell'autorità portuale o di concessionari di beni del demanio marittimo non sono soggetti a concessione edilizia. L'autorità portuale verifica, prima del rila-

scio delle autorizzazioni e delle concessioni di competenza, che tali manufatti rispettino le destinazioni d'uso delle aree e degli specchi acquei e le prescrizioni tecniche stabilite dal piano regolatore portuale»;

l) dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

«11-bis). Le previsioni del presente articolo costituiscono principi di riferimento in tema di pianificazione, programmazione, realizzazione delle opere portuali e di piani regolatori portuali, con riferimento ai porti di interesse regionale non amministrati da autorità portuali».

m) al numero 1) dell'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, le parole «di cui alla categoria I ed alla categoria II, classe I» sono sostituite dalle seguenti: «di interesse nazionale o militari».

Art. 7.

*(Modifiche all'articolo 6 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilievo nazionale ad ordinamento speciale, disciplinato dalla presente legge; essa è dotata di autonomia amministrativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio, finanziaria e gestionale nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, nonché le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni.»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità redatto con riferimento, per quanto applicabili alle autorità portuali, ai principi contenuti nella legge 3 aprile 1997, n. 94, ed approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.»;

c) al comma 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «sempre che tali società non vengano a svolgere, di fatto, attività aventi connessioni, dirette, con le attività di erogazione dei servizi e delle operazioni portuali. I dipendenti ed i componenti degli organi dell'autorità portuale possono assumere cariche nelle società da essa partecipate a titolo gratuito, ovvero riversando i relativi compensi all'autorità portuale di appartenenza.»;

d) il comma 7 è sostituito dal seguente:

«7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, d'intesa con la Regione interessata, individua o modifica i limiti della circoscrizione territoriale, ivi compresi gli specchi acquei esterni alle difese foranee qualora interessati dal traffico portuale e dalla prestazione di servizi portuali ovvero dalla realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco.»;

e) il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori autorità portuali nei porti aventi i requisiti di cui al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 989-bis, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni, qualora si sia verificata l'impossibilità di ricomprendere tale porto nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale già esistente.».

f) dopo il comma 8, è inserito il seguente:

«8-bis. Fino alla nomina del presidente delle autorità portuali istituite ai sensi del comma 8, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è nominato un commissario nonché, ove ritenuto necessario, un commissario aggiunto, scelti tra funzionari dell'amministrazione aventi competenza nel settore.»;

g) il comma 10 è sostituito dal seguente:

«10. Le autorità portuali sono soppresse con la procedura di cui al comma 8, quando vengano meno i requisiti di cui al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 989-bis, della citata legge n. 296 del 2006.»;

h) il comma 12 è sostituito dal seguente:

«12. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella circoscrizione territoriale delle autorità portuali».

Art. 8.

*(Modifiche all'articolo 7 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. L'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: «Art. 7. - (*Organi dell'autorità portuale*). - 1. Sono organi dell'autorità portuale:

- a) il Presidente;
- b) il Comitato portuale;
- c) il Collegio dei Revisori dei conti.

2. Gli emolumenti del presidente, del commissario, del commissario aggiunto e dei componenti del collegio dei revisori dei conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del comitato portuale sono a carico del bilancio dell'autorità portuale e sono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con

il Ministro dell'economia e delle finanze tenendo conto di criteri oggettivi individuati, nel decreto medesimo, avendo riguardo all'attività e rilevanza dell'ente, alla consistenza della sua circoscrizione territoriale nonché al volume delle entrate correnti.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vengono disposti la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale qualora:

a) decorso il termine di cui all'art. 9, comma 2, lettera a), il piano operativo triennale non sia approvato nel successivo termine di trenta giorni;

b) il conto consuntivo evidenzia un disavanzo.

4. Con il decreto di cui al comma 3, il Ministro dei trasporti nomina altresì un commissario nonché, ove ritenuto necessario, un commissario aggiunto, scelti tra funzionari del ministero dei trasporti aventi competenza nel settore marittimo, che esercita le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso fino alla nomina del presidente. Con le stesse modalità si provvede nei casi in cui la carica risulti temporaneamente priva del titolare.».

Art. 9.

*(Modifiche all'articolo 8 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi 1 ed 1-bis sono sostituiti dai seguenti:

«1. Il Presidente dell'autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione interessata, nell'ambito di una rosa di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati, uno ciascuno, rispettivamente dalle province, dai comuni e dalle ca-

mere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione dell'autorità portuale. La designazione è richiesta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti almeno sei mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente ovvero all'atto di nomina del commissario di cui agli articoli 6 e 7. La designazione dei singoli enti è comunicata al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro novanta giorni dalla richiesta. In caso di non ottemperanza, entro il predetto termine, la designazione si intende comunque resa.

