



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore FILIPPI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 MARZO 2013^(*)

Riforma della legislazione in materia portuale

^(*) Testo ritirato dal presentatore

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, duplica-

zioni 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, il processo di costituzione dell'area di libero scambio euromediterranea 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 del titolo V della parte II 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, secondo comma, della Costituzione.

A fronte di questi elementi, è altrettanto fondamentale lasciare all'iniziativa delle regioni 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 del titolo V della parte II 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 rappresentatività 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 della tutela del territorio e del mare, 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 pubblico 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 alloro compiti istituzionali: l'integrazione introdotta subordina tale possibilità alla condizione che le società in questione non svolgano, nemmeno indiretta-

mente, 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 partecipate, 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 segretario 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 articolato 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 sub-regionale, 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 alla 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 del 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 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 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, con modificazioni, dalla 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, al 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 prevede 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 relativi canoni, 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 del 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 canoni, il cui importo deve essere parametrato in ragione della prevedibile reddi-

tività 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 al vigenti capi VI (degli ormeggiatori) e VII (del 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

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 criteri e principi 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 al sensi della normativa vigente, nonché all'adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione dirette a proteggere la nave e gli impianti portuali dalle interferenze e azioni illecite; essa vigila, nell'ambito dei propri poteri di controllo, anche sull'applicazione da parte di terzi delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale.

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, inoltre, svolge 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».

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 alla 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 e le relative baie, rade e golfi. 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, possono essere individuate specifiche aree

finalizzate alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato, al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e dei 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 rilevanza economica regionale ed interregionale, le regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare 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 ed 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 all'articolo 18, in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale;

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, sono esercitate dall'autorità marittima. Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le regioni possono avvalersi delle locali autorità marittime e disciplinare, con proprio provvedimento, il regime di avvalimento funzionale.

6. Nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare ed 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 ed alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le aree finalizzate alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato e le aree finalizzate al controllo del traffico marittimo ed 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 rilevanza economica regionale ed interregionale 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 determinate nel piano regolatore portuale di cui all'articolo 5.

8. La delimitazione dell'ambito dei porti di III categoria 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 dei porti, 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 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 dall'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 10. 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.

3. 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 e viene trasmesso al comune o al comuni interessati, per l'espressione dell'intesa.

4. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza di servizi preliminare di cui all'arti-

colo 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 assume le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla convocazione.

5. 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.

6. 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 ed autorità portuale.

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

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

9. Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 2 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

10. L'autorità portuale, entro i successivi trenta giorni, formula controdeduzioni alle osservazioni, che sono comunicate alla regione, nonché alla commissione di cui al comma 2.

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

12. Le varianti sostanziali al piano regolatore portuale, come sopra approvato, 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.

13. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo la parola: «sezione» sono aggiunte le seguenti: «, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali».

14. 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. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 2.

15. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

16. 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.

17. 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 partecipa-

zione 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.

(Introduzione dell'articolo 5-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di dragaggio)

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

«Art. 5-bis. - *(Disposizioni in materia di dragaggio)*. - 1. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, il cui perimetro comprende, in tutto o in parte, la circoscrizione dell'autorità portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio è presentato dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'am-

biente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dal comma 6 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché, limitatamente alle attività di dragaggio inerenti al progetto, gli effetti previsti dal comma 7 dello stesso articolo.

2. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale per i quali, relativamente all'intera area a mare, è stato redatto il progetto preliminare di bonifica regolarmente approvato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai materiali provenienti dalle aree i cui sedimenti siano risultati caratterizzati da concentrazioni degli inquinanti al di sotto dei valori di intervento definiti ed approvati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per ciascun sito di interesse nazionale si applicano le disposizioni di cui al comma 9.

3. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio, che presentano caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, nonché non esibiscono positività a *test* ecotossicologici, possono essere immessi o refluiti in mare ovvero impiegati per formare terreni costieri, su autorizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che provvede nell'ambito del procedimento di cui al comma 1. Restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata. I materiali di dragaggio aventi le caratteristiche di cui sopra possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili, su autorizzazione della regione territorialmente competente.

4. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi fina-

lizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, laddove non presentino valori superiori a quelli limite di cui alla tabella 1 dell'allegato 5 degli Allegati alla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006, su autorizzazione della regione territorialmente competente, all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero, il cui progetto è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Le stesse strutture devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a: k minore o uguale $1,0 \times 10^{-9}$ m/s o spessore maggiore o uguale a 1 m.

5. L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 3 e 4 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con il decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 7 novembre 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 224 del 4 dicembre 2008 e successive modificazioni. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio».

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. Il piano regolatore portuale, laddove esistano strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta 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. Con riguardo ai piani regolatori portuali vigenti, le autorità portuali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, avviano il procedimento per valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici d'intesa con la regione ed i comuni interessati e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi.

