



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori D'ALÌ e GIBIINO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 MARZO 2013

Riforma della legislazione in materia portuale

ONOREVOLI SENATORI. - Ai fini dell'attivazione della particolare procedura di «ripscaggio» come prevista dall'articolo 81 del Regolamento Senato, il presente disegno di legge ripropone in identico testo, il testo unificato dei disegni di legge nn. 143, 263, 754 e 2403, recante riforma della legislazione in materia portuale, elaborato dal comitato ristretto, composto in seno all'8ª Commissione nel corso della XVI legislatura e approvato in prima lettura dall'Aula del Senato il 12 settembre 2012.

Onorevoli Senatori, i porti europei del Mediterraneo stanno assumendo un ruolo sempre più preminente nel volume dei traffici mondiali. Per tutto il secolo passato i porti atlantici del nord Europa hanno avuto una funzione strategica negli scambi commerciali del nostro continente, conseguenza anche di una posizione geografica di favore di cui godevano, in quanto i traffici si concentravano soprattutto da e verso l'America.

Per questi motivi i porti italiani devono essere messi in condizione di affrontare le sfide poste dalla competizione internazionale e saper cogliere le nuove opportunità che si offriranno soprattutto nel Mediterraneo, più che mai punto focale di transito e snodo dei nuovi traffici marittimi.

L'Europa con le grandi reti transeuropee (TEN), in particolare con la realizzazione dei corridoi pluri-modali, come il corridoio 5 e le grandi direttrici ferroviarie Genova-Anversa e Berlino-Palermo, che incroceranno sul territorio del nostro Paese lo stesso corridoio 5, avvicineranno la portualità italiana alle aree economicamente forti dell'Europa centro-settentrionale, creando un sistema logistico integrato che contribuirà ad accrescere la competitività del continente

europeo. Anche la porta del Mediterraneo verso l'Oriente, rappresentata dal Canale di Suez, sarà oggetto nei prossimi anni di un ampliamento che consentirà a navi sempre più grandi di entrare nel Mediterraneo per questa via. Un progetto di ammodernamento del canale fondamentale per lo sviluppo di tutta l'Europa.

L'ordinamento portuale nel nostro Paese è stato profondamente innovato nel 1994 con la legge n. 84. Gli assetti istituzionali ed organizzativi introdotti dalla nuova disciplina hanno contribuito a produrre una significativa crescita dei traffici nei nostri scali marittimi. Ma l'esperienza applicativa di questi anni ha anche evidenziato alcune carenze in termini infrastrutturali ed organizzativi che si ritiene necessario colmare proprio per adeguare i nostri porti alle esigenze originate dal nuovo scenario dei traffici mondiali, come descritto in precedenza.

Le principali linee lungo le quali si muove il progetto di riforma della legislazione portuale sono le seguenti:

Classificazione dei porti.

Alla luce della riforma del titolo V della Costituzione operata con la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, la materia dei porti è passata dalla competenza legislativa esclusiva dello Stato alla competenza legislativa concorrente tra Stato e regioni. La riforma interviene suddividendo i porti marittimi in porti di competenza statale, cioè quelli di rilevanza internazionale, e in porti di competenza regionale, vale a dire quelli di rilevanza regionale o interregionale. I primi sono amministrati in autonomia dalle autorità portuali, mentre i secondi sono am-

ministrati da un'autorità pubblica istituita dalle singole regioni con propria legge. La legge regionale dovrà attenersi ai principi generali espressamente richiamati dalla legge di riforma o che comunque si evincono dalla stessa. Per i porti di competenza statale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sono stabilite le caratteristiche dimensionali e tipologiche che devono possedere i porti per essere classificati di rilevanza internazionale.

Piano regolatore portuale.

La riforma prevede procedure più snelle e tempi definiti per l'adozione dello strumento programmatico principe dei porti, introducendo la possibilità di convocare una conferenza di servizi tra autorità portuale, regione ed enti locali interessati per raggiungere in modo rapido e certo le intese necessarie. Inoltre, si suddivide l'area portuale in due ambiti, il primo più strettamente funzionale alle attività economico-marittime del porto, il secondo di interazione con il territorio retrostante le strutture più propriamente portuali. Per questo secondo ambito rimane vincolante, al fine dell'approvazione del piano regolatore, il parere del comune o dei comuni interessati.