1-bis. Esperite le procedure di cui al comma 1, qualora entro trenta giorni non si raggiunga l'intesa con le regioni interessate, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica il prescelto nell'ambito di una terna formulata a tal fine dal presidente della giunta regionale il quale tiene conto anche delle indicazioni degli enti locali e delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura interessati, e comunque deve prevedere l'indicazione avanzata dal Sindaco del comune sede dell'autorità portuale. Ove il presidente della giunta regionale non provveda alla indicazione della terna entro trenta giorni dalla richiesta allo scopo indirizzatagli dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, questi chiede al Presidente del Consiglio dei ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei ministri, che provvede con deliberazione motivata.»;

b) al comma 3 sono apportate le seguenti modifiche:

1) alla lettera *d)* le parole «della segreteria tecnico-operativa» sono sostituite con le parole «dell'autorità portuale»;

2) alla lettera *h)*, dopo le parole «amministra» inserire «in via esclusiva, fatti salvi gli effetti dominicali e dei confini doganali.».

3) alla lettera *i)* le parole da «nel rispetto» a «commi 1 e 3» sono soppresse;

4) la lettera *l)* è soppressa;

5) dopo la lettera *m*) è aggiunta la seguente lettera *m-bis*):

«*m-bis*) disciplina con propria ordinanza gli accessi e i permessi di ingresso ai porti di competenza ed esercita le competenze di cui all'articolo 6, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche, e provvede con proprio provvedimento a conferire al personale dell'autorità portuale le funzioni di cui all'articolo 17, comma 132, della legge 15 maggio 1997, n. 127, esercitabili nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale».

Art. 10.

*(Modifiche all'articolo 9 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. L'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 9. - *(Comitato portuale)*. - 1. Il comitato portuale è composto:

a) dal presidente dell'autorità portuale, che lo presiede;

b) dal comandante del porto sede dell'autorità portuale, con funzioni di vicepresidente;

c) da un dirigente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

d) da un dirigente dell'Ufficio dell'Agenzia del demanio competente per territorio, qualora la circoscrizione dell'autorità portuale rientri nell'ambito di più circoscrizioni demaniali il rappresentante è designato dall'Agenzia del demanio;

e) da un dirigente dell'ufficio dell'Agenzia delle Dogane competente per territorio, qualora la circoscrizione dell'autorità portuale rientri nell'ambito di più circoscrizioni doganali il rappresentante è designato dall'Agenzia delle dogane;

f) dal presidente della regione o da un suo delegato;

g) dal presidente della provincia o delle province comprese nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, ovvero da loro delegati;

h) dal Sindaco del comune o dei comuni compresi nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, ovvero da loro delegati;

i) dai presidenti delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura comprese nella circoscrizione dell'autorità portuale ovvero loro delegati;

l) da quattro rappresentanti delle seguenti categorie: 1) armatori; 2) agenti raccomandatari marittimi; 3) industriali; 4) imprenditori di cui agli articoli 16 e 18; 5) imprese di spedizione; 6) imprese di autotrasporto operanti nell'ambito portuale; 7) imprese ferroviarie operanti nel porto. I rappresentanti sono designati congiuntamente previa opportune intese tra le rispettive organizzazioni di categoria, per i soggetti di cui ai punti da 1) a 5), il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, per le imprese di cui al punto 6), e le stesse imprese ferroviarie di cui al punto 7);

m) da quattro rappresentanti dell'insieme dei lavoratori che operano nel porto delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 e dei dipendenti dell'autorità portuale, designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale.

2. Il comitato portuale:

a) approva, entro novanta giorni dalla sua prima costituzione, su proposta del presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati, il piano operativo triennale e le sue revisioni annuali sono inviate al Ministero delle infrastrutture dei trasporti;

b) approva il programma triennale delle opere di cui all'articolo 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 263;

c) adotta il piano regolatore portuale;

d) approva il bilancio di previsione, obbligatoriamente in pareggio o in avanzo, le note di variazione e il rendiconto generale;

e) adotta il regolamento di cui all'articolo 17, comma 3;

f) delibera, su proposta del presidente, la nomina e l'eventuale rimozione dall'incarico del direttore generale;

g) delibera, su proposta del presidente, tenuto conto delle compatibilità di bilancio e sentito il direttore generale, la pianta organica della struttura tecnica ed amministrativa dell'autorità portuale, allegando una relazione illustrativa delle esigenze di funzionalità che la giustificano;

h) delibera in materia di recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell'autorità portuale;

i) approva, su proposta del presidente, il regolamento di contabilità, da sottoporre all'approvazione del ministero dei trasporti di concerto col ministero dell'economia e delle finanze;

l) approva, su proposta del presidente, la partecipazione dell'autorità portuale alle società di cui all'articolo 6, comma 6;

m) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

n) delibera in ordine alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;

o) delibera su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni di cui all'articolo 16 ed alle concessioni di cui all'articolo 18 di durata superiore ai sei anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel secondo caso in conformità dei criteri di cui all'articolo 18, comma 7;

o) delibera in ordine agli accordi sostitutivi.