3. La realizzazione delle strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, ivi compresi i pontili galleggianti a carattere stagionale, pur se ricorrente, mediante impianti di ancoraggio con corpi morti e catenarie, collegamento con la terraferma ed apprestamento di servizi complementari, per la quale sia stata assentita, nel rispetto della disciplina paesaggistica, ambientale e doganale, concessione demaniale marittima, anche provvisoria,

non necessita di alcun ulteriore titolo abilitativo edilizio e demaniale, ferma restando la quantificazione del canone in base alla superficie occupata.

4. 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 novanta anni per l'utilizzo delle predette aree».

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 dalla 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 incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene sul lavoro in attuazione 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 ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, 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 della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti:

a) raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:

1) tre milioni di tonnellate di merci solide;

2) venti milioni di tonnellate di rifiuti liquide;

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

4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale;

b) presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.

9. 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.

10. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di interesse regionale ed interregionale 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 de-

gli enti locali interessati ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

11. 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 degli articoli seguenti. 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 ultraquadriennali, 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 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, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.

4. 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.

5. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al comma 4, 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 deli-

berazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa di cui all'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131.

6. La procedura di cui ai commi 4 e 5 ha inizio sei mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.

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

8. 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.».

Art. 9.

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

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

a) 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 con il comune competente;

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

d) l'approvazione della costituzione ovvero della partecipazione dell'autorità portuale alle società di cui all'articolo 6, comma 6;

e) la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18 per la durata superiore a quattro anni;

f) l'approvazione degli indirizzi generali
In materia di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni e dei relativi canoni.»

b) 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».

Art. 10.

*(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 coloro che abbiano svolto tale funzione per almeno un quadriennio.

2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica quattro 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. 11.

*(Introduzione dell'articolo 11-bis
nella legge 28 gennaio 1994, n. 84
sul 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. Tali sistemi 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. 12.

*(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.

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 previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439.

3. Le delibere di adozione del regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, 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. 13.

(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'arti-

colo 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».

Art. 14.

(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'art. 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 ed il quarto periodo sono sostituiti dal seguente: «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 30 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 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 ed 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 porti italiani»;

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 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, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture dei trasporti. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo viene emanato dall'autorità marittima su disposi-

zioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-quater. 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'unità 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, di 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-ter*, 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-bis*.

1-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

passengeri 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. 15.

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

1. All'articolo 17, comma 15, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: «Per l'anno 2008» sono soppresse;

b) dopo le parole: «ai commi 2 e 5 e» sono soppresse le seguenti: «e per i lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali, al sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera b),»;

c) dopo le parole: «è riconosciuta» sono inserite le seguenti: «, nel limite massimo annuo di spesa di quindici milioni di euro, previa adozione di un decreto recante specifici criteri adottato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,».

2. L'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in quindici milioni di euro annui, è a carico del Fondo sociale per l'occupazione e formazione di cui all'articolo 18 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e successive modificazioni.

Art. 16.

*(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*). - 1. 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 concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, 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 considerarsi 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 ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la ri-

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

6. È facoltà dell'autorità portuale, tenuto conto delle previsioni del piano operativo triennale, derogare alle disposizioni del comma 5, 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 all'utilizzazione prevista, 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.

7. 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 ed 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 dettare, se del caso, indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree de-

maniali ed adottare provvedimenti diretti all'osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori.

8. 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, 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 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. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità portuale di interesse statale, 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, inoltre, 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 ridotto secondo i criteri conte-

nuti 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.

10. Se l'autorità portuale concede, al 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 9 ed è invece aumentato secondo criteri contenuti nell'apposito regolamento, adottato dal comitato portuale, di cui al citato comma 9.

11. 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 potrà indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessionario al 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 al sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo ovvero lo svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 del medesimo articolo 16. L'impresa autorizzata, al sensi dell'articolo 16, a cui è affidato, previa autorizzazione dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti com-

prese nel ciclo operativo, esercita pienamente il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche ed operative dell'attività che svolge.

12. 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.

13. Le autorità portuali, entro centottanta 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.

14. 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. 17.

*(Introduzione dell'articolo 18-bis
nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. Dopo l'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 18-bis. - *(Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti)* - 1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a decorrere dal 2012, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua in misura pari al 3 per cento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

2. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise nei porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali e la quota da iscrivere nel fondo.

3. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.

4. Il fondo di cui al comma 1 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e

delle accise ad esso relative e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

5. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

6. I commi da 247 a 250 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, sono abrogati».

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 ed 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 dell'ammontare complessivo degli investimenti previsti nei contratti di Programma sottoscritti dall'ANAS S.p.A. e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

3. Le modalità per l'utilizzo del Fondo di cui al comma 1 sono determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i contratti di programma vigenti alla medesima data sono adeguati a quanto previsto dal presente articolo.