Competenze dell'autorità portuale e dell'autorità marittima.

Sono definite con maggior precisione le diverse competenze, riportando in capo all'autorità marittima esclusivamente le com-

petenze in materia di *safety* e in materia di *security*, cioè sicurezza in mare e sicurezza delle navi e degli impianti, e affidando in via esclusiva alle autorità portuali l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo. Alcune operazioni come il movimento delle navi nei porti sono regolamentate d'intesa tra autorità portuale e autorità marittima.

Servizi tecnico-nautici.

I servizi tecnico-nautici di interesse generale, quali il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e il battellaggio sono riordinati secondo un principio di uniformità che li rende più funzionali e trasparenti. La loro obbligatorietà ed i criteri di formazione delle relative tariffe sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con un'istruttoria che coinvolge tutti i soggetti a diverso titolo interessati. Le tariffe dei servizi tecnico-nautici nei singoli porti sono poi definite dall'autorità marittima ascoltata l'autorità portuale e gli erogatori e gli utenti dei servizi stessi.

L'obiettivo della riforma è quello di migliorare l'efficienza, la trasparenza e l'efficacia di gestione degli impianti portuali che devono trasformarsi in veri e propri terminali logistici per l'economia di tutta l'Europa, un interfaccia privilegiato con l'economia del futuro, costituita dai Paesi dell'area asiatica, che potrà rappresentare soprattutto per l'Italia la conquista di nuove e significative quote di commercio mondiale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Modifica dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

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

«Art. 1. - (*Finalità della legge*). - 1. La presente legge determina i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.

2. Sono disciplinate in via esclusiva dalla legislazione statale la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la sicurezza relativa alla gestione delle emergenze.

3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità portuale e autorità marittima è improntata ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) l'autorità portuale svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione, nonché delle altre attività disciplinate dalla presente legge;

b) l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente.

4. Nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la regione o l'ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali.

La regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera *a*), nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge. A tal fine, la regione può avvalersi delle locali autorità marittime o, in regime di convenzione, di una delle autorità portuali istituite nella regione, per l'esercizio delle relative funzioni amministrative.

5. L'autorità portuale svolge inoltre un ruolo di coordinamento delle attività esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale. Il presidente dell'autorità portuale, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento, può convocare un'apposita conferenza di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto.

6. All'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, le aree e i beni del demanio marittimo, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna».

Art. 2.

(Modifica dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 4. - (*Classificazione dei porti*). - 1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:

a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

b) categoria II: porti di rilevanza economica nazionale e internazionale;

c) categoria III: porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, procede all'individuazione dei porti e delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di categoria I. I porti di categoria I sono amministrati, in via esclusiva, dallo Stato.

3. Appartengono alla categoria II i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni e alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale e al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europee e transeuropee. I porti di categoria II, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1. Nei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, con decreto del Ministro della difesa, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, qualora non siano già individuate dal piano regolatore portuale, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e del Vigili del fuoco. Le predette aree sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato. Appartengono alla categoria III tutti i restanti porti.

4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di categoria III, le regioni esercitano la funzione legislativa e quella re-

golamentare nel rispetto dei principi fondamentali di seguito indicati:

a) esercizio esclusivamente da parte di soggetti privati delle attività d'impresa e commerciali;

b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;

c) tutela della concorrenza;

d) rispetto delle disposizioni dell'Unione europea in materia;

e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed alla determinazione dei canoni, compatibilmente con quanto previsto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;

f) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dei servizi e delle operazioni portuali, in relazione ai profili di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del trasporto marittimo;

g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;

h) obbligo di delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, attraverso il piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. L'obbligo non opera con riguardo ai porti aventi esclusivamente funzione turistica e da diporto;

i) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima per l'adozione del piano regolatore portuale, ai fini della verifica della compatibilità del piano con le esigenze di sicurezza portuale, di sicurezza della navigazione marittima e di sicurezza del traffico marittimo;

l) rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico-nautici e della relativa tariffazione;

m) rispetto dei principi di cui agli articoli 16, 17 e 18;

n) facoltà di istituire sistemi portuali, anche su base interregionale.

5. Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, secondo periodo, sono esercitate dall'autorità marittima. Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le regioni, previo assenso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono avvalersi dell'autorità marittima disciplinando il regime di avvalimento anche mediante apposita convenzione ovvero possono avvalersi, in regime di convenzione, di un'autorità portuale istituita nella regione.

6. Nei porti di categoria III possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la competente regione e l'autorità marittima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la regione e l'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato e le aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato.

7. I porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali e i porti di categoria III possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica, industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono de-

terminate nel piano regolatore portuale di cui all'articolo 5.

8. La delimitazione dell'ambito dei porti di categoria III è effettuata attraverso il piano regolatore portuale di cui all'articolo 5, conformemente alla disciplina regionale».

Art. 3.

(Modifica dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 5. - *(Piano regolatore portuale e relativa attuazione)*. - 1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 4, commi 1 e 2, in ordine ai porti di categoria I, l'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del piano regolatore portuale, atto di pianificazione dell'ambito portuale, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali del porto, stabilendo le funzioni del porto, quali elencate all'articolo 4, comma 7, le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento.

2. Il piano regolatore portuale può contenere previsioni concernenti, altresì, aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti.

3. Il piano regolatore portuale è sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS) con le modalità previste dal titolo II della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei piani regolatori portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta

giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La verifica di assoggettabilità del piano regolatore portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del piano regolatore portuale. La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare. In caso di assoggettabilità del piano regolatore portuale alla VAS, la delibera di adozione del piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione nella *Gazzetta Ufficiale*. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 11. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni. Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.

4. Il piano regolatore portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale ed è successivamente trasmesso entro quindici giorni al comune o ai comuni interessati, per l'espressione dell'intesa. Il piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale è approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni interessate,

anche ai fini del riparto del Fondo per le infrastrutture portuali di cui all'articolo 4, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73.

5. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza di servizi preliminare di cui all'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La conferenza di servizi assume le proprie determinazioni entro trenta giorni dalla convocazione.

6. L'intesa si intende raggiunta qualora il comune o i comuni interessati non comunichino all'autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta.

7. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta della regione interessata, una conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, tra regione, enti locali interessati e autorità portuale.

8. La conferenza di servizi di cui al comma 7 assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.

9. Dell'adozione del piano regolatore portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, nonché nel Bollettino ufficiale della regione.

10. Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 3 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

11. L'autorità portuale, entro i trenta giorni successivi alla ricezione delle osservazioni di cui al comma 10, formula controdeduzioni alle osservazioni, che sono comuni-

cate alla regione, nonché alla commissione di cui al comma 3.

12. La regione, entro i sessanta giorni successivi alla comunicazione di cui al comma 11, approva il piano regolatore portuale. Il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* e nel Bollettino ufficiale della regione. Gli effetti dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici sono regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio.

13. Le varianti sostanziali al piano regolatore portuale, approvato ai sensi del presente articolo, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del piano regolatore portuale. Alle varianti al piano regolatore portuale approvato secondo la disciplina previgente si applica il procedimento di cui al presente articolo.

14. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali”.

15. Nei porti di categoria I e II, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per le sole opere di importo superiore a 25 milioni di euro, ovvero del competente provveditorato per le opere pubbliche, per le opere di importo inferiore a 25 milioni di euro. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 3.

16. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, non-

ché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

17. L'esecuzione delle opere da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990, e successive modificazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.

18. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per i porti di categoria III la regione disciplina il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati».

Art. 4.