3. I componenti di cui alle lettere *l*) e *m*) del comma 1 sono nominati dal presidente e durano in carica per un quadriennio dalla data di insediamento del comitato portuale. Le loro designazioni devono pervenire al presidente entro due mesi dalla richiesta, avanzata dallo stesso tre mesi prima della scadenza del mandato dei componenti. Decorso inutilmente il termine per l'invio di tutte le designazioni, il comitato portuale è validamente costituito nella composizione risultante dai membri di diritto e dai membri di nomina del presidente già designati e nominati. I membri nominati e designati nel corso del quadriennio restano in carica fino al compimento del quadriennio stesso. Non possono essere nominati, ovvero decadono dal loro incarico i componenti del comitato di cui alle lettere *l*) ed *m*) del comma 1, che abbiano promosso o promuovano un contenzioso legale nei confronti dell'autorità portuale.

4. Il comitato portuale è presieduto dal presidente dell'autorità portuale e, in caso di assenza o impedimento, dal vice presidente e si riunisce, su convocazione del presidente, di norma una volta ogni due mesi e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti. Per la validità delle sedute è richiesta la presenza della metà più uno dei componenti in prima convocazione e di un terzo dei medesimi in seconda convocazione. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti. In caso di parità prevale il voto del presidente. Il comitato portuale adotta un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività del comitato con il concorso almeno della metà più uno dei componenti di cui al comma 1, dalla lettera *a*) alla lettera *g*); per la validità delle sedute in seconda convocazione è richiesta la presenza di un terzo dei componenti del comitato con il concorso di almeno un terzo dei componenti di cui al comma 1, dalla lettera *a*) alla lettera *g*). Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti con il

concorso almeno della metà dei componenti di cui al comma 1, dalla lettera *a*) alla lettera *g*); le deliberazioni di cui al comma 2, lettere *a*), *b*), *c*) e *d*) sono assunte con la maggioranza dei due terzi dei presenti con il concorso almeno della metà più uno dei componenti di cui al comma 1, dalla lettera *a*) alla lettera *g*). Qualora, per dimissioni o altri eventi, il numero dei rappresentanti scenda al di sotto della metà più uno, il comitato portuale deve essere ricostituito. Il comitato portuale adotta un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività, ferma restando l'inderogabilità delle disposizioni di cui ai periodi precedenti.

5. Al fine di favorire i processi di aggregazione tra porti nell'ambito di una unica autorità portuale e di valorizzare le singole realtà locali presenti all'interno del comitato, sulle materie di cui alle lettere *c*), *e*), *l*), *m*) e *n*), del comma 2, del presente articolo, i rappresentanti di cui alle lettere *d*), *e*), *f*) e *g*) del medesimo comma 1, nonché i comandanti dei porti che rientrano nell'ambito della circoscrizione dell'autorità portuale quando non coincidente con il componente del comitato portuale di cui al comma 1 lettera *b*), si esprimono in via esclusiva relativamente ai porti di propria competenza territoriale.

6. Fatto salvo quanto previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, le deliberazioni del comitato portuale adottate con il voto favorevole dei rappresentanti delle amministrazioni pubbliche competenti sostituiscono le intese, i concerti, i pareri e gli atti di assenso comunque denominati previsti dalle norme vigenti nelle materie oggetto delle deliberazioni medesime».

Art. 11.

*(Modifiche all'articolo 10 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) Le parole: «Segretario Generale e Segretariato Generale», ovunque ricorrano sono

sostituite, rispettivamente dalle seguenti: «Direttore Generale e Direzione Generale»;

b) al comma 6 aggiungere in fine le seguenti parole: «In sede di contrattazione nazionale sono fissati i limiti alla contrattazione integrativa.»;

c) dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. Ai componenti degli organi dell'Autorità Portuale ed al Direttore Generale, nel corso dell'incarico ed alla scadenza dello stesso, non può essere conferita la qualifica di Dirigente presso la stessa Autorità o in società dalla stessa partecipata».

Art. 12.

*(Modifiche all'articolo 11 della legge
28 gennaio 1994, n.84)*

1. All'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, primo periodo, le parole da: «Il collegio» fino a «ufficiali dei conti» sono sostituite dalle seguenti: «Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplenti, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui due effettivi e due supplenti scelti tra i funzionari del Ministero dei trasporti, in proporzione almeno maggioritaria tra quelli iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti ovvero tra coloro che abbiano svolto tale funzione per almeno un triennio».

Art. 13.

*(Modifiche all'articolo 12 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. L'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 12. - *(Vigilanza sull'autorità portuale)*. - 1. L'autorità portuale è sottoposta

alla vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439.

3. Le delibere relative alla determinazione della pianta organica dell'autorità portuale e quelle relative all'approvazione del piano operativo triennale e delle sue revisioni annuali, nonché quelle di approvazione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 10, della presente legge sono soggette all'approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora l'approvazione non intervenga entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive».

Art. 14.

*(Modifiche all'articolo 13 della legge
28 gennaio 1994, n.84)*

1. Il comma 1 dell'articolo 13, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«1. Le entrate delle autorità portuali sono costituite:

a) dai canoni di concessione dei beni del demanio marittimo e del mare territoriale compresi nella circoscrizione territoriale nonché dai canoni per le autorizzazioni di cui agli articoli 16 e 17. Le autorità portuali non possono determinare canoni di concessione demaniale marittima per scopi turistico-ricreativi, fatta eccezione per i canoni di concessione di aree destinate a porti turistici, in misura più elevata di quanto stabilito dalle autorità marittime per aree contigue e concesse allo stesso fine;

b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 20, comma 2, lettera c);

c) dal gettito della tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n.82, ed all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni;

d) dal gettito della tassa erariale di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n.177, e successive modificazioni;

e) dal gettito della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82 e successive modificazioni, nonché dal gettito di quota parte dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali attribuita alle autorità portuali in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 990, della legge n. 296 del 2006;

f) dagli introiti per addizionali su tasse, canoni e diritti imposti per l'espletamento dei compiti di vigilanza e per la fornitura di servizi di sicurezza previsti nei piani di sicurezza portuale ovvero in relazione a quanto disposto all'articolo 5 comma7;

g) dai contributi delle regioni, degli enti locali ed altri enti ed organismi pubblici;

h) da entrate diverse».

Art. 15.

*(Modifiche all'articolo 14 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. I commi 1-*bis* e 1-*ter*, dell'articolo 14, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono sostituiti dai seguenti:

«1-*bis*. I servizi tecnico nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati a ri-

guardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale, ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei citati servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautici di cui al presente comma, sono stabilite dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, sentite, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In mancanza di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-ter. I criteri di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio e di rimorchio, di cui agli articoli 91 e 101 del codice della navigazione, e di ormeggio e battellaggio, di cui agli articoli 212 e 215 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alla Associazione porti italiani e alle rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi».

2. Dopo il comma 1-ter dell'articolo 14 della citata legge n. 84 del 1994, sono aggiunti i seguenti commi:

«1-quater. Le tariffe dei servizi tecnico nautici, di cui al comma 1-bis, relative ai singoli porti, sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al comma 1-ter, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'au-

torità marittima e l'autorità portuale, che possono essere anche rappresentate ovvero assistite rispettivamente dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalla Associazione porti italiani, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa ovvero di mancata approvazione ministeriale il provvedimento tariffario definitivo verrà emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-quinquies. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad emanare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, sarà possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri dovranno indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, dovrà essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso può introdurre, attraverso l'apertura di una istruttoria a livello ministeriale come disciplinata al

comma 1-*quater*, una apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa dovrà essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma 1-*ter* del presente articolo.

1-*sexies*. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico nautici, di cui al comma 1-*bis*, per porti o per altri luoghi di approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco e sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee».

Art. 16.

*(Modifiche all'articolo 15 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Con atto del presidente dell'autorità portuale, è istituita in ogni porto ricompreso nella circoscrizione dell'autorità portuale, una commissione consultiva composta da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto, da un rappresentante dei dipendenti dell'autorità portuale e da quattro rappresentanti delle categorie imprenditoriali, designati secondo le procedure indicate all'articolo 9, comma 1, lettere *h*) ed *i*), della presente legge. La commissione è presieduta dal presidente dell'autorità portuale».

b) Al comma 1-*bis* le parole «al Ministro dei trasporti e della navigazione» sono sostituite dalle seguenti: «all'autorità portuale».

Art. 17.

(*Modifiche all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*)

1. All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 3-*bis* è sostituito dal seguente:

«3-*bis*. Le operazioni ed i servizi portuali di cui al comma 1, non possono svolgersi in deroga all'articolo 86, comma 5, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, salvo quanto previsto dall'articolo 17 della presente legge.»;

b) al comma 4, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio delle operazioni portuali, da effettuare all'arrivo o alla partenza di navi che, allo scopo di tutelare la salute e la sicurezza del lavoro, del carico e della nave, siano dotate di propri mezzi meccanici e di personale regolarmente iscritto nelle tabelle di armamento della nave specificatamente dedicato alle operazioni da svolgere, dotate di idonee tabelle di armamento, di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al comma 7;»;

c) al comma 4, dopo la lettera d), è aggiunta la seguente:

«d-*bis*) criteri per i requisiti di carattere tecnico organizzativo degli operatori e delle imprese richiedenti, atti ad integrare le vi-

genti norme in materia di sicurezza e igiene del lavoro.»;

d) al primo periodo del comma 6, le parole da: «ovvero» fino a: «medesima» e le parole: «o a seguito del rinnovo della concessione» sono soppresse;

e) al comma 7-*bis* le parole da: «nonché» fino a: «portuale» sono sostituite dalle parole «ivi compresi gli oli minerali, siti entro i confini del demanio marittimo e del mare territoriale ovvero comunque collegati al mare.»;

f) dopo il comma 7-*ter* è aggiunto il seguente:

«7-*quater*. Le eventuali situazioni di crisi o ristrutturazione aziendale delle imprese di cui al presente articolo, anche concessionarie ai sensi dell'articolo 18, sono disciplinate dalle norme e dalle procedure di cui alla legge 23 luglio 1991, n. 223».