(Norma transitoria)

1. Le autorità portuali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, non hanno completato l'*iter* di approvazione del proprio piano regolatore portuale possono terminare la procedura conformemente alla disciplina previgente o, alternativamente, applicare, per le singole fasi procedurali in corso, la disciplina introdotta dalla presente legge.

Art. 5.

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

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

a) al comma 1, quarto periodo, le parole: «previo parere della Commissione di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sull'assoggettabilità o

meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale,» sono soppresse;

b) al comma 2, lettera a), le parole: «analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e» sono soppresse;

c) al comma 2, lettera c), le parole: «, con le modalità previste dal decreto di cui al comma 6» sono soppresse;

d) al comma 6, le parole: «sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, definisce, con proprio decreto, le modalità e le norme tecniche per i dragaggi dei materiali, anche al fine dell'eventuale loro reimpiego, di aree portuali e marino-costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale» sono sostituite dalle seguenti: «adotta con proprio decreto le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio dei materiali al fine del loro eventuale reimpiego ed al fine di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo».

Art. 6.

(Introduzione dell'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto, riconversione e riqualificazione di aree portuali)

1. Dopo l'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 5-ter. - *(Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali)*. - 1. Laddove esistano strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, nella predisposizione del piano regolatore portuale deve essere valutata, con priorità, la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici

come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

2. Nel caso in cui il piano regolatore portuale preveda la destinazione di parte delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, anche mediante interventi di riqualificazione, riadattamento, realizzazione di spazi e localizzazione di attività a servizio della collettività, l'autorità portuale può rilasciare atti di concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di sessanta anni per l'utilizzo delle predette aree. Gli atti di concessione sono rilasciati all'esito di una selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi dell'ordinamento dell'Unione europea di trasparenza, imparzialità, efficienza e parità di trattamento».

Art. 7.

(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 6. - (*Autorità portuale*). - 1. I porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia, Salerno, Augusta, Olbia-Golfo Aranci e Piombino sono amministrati dall'autorità portuale, che svolge i seguenti compiti in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di inci-

denti connessi a tali attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

d) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.

2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa e organizzativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, nonché le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*, è affidato in concessione dall'autorità portuale, mediante procedura di evidenza pubblica.

6. Le autorità portuali non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto adottato d'intesa con la Conferenza Stato-città e autonomie

locali, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base del raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:

a) tre milioni di tonnellate di merci solide;

b) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;

c) trecentomila *twenty feet equivalent unit* (TEU);

d) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale.

9. Nella valutazione dei requisiti di cui al comma 8, è tenuta in considerazione, altresì, la presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.

10. Nei porti amministrati dall'autorità portuale, inclusi quelli indicati ai comma 1, per i quali non sussista per cinque anni consecutivi il requisito di cui al comma 8, l'autorità portuale è soppressa, e ad essi si applica la normativa relativa ai porti di categoria III.

11. Nei casi in cui la giurisdizione dell'autorità portuale comprende più scali, nell'esercizio delle funzioni di gestione nei porti decentrati l'autorità portuale può avvalersi della locale autorità marittima sulla base di un protocollo di intesa.

12. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'am-

pliamento della circoscrizione anche a porti di categoria III o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la regione interessata, garantendo la partecipazione degli enti locali interessati ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

13. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti».

Art. 8.

(Modifica dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 8. - *(Presidente dell'autorità portuale)*. - 1. Il presidente dell'autorità portuale ha la rappresentanza legale dell'ente. Al presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'autorità portuale ai sensi della presente legge. In caso di necessità e urgenza, il presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso che, a tal fine, deve essere convocato entro quindici giorni, a pena di decadenza degli atti stessi. Il presidente dell'autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale e ai dirigenti dell'ente.

2. In particolare, il presidente dell'autorità portuale, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultra-

quadriennali, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'autorità portuale, fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti o amministrazioni. Provvede altresì, con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14.

3. Il presidente, con proprio provvedimento, può conferire a personale dell'autorità portuale attività di verifica sull'inosservanza dei provvedimenti ed atti di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale costituendo specifici nuclei di vigilanza e controllo. Il presidente può sottoscrivere atti convenzionali, sulla base dei criteri generali determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che includano modalità di coordinamento con lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità marittima.