Art. 18.

*(Modifiche all'articolo 17 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. L'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 17. - *(Disposizioni in materia di lavoro nei porti)*. - 1. La fornitura di lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18, resa nell'interesse nonché sotto il controllo dell'utilizzatore, è disciplinata dal presente articolo e non può essere svolta senza autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima.

2. L'autorità di cui al comma 1, in rapporto alle effettive esigenze delle attività svolte nei porti di competenza, verifica la necessità di disporre di un soggetto per la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18. Ove tale necessità risulti verificata, la predetta autorità propone, ai fini dell'approvazione da parte del Mini-

stero delle infrastrutture e dei trasporti, la consistenza qualitativa e quantitativa iniziale dell'organico del fornitore di lavoro temporaneo, le successive rideterminazioni di tale organico, nonché le richieste di assunzione per l'eventuale copertura dei posti vacanti.

3. Con proprio regolamento, da sottoporre all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, l'autorità di cui al comma 1:

a) stabilisce i criteri per la determinazione e l'applicazione delle tariffe, da approvare a cura della medesima autorità;

b) stabilisce procedure per la verifica ed il controllo circa l'osservanza da parte del fornitore di lavoro temporaneo della parità di trattamento nei confronti delle imprese utilizzatrici nonché delle disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro;

c) stabilisce le modalità di accertamento delle giornate di mancato avviamento al lavoro di cui al comma 14;

d) determina le procedure di monitoraggio periodico del rapporto tra l'organico come sopra determinato e le effettive necessità, ai fini di eventuali rideterminazioni dell'organico in presenza di nuove e stabilizzate condizioni;

e) individua le procedure per garantire la continuità del rapporto di lavoro nell'impresa autorizzata di cui al comma 5, dei soci e dei dipendenti con contratto di lavoro a tempo indeterminato dell'impresa, eventualmente presente nel porto, che, nelle more di attuazione del presente articolo, ha prestato, ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera *b)*, nel caso di cambiamento della società autorizzata, prestazioni di lavoro temporaneo.

4. Ai fini dell'individuazione del soggetto da autorizzare alla fornitura di lavoro temporaneo, l'autorità di cui al comma 1 esperisce una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie con adeguato personale, risorse proprie e specifica professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali.

5. L'impresa autorizzata alla fornitura del lavoro temporaneo è tenuta al pagamento di un canone annuo ed alla prestazione di una cauzione nelle misure determinate dall'autorità di cui al comma 1 e non deve esercitare direttamente o indirettamente le attività di cui agli articoli 16 e 18. Essa non deve essere detenuta direttamente o indirettamente da una o più imprese di cui agli articoli 16, 18 e non deve detenere partecipazioni anche di minoranza in una o più imprese di cui agli stessi articoli, impegnandosi, in caso contrario, a dismettere dette attività e partecipazioni prima del rilascio dell'autorizzazione.

6. L'autorizzazione viene rilasciata dall'autorità di cui al comma 1 entro centoventi giorni dall'individuazione dell'impresa stessa e, comunque, subordinatamente all'avvenuta dismissione di ogni eventuale attività e partecipazione di cui al comma 5. L'impresa subentrante è tenuta a corrispondere il valore di mercato di dette attività e partecipazioni all'impresa che le dismette.

7. In caso di infruttuoso esperimento della selezione di cui al comma 4, l'autorità di cui al comma 1 promuove la costituzione tra le imprese di cui agli articoli 16 e 18 di un'agenzia avente personalità giuridica e sottoposta al controllo dell'autorità medesima. Ai fini dell'implementazione iniziale del proprio organico, l'agenzia assume i soci e i dipendenti con contratto di lavoro a tempo indeterminato dell'impresa, eventualmente presente nel porto, che, nelle more di attuazione del presente articolo, ha prestato, ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera *b*), lavoro temporaneo nonché quelli che hanno lavorato per una società autorizzata ai sensi dell'articolo 17, in caso di cessazione dell'attività da parte della società medesima. L'autorità di cui al comma 1 determina, con proprio regolamento, le modalità di funzionamento dell'agenzia.

8. Ferme restando le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, l'autorità di cui al comma 1, può so-

spendere l'efficacia o, nei casi più gravi, revocare l'autorizzazione di cui al presente articolo qualora accerti la violazione da parte dei soggetti di cui al comma 5 della normativa generale e di settore o degli obblighi nascenti dall'esercizio dell'attività autorizzata. Nel caso in cui la violazione sia commessa da agenzie di cui al comma 7, la stessa autorità può disporre la sostituzione dell'organo di gestione dell'agenzia medesima.

9. L'impresa di cui al comma 5 o l'agenzia di cui al comma 7, qualora debba soddisfare richieste di fornitura di lavoro temporaneo eccedenti il proprio organico, può rivolgersi, quale impresa utilizzatrice, ai soggetti abilitati alla somministrazione di lavoro temporaneo autorizzati ai sensi del decreto legislativo n. 276 del 2003.

10. La violazione delle disposizioni tariffarie, previste dai regolamenti di cui al comma 3, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 30.000.

11. Le autorità portuali, o laddove non istituite le autorità marittime, inseriscono negli atti di autorizzazione di cui al presente articolo, nonché in quelli previsti dall'articolo 16 e negli atti di concessione di cui all'articolo 18, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui agli articoli 16, 17, 18 e 21, lettera *b*). Detto trattamento minimo non potrà essere inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, e suoi successivi rinnovi, stipulato dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale, dalle associazioni nazionali di categoria più rappresentative delle imprese portuali di cui ai sopracitati articoli e dall'Associazione Porti Italiani - Assoport.

12. A decorrere dal 1° gennaio 2008 ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nell'impresa o nell'a-

genza di cui ai commi 5 e 7 è riconosciuta un'indennità pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile d'integrazione salariale straordinaria previsto dalle vigenti disposizioni, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. Detta indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di ventisei giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato dal numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità. L'erogazione dei trattamenti di cui al presente comma da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero, distinto per ciascuna impresa o agenzia, delle giornate di mancato avviamento al lavoro predisposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime.

13. Il trattamento di cui al comma 12 è riconosciuto ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera *b*), della legge 28 gennaio 1994, n. 84; l'indennità è concessa alla data di individuazione dell'impresa o di costituzione dell'agenzia per la fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali e comunque entro e non oltre il 31 dicembre 2009.

14. Le imprese e le agenzie di cui ai commi 5 e 7 sono tenute al versamento dei contributi previsti dalla vigente legislazione

in materia di cassa integrazione guadagni straordinaria.

15. Gli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 12 e 13 sono determinati nel limite di dodici milioni di euro annui alla cui copertura si provvede mediante le maggiori entrate conseguenti all'attuazione del comma 14 in concorso con il Fondo per l'occupazione di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito con modificazioni in legge 19 luglio 1993, n. 236.

16. L'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) effettua il monitoraggio dei provvedimenti di autorizzazione ai trattamenti di cui ai commi 12 e 13 provvedendo al pagamento delle prestazioni fino alla concorrenza dell'importo massimo fissato dal comma precedente.

17. A decorrere dal 1° gennaio 2008, l'indennità di mobilità è corrisposta, secondo i criteri stabiliti dalla disciplina di cui agli articoli 5, comma 4, e 16 della legge 23 luglio 1991, n. 223, ai lavoratori dipendenti e/o soci delle imprese e agenzie di cui ai commi 5 e 7, indipendentemente dal numero di lavoratori occupati presso le medesime, quando si verificano situazioni di crisi derivanti da flessioni del volume delle attività che si svolgono nel porto, tali da determinare eccedenze strutturali di manodopera.

18. In caso di ricorso all'istituto della mobilità le imprese e le agenzie sono tenute, per il periodo di utilizzo, al versamento del corrispondente contributo previsto dalla legislazione vigente.

19. Con regolamento da adottare entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale dei lavoratori, delle imprese e delle agenzie

di cui al presente articolo, nonché l'associazione delle autorità portuali, stabilisce:

a) criteri per la determinazione qualitativa e quantitativa dell'organico iniziale e l'effettuazione delle verifiche di cui al comma 2;

b) criteri per l'accertamento delle giornate di mancato impiego, come previsto dal comma 3, lettera c);

c) criteri per la determinazione delle procedure di monitoraggio periodico di cui al comma 3, lettera d);

d) criteri per la determinazione del canone e della cauzione di cui al comma 5».

Art. 19.

*(Norme in materia di assunzioni
e di contribuzioni figurative)*

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge le assunzioni negli organici delle imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che alla stessa data erogano prestazioni di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, devono essere preventivamente autorizzate dalle competenti autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, previa acquisizione da parte delle medesime di apposito nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; i lavoratori assunti in assenza delle predette autorizzazioni e del nulla osta ministeriale non acquisiscono il diritto alla corresponsione del trattamento previsto dall'articolo 17, comma 12, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, né alla continuità del rapporto di lavoro di cui ai commi 3, lettera e), e 7 dello stesso articolo.

2. A far data dalla trasformazione delle compagnie e gruppi portuali, operata a norma dell'articolo 21 della legge 1994, n. 84, con riferimento a quanto previsto dall'articolo 8, comma 4, della legge 13 febbraio 1987, n. 26, di conversione del de-

creto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, l'accredito della contribuzione figurativa per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, integrata dall'indennità pari al trattamento massimo d'integrazione salariale straordinaria previsto dalle disposizioni vigenti, è calcolato sulla base del valore medio dei salari erogati per le giornate di effettivo avviamento al lavoro.

Art. 20.