4. Il presidente dell'autorità portuale esercita le competenze ad essa attribuite dagli articoli 16 e 18 e rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, informandone periodicamente lo stesso, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.

5. Il presidente dell'autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Il presidente della giunta regionale territorialmente competente, dando conto dell'avvenuta concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti, propone al Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti il nominativo prescelto. L'intesa si intende raggiunta qualora, entro il termine di quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta, non venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.

6. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al comma 5, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta da parte del presidente della giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa di cui all'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131.

7. La procedura di cui ai commi 5 e 6 ha inizio sei mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.

8. Il presidente dell'autorità portuale rimane in carica per cinque anni e può ricoprire non più di due mandati, anche consecutivi, presso la medesima autorità portuale.

9. Fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di presidente dell'autorità portuale è incompatibile con gli incarichi delle assemblee elettive e di governo, anche territoriale, e con qualunque altro incarico di nomina pubblica, nonché con il possesso del controllo societario, la titolarità di cariche sociali o l'assunzione di incarichi professionali in enti o società che esercitano attività portuali o marittime».

Art. 9.

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

1. All'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la parola: «quadriennio», ovunque ricorra, è sostituita dalla seguente: «quinquennio»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. È di competenza del comitato portuale:

a) l'approvazione del bilancio preventivo, delle sue variazioni e del rendiconto generale;

b) l'adozione del piano regolatore portuale;

c) l'approvazione del piano operativo triennale e le revisioni annuali;

d) la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali per una durata superiore a quattro anni;

e) l'approvazione degli indirizzi generali in materia di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni;

f) la determinazione, in via generale ed astratta, dei criteri di commisurazione dei canoni applicabili»;

c) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. I componenti del comitato portuale non possono ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima autorità portuale»;

d) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-bis. Le deliberazioni assunte dal comitato portuale sono rese pubbliche attraverso la loro pubblicazione sul sito *internet* dell'autorità portuale e con la trasmissione all'albo pretorio del comune o dei comuni della circoscrizione territoriale dell'autorità

portuale, presso il quale devono essere affisse entro cinque giorni dall'approvazione e per i quindici giorni successivi».

Art. 10.

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

1. Al comma 3 dell'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la parola: «quadriennale» è sostituita dalla seguente: «quinquennale».

Art. 11.

(Modifica dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 11. - *(Collegio dei revisori dei conti)*. - 1. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e da uno supplente nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei quali un membro effettivo, con funzioni di presidente, è designato dal Ministro dell'economia e delle finanze tra i funzionari del medesimo Ministero; i rimanenti componenti sono scelti nell'ambito dei soggetti iscritti nel registro dei revisori contabili o fra i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in possesso di specifica professionalità.

2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica cinque anni.

3. Il collegio dei revisori dei conti:

a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;

b) redige una relazione sul rendiconto generale e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri».

Art. 12.

(Introduzione dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, sui sistemi logistico-portuali)

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 11-bis. - *(Sistemi logistico-portuali)*.
- 1. Le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, possono costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

2. I sistemi di cui al comma 1 intervengono sugli aspetti di carattere generale di seguito definiti:

a) d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico-portuale;

b) sulla promozione del traffico ferroviario «navetta» di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema e che è regolata mediante bandi europei;

c) sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali;

d) sulla promozione delle infrastrutture di collegamento, avendo riguardo sia ai grandi corridoi individuati in sede europea sia alle connessioni con i terminali portuali e retroportuali.

3. Nei terminali retroportuali cui fa riferimento il sistema logistico-portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento».

Art. 13.

(Modifica dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

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

«Art. 12. - *(Vigilanza sull'autorità portuale)*. - 1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che provvede a presentare alle Camere entro il 30 giugno di ogni anno una relazione generale sulle attività delle autorità portuali, nella quale sono indicati gli interventi realizzati e i programmi attuati nell'ambito del piano operativo triennale nonché il volume annuo dei traffici effettuati.