*(Modifiche all'articolo 18 della legge
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. L'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: «Art. 18. - *(Concessione di aree e banchine)*. - 1. L'autorità portuale o laddove non istituita, l'autorità marittima, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di Amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali.

2. È altresì sottoposto a concessione da parte dell'autorità portuale, e laddove non istituita dall'autorità marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali di imbarco o sbarco di merci e passeggeri, relative a banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate, collocate a mare negli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'esse da considerarsi ambiti portuali.

3. La durata delle concessioni non può superare i sei anni, qualora il concessionario utilizzi aree demaniali e banchine ai fini

della mera gestione della propria attività, senza assumere impegni in ordine ad investimenti volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali. La durata delle concessioni può superare i sei anni, in ragione ed in proporzione dell'entità degli investimenti che il concessionario si impegna ad attivare per le anzidette finalità, ma in nessun caso, può essere superiore ai quaranta anni.

4. Per le concessioni di durata superiore ai sei anni, nell'atto di concessione è prevista la verifica biennale della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione. L'atto di concessione deve inoltre contenere le modalità di definizione ed approvazione dei programmi d'investimento del concessionario, le sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.

5. Il provvedimento concessorio è adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi comunitari di trasparenza, imparzialità, proporzionalità efficienza e parità di trattamento, previe idonee forme di pubblicità.

6. Le autorità portuali, o le autorità marittime, riferiscono annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto ed in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni annuali ricevute, effettua il monitoraggio sull'ottimale valorizzazione delle aree portuali e può imporre provvedimenti correttivi diretti alla puntuale osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori ed alla maggiore efficienza e redditività della

concessione ovvero ritenuti opportuni nell'interesse generale.

7. Le imprese che intendono partecipare alla procedura di cui al comma 5, oltre ai requisiti necessari per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 16, comma 3, devono anche documentare:

a) un programma di attività volto all'incremento dei traffici, della produttività del porto e degli eventuali investimenti programmati, assistito da idonee garanzie anche fideiussorie, nonché da una adeguata dotazione di personale e di mezzi;

b) un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera *a)*;

c) un apparato tecnico ed organizzativo adeguato, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato, per conto proprio o di terzi.

8. L'assetto organizzativo prospettato dall'impresa richiedente può prevedere che l'esercizio di alcune attività del ciclo operativo non preponderanti e chiaramente identificabili, caratterizzate da una specifica autonomia e rilevanza, sia svolto in regime di appalto da altra impresa autorizzata ed adeguatamente strutturata, a condizione che l'impresa appaltatrice eserciti pienamente il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati nell'appalto e disponga delle professionalità ed attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche dell'attività appaltata. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità concedente per il rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla concessione, anche relativamente alle attività appaltate.

9. L'atto di concessione indica, tra l'altro, le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo deve essere parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata

ed in nessun caso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo. Nel caso in cui sia ad esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione, l'importo del canone, ad esclusione dei casi in cui esso sia determinato nel predetto limite minimo, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è proporzionalmente ridotto. La riduzione complessiva del canone non può superare il venticinque per cento e, comunque, in nessun caso, l'importo del canone può, per effetto delle riduzioni, essere determinato in misura inferiore al limite minimo.

10. Qualora l'autorità portuale, o quella marittima, conceda, ai sensi del presente articolo, aree e banchine sulle quali la stessa autorità o un precedente concessionario abbiano finanziato opere atte a valorizzare il bene demaniale, ivi compresi eventuali mezzi di movimentazione della merce, il canone verrà determinato considerando il valore di tutti i beni dati in concessione.

11. In ciascun porto, l'impresa concessionaria, fermo restando quanto previsto dal comma 7, lettera *b*), deve esercitare direttamente l'attività oggetto della concessione e non può avere in concessione altri spazi per la medesima attività. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, in base a ragioni quali la mancanza transitoria di risorse organizzative adeguate, che non siano comunque risolvibili mediante l'utilizzo del soggetto autorizzato ai sensi del precedente articolo 17, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, già operanti nel porto ai sensi dell'articolo 16 per lo svolgimento di operazioni portuali, purchè ciò avvenga mediante contratto di appalto ai sensi di quanto previsto dall'articolo 29 del decreto legislativo n. 276 del 2003. L'impresa concessionaria richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità conce-

dente per i rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla concessione anche relativamente alle attività appaltate.

12. Le autorità concedenti, entro centoottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono tenute ad emanare un regolamento che, nel rispetto delle disposizioni del presente articolo, determini criteri e condizioni per il rilascio delle concessioni e per la determinazione dei relativi canoni.

13. Le concessioni assentite in data anteriore all'entrata in vigore della presente legge restano valide nella loro attuale configurazione fino alla scadenza del titolo concessorio.

14. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, ubicati in ambito portuale.

Art. 21.