2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione e 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 previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439.

3. Le delibere di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 11, sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive».

Art. 14.

(Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di risorse finanziarie delle autorità portuali)

1. Al comma 1 dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) la lettera b) è abrogata;

b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, nonché di cui all'articolo 5, commi da 7-undecies a 7-terdecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, della presente legge»;

c) dopo la lettera e) è aggiunta la seguente:

«e-bis) da diritti di porto».

Art. 15.

(Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di competenze dell'autorità marittima)

1. All'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «nonché, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, lettera a), il controllo e la regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi»;

b) al comma 1-bis, il secondo, il terzo e il quarto periodo sono sostituiti dai seguenti: «Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della 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 suddetti servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di un'autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, 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, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'associazione maggiormente rappresentativa delle autorità portuali»;

c) il comma 1-ter è sostituito dai seguenti:

«1-ter. 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 medesimo comma 1-bis, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità portuale, laddove istituita, che possono essere anche rappresentate o assistite rispettivamente dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalla associazione maggiormente rappresentativa delle autorità portuali, 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 d'intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo è adottato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-quater. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad adottare 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, è possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri devono indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, debba 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 un'istruttoria a livello ministeriale disciplinata al sensi del comma *1-ter*, un'apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa deve 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-*bis*.

I-*quinquies*. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-*bis*, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o 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.

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

1. Al comma 4 dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è premesso il seguente periodo: «In ciascun porto l'impresa autorizzata deve esercitare direttamente l'attività per cui ha ottenuto l'autorizzazione utilizzando l'organizzazione e l'organigramma presentati in modo esclusivo in relazione alle operazioni svolte in quel porto».

Art. 17.

(Modifica dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 18. - *(Concessione di aree e banchine)*. - *I*. L'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non con-

cessionarie, in conformità con quanto previsto dal piano regolatore, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso di aree demaniali e banchine.

2. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'autorità portuale o, nei porti di categoria III, della regione o dell'ente territoriale competente, la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare, nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerare a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

3. Ai fini della determinazione della durata delle concessioni, l'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, tiene conto del programma di investimenti del concessionario volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.

4. L'atto di concessione contiene il termine, almeno biennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e 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. Il medesimo atto di concessione contiene altresì le modalità di definizione e approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali, 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. Quando siano trascorsi i due terzi della durata della concessione, il concessionario

che dia corso a investimenti in opere infrastrutturali e in opere o impianti di non facile rimozione ulteriori rispetto al programma di cui al comma 3 e oggetto di valutazione nella procedura di evidenza pubblica di cui al comma 7 può richiedere che la durata della concessione sia prorogata, da parte dell'autorità portuale, previa delibera del comitato portuale, acquisito il parere favorevole del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per un periodo proporzionale al rapporto fra gli ulteriori investimenti e quelli indicati nel programma di cui al comma 3 e oggetto di valutazione nella procedura di evidenza pubblica di cui al comma 7, purché non superiore a un terzo della durata inizialmente stabilita per la concessione.

6. A fronte di un programma di investimenti ulteriori il concessionario può richiedere, quando siano decorsi i due terzi della durata della concessione, che la procedura di evidenza pubblica per la riassegnazione dell'area sia anticipata rispetto alla scadenza naturale. Se la richiesta è accolta, la procedura deve essere avviata entro sei mesi dalla richiesta.

7. L'atto di concessione è adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi europei di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, previe idonee forme di pubblicità.

8. È facoltà dell'autorità portuale, previa deliberazione motivata del comitato portuale, tenuto altresì conto delle previsioni del piano regolatore portuale e del piano operativo triennale, derogare alle disposizioni del comma 7 del presente articolo, con riguardo a spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, se a giudizio dell'autorità concedente le stesse aree intercluse o attigue non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate in relazione alla utilizzazione prevista, di autonomo sfruttamento funzionale ovvero, nel caso in cui il piano regolatore portuale ne preveda la unitarietà di utilizzazione, di essere assegnate a

diversi soggetti al fine dello svolgimento di una attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di economicità. Tali aree, con le modalità e previa verifica delle condizioni predette, possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riguardante la sussistenza dei requisiti di cui al presente comma.