(Nuova disciplina delle quote dei piloti e modifiche al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328)

1. Entro centoottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli da 118 a 123 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono modificati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di ridefinire la disciplina delle quote dei piloti in relazione alle condizioni di salute ed all'età prevista per la permanenza in servizio, ai criteri per la ripartizione dei proventi, all'istituzione di un regime di trattamento di fine servizio da re-

munerare all'interno della tariffa di pilotaggio e di un regime di partecipazione ai proventi per i piloti cancellati dal registro alternativo al predetto trattamento, alla previsione dei diritti dei piloti pensionati e delle vedove e degli orfani dei piloti deceduti, con l'obiettivo di ridurre e rendere omogenea in tutti i porti l'incidenza del sistema delle quote sulle tariffe del servizio di pilotaggio.

2. Al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 358, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il terzo comma dell'articolo 208 è sostituito dal seguente:

«Contro le risultanze della visita sanitaria di cui al n. 3 del precedente comma è ammesso ricorso, entro quindici giorni dalla data di comunicazione dell'esito della visita stessa, ad una commissione istituita presso l'ufficio di porto e composta:

- 1) da un medico designato dal capo del compartimento con funzione di presidente;
- 2) da un medico designato dal medico provinciale competente per territorio;
- 3) da un medico designato dall'istituto nazionale per la previdenza sociale.»;

b) dopo il terzo comma dell'articolo 208, è aggiunto il seguente:

«Le designazioni di cui al precedente comma non possono cadere sul sanitario che ha emesso il giudizio impugnato.»;

c) il secondo comma dell'articolo 214 è sostituito dal seguente: «L'inabilità di cui al numero 2) del precedente comma è accertata da una commissione istituita presso la capitaneria di porto e composta:

- 1) dal medico di porto di ruolo con funzione di presidente;
- 2) da un medico designato dall'istituto nazionale per la previdenza sociale;

3) da un medico designato dall'istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro.»;

d) dopo il secondo comma dell'articolo 214, sono aggiunti i seguenti:

«Contro le risultanze della visita sanitaria di cui al precedente comma è ammesso ricorso, entro sessanta giorni dalla data di comunicazione dell'esito della visita stessa, ad una commissione centrale istituita presso il ministero dei trasporti e composta:

1) dal capo del servizio competente del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con funzione di presidente;

2) da un funzionario medico appartenente al ministero della salute;

3) da due medici designati, rispettivamente, dall'istituto nazionale per la previdenza sociale e dall'istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro;

4) da un medico designato dall'organizzazione sindacale competente.

Le designazioni di cui ai numeri da 2 a 4 del precedente comma non possono cadere sui sanitari che abbiano fatto parte della commissione che emise il giudizio impugnato.

Gli accertamenti di cui sopra hanno effetto anche ai fini del trattamento previdenziale del lavoratore.»;

e) al terzo comma dell'articolo 216, le parole: «nei modi previsti dai commi secondo e terzo dell'articolo 152» sono sostituite dalle parole: «nei modi previsti dai commi terzo e quarto dell'articolo 208»;

f) al secondo comma dell'articolo 207, le parole: «nei modi previsti dai commi terzo e seguenti dell'articolo 156» sono sostituite dalle parole: «nei modi previsti dai commi secondo e seguenti dell'articolo 214»;

g) al secondo comma dell'articolo 218, le parole: «nei modi previsti dai commi terzo e seguenti dell'articolo 156» sono sostituite

dalle parole: «nei modi previsti dai commi secondo e seguenti dell'articolo 214».

Art. 22.

(Norme transitorie e finali)

1. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge i componenti del comitato portuale, di cui al comma 1, lettere *c*), *l*) e *m*) dell'articolo 9 della citata legge n. 84 del 1994, sono designati secondo le procedure previste al medesimo articolo, così come modificato dalla presente legge.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e fatta salva l'emanazione di leggi regionali in materia, nei porti di interesse regionale è istituita, con decreto del ministero dei trasporti, una commissione con funzioni consultive in ordine al rilascio alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e delle concessioni di cui rispettivamente agli articoli 16, 17 e 18 della citata legge n. 84 del 1994, nonché all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori. La commissione è presieduta dal titolare del soggetto pubblico cui è affidata l'amministrazione del porto e composta:

a) da quattro rappresentanti delle seguenti categorie: 1) armatori; 2) agenti e raccomandatari marittimi; 3) industriali e imprenditori di cui agli articoli 16 e 18; 4) imprese di spedizione e di autotrasporto operanti nell'ambito portuale. I rappresentanti sono designati ciascuno congiuntamente dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria compreso, per il rappresentante di cui al numero 4), il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori;

b) da quattro rappresentanti dell'insieme dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della citata legge n. 84 del 1994 che operano nel porto designati dalle

organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale.

3. Nelle more dell'attuazione delle disposizioni di cui al comma 4 le relative competenze sono esercitate dall'autorità marittima.

4. A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, sono abrogati:

a) gli articoli 87, 91, 95, secondo comma, 101, terzo comma, e 102 del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

b) l'articolo 212 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

c) gli articoli 26, 27, commi 2 e 4, e 28 della legge n. 84 del 1994.