9. Le autorità portuali o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto e in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può emanare indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali.

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

a) un programma di attività, assistito da idonee garanzie anche fideiussorie, volto all'incremento dei traffici e della produttività del porto e gli eventuali investimenti programmati;

b) un organico di lavoratori adeguato in relazione al programma di attività di cui alla lettera a);

c) un apparato tecnico e organizzativo adeguato, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo e operativo a carattere continuativo e integrato, per conto proprio o di terzi. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità portuale di interesse statale o, ove non istituita, dell'autorità competente, per il rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla

concessione, anche relativamente alle attività appaltate.

11. L'atto di concessione indica altresì le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo è parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata e 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 ridotto secondo i criteri contenuti in apposito regolamento adottato dal comitato portuale. Comunque, in nessun caso l'importo del canone può, per effetto delle riduzioni, essere determinato in misura inferiore al limite minimo.

12. Se l'autorità portuale concede, 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 non può essere soggetto alle riduzioni di cui al comma 11 ed è invece aumentato secondo criteri contenuti nell'apposito regolamento, adottato dal comitato portuale, di cui al medesimo comma 11.

13. L'impresa concessionaria esercita direttamente l'attività oggetto della concessione. All'atto del rilascio della concessione il soggetto concessionario deve indicare la struttura di controllo soggettiva. In caso di modifica delle partecipazioni nell'ambito di tale struttura, il concessionario ha l'obbligo di preventiva informazione nei confronti dell'autorità portuale, la quale può indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere

sul rapporto concessionario ai fini del suo mantenimento o della sua revoca. L'autorità portuale può autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di una parte limitata delle aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo non coincidente con le operazioni di sbarco o imbarco ovvero lo svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 del medesimo articolo 16. L'impresa autorizzata, ai sensi dell'articolo 16, a cui è affidato, previa autorizzazione dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo, esercita pienamente il potere organizzativo e direttiva nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche e operative dell'attività che svolge.

14. L'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione, garantisce il rispetto dei principi della concorrenza, in modo da escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale per l'utenza. L'impresa concessionaria in un porto non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale dello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui ha la concessione già assentita. È facoltà dell'autorità concedente, previa deliberazione del comitato portuale, tenuto conto delle previsioni del piano regolatore portuale e sulla base delle evoluzioni attese e dei traffici, derogare a quanto previsto al secondo periodo del presente comma, ferma restando la necessità di garantire nei porti il rispetto della concorrenza

e la pluralità delle imprese operanti per le diverse tipologie di traffico.

15. Le autorità portuali, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, adottano 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.

16. Le concessioni assentite in data anteriore alla data di entrata in vigore della presente disposizione restano efficaci nella loro attuale configurazione fino alla loro scadenza».

Art. 18.

(Disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali di interesse statale)

1. Le entrate riscosse dalle autorità portuali ai sensi dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, ad eccezione di quelle indicate dal comma 1, lettera e), del medesimo articolo, non concorrono alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi.

2. Gli atti impositivi o sanzionatori fondati sull'applicazione dell'imposta sui redditi alle entrate delle autorità portuali, di cui al comma 1, perdono efficacia e i relativi procedimenti tributari si estinguono.

Art. 19.

(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)

1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali.

2. Il Fondo è alimentato da un accantonamento nella misura del 5 per cento delle ri-

sorse statali che, successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, sono destinate a investimenti di ANAS S.p.A. e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. da finalizzare nell'ambito dei rispettivi contratti di programma.

3. Le modalità per l'utilizzo del Fondo di cui al comma 1 sono determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Art. 20.

(Modifica all'articolo 1161 del codice della navigazione)

1. All'articolo 1161 del codice della navigazione, dopo il secondo comma è aggiunto il seguente:

«L'occupazione senza titolo delle aree gestite dalle autorità portuali è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 10.000».

