

Relazione ai sensi dell'art.6 comma 4 della legge 24 dicembre 2012, n.234

“Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti, 10154/13, COM(2013)296 final”

Amministrazione capofila : Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -
Direzione Generale per i Porti

Settore: Porti marittimi

Premessa

La Commissione Europea ha presentato, in esito ad una serie di studi sul settore e ad alcune consultazioni con la categorie interessate, uno schema di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un quadro di riferimento sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti.

In dettaglio, la base giuridica, secondo l'impostazione dell'Esecutivo comunitario, è costituita dall'articolo 100.2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, che, com'è noto, prevede l'applicazione di una procedura legislativa di tipo ordinario.

La proposta della Commissione – che interesserà 319 porti Ten-T – sarebbe volta a far fronte a due questioni ritenute dalla stessa Commissione particolarmente rilevanti, pur nell'ambito di un quadro europeo assai diversificato:

- 1) bassi livelli di qualità dei servizi portuali;
- 2) *governance* inefficace e conseguente scarsa attrattività del settore per gli investitori.

Le cause dei problemi in cui verserebbero i porti europei sono state individuate dalla Commissione nei seguenti fattori:

- a) deboli pressioni competitive sul mercato dei servizi portuali, dovute a restrizioni nell'accesso al mercato;
- b) monopoli o oligopoli, che sebbene giustificati in un certo numero di casi, possono condurre ad abusi di mercato;
- c) eccessivi oneri in capo agli utenti, dovuti a mancanza di coordinamento tra i porti;
- d) relazioni finanziarie non trasparenti tra autorità pubbliche, autorità portuali e fornitori di servizi portuali;
- e) debole autonomia dei porti nel definire le tariffe e legami non trasparenti con i costi di accesso all'infrastrutture.

Ad avviso della Commissione, disciplinare tali problematiche dovrebbe contribuire all'obiettivo di rendere il funzionamento della rete europea dei trasporti (Ten-T) più efficiente e sostenibile.

Il regolamento in argomento è composto da 25 articoli, raccolti in quattro capitoli. Il capitolo I (artt. 1 e 2) delimita l'ambito di applicazione e fornisce le definizioni rilevanti.

Il capitolo II (artt. 3-11), rubricato "accesso al mercato", reca le norme volte a fronteggiare in maggior misura il problema della asserita bassa qualità dei servizi portuali.

Il capitolo III (artt. 12-14), intitolato "trasparenza finanziaria ed autonomia", contiene le norme volte a migliorare, secondo gli intendimenti della Commissione, la *governance* dei porti.

Il capitolo IV (artt. 15-25) reca disposizioni generali e finali.

I principali contenuti della proposta, organizzati per tema, sono i seguenti:

a. Liberalizzazione dei servizi portuali (art. 3).

L'ente di gestione di un porto potrà imporre requisiti minimi sui fornitori (artt. 4 e 5), solo se relativi a qualifiche professionali, o per motivi di sicurezza e protezione

ambientale, e solo se necessari e proporzionali all'obiettivo. I potenziali operatori dovranno avere accesso alla formazione necessaria ad acquisire la rilevante conoscenza locale.

Esclusioni: La liberalizzazione non si applicherà ai servizi di movimentazione merci ("cargo handling services", definiti all'art. 2.2) ed ai servizi passeggeri (art. 2.7), servizi spesso gestiti con concessioni e ricompresi quindi nell'ambito di applicazione della futura Direttiva sull'aggiudicazione di contratti di concessione (art. 11).

Non saranno inclusi nel regolamento i servizi di pilotaggio svolti in mare aperto, al contrario dei servizi di pilotaggio per l'ingresso e l'uscita dal porto (art. 2.8).

b. Possibilità di stabilire limiti quantitativi al numero di fornitori, in deroga al principio di liberalizzazione (art. 6)

Questa facoltà sarà esercitabile solo nei seguenti due casi:

- 1) presenza di limiti di spazio o di aree riservate documentate nel piano di sviluppo del porto (art. 6.1a);
- 2) obbligo di servizio pubblico imposto ad un operatore, nel caso in cui l'assenza di limiti al numero di operatori ostacoli l'adempimento del servizio pubblico (art. 6.1b).

Ogni limitazione del numero di fornitori dovrà essere effettuata per mezzo di procedura selettiva aperta a tutti gli interessati, non discriminatoria e trasparente (art. 7).

Solo nel caso di onere di servizio pubblico, l'autorità competente potrà evitare la procedura selettiva e gestire in economia il servizio ("provide by itself") o affidarlo ad una società "in house" ("legally distinct entity over which it exercises a control similar to that exercised over its own departments" – art. 9).

In questi casi il fornitore del servizio pubblico è definito operatore interno ("internal operator").

L'operatore interno (sia esso l'autorità che impone l'obbligo ovvero sia esso l'affidatario "in house") potrà fornire i servizi soggetti ad obbligo purchè questa attività resti circoscritta al porto o ai porti nei quali l'obbligo di servizio pubblico è imposto (art. 9.3).

Inoltre, nel caso in cui il fornitore del servizio portuale non è stato scelto per mezzo della procedura selettiva di cui all'art. 7, dovrà essere assicurato che il prezzo del servizio sia trasparente, non discriminatorio e fissato in rapporto a normali condizioni di mercato (copertura dei costi più un ragionevole margine di profitto – art. 13.1).

c. Obblighi di servizio pubblico (art. 8)

Lo Stato Membro dovrà avere la possibilità di designare le autorità competenti ad imporre obblighi di servizio pubblico, nel rispetto delle regole sugli aiuti di stato. Gli organi di gestione del porto possono essere autorità competenti.

L'obbligo di servizio pubblico dovrà essere chiaramente definito, non discriminatorio, verificabile e deve essere riferito alla necessità che il servizio sia fornito in maniera continuativa ed accessibile. Dovrà altresì essere notificato alla Commissione.

d. Diritti dei lavoratori (art. 10)

Lo Stato Membro potrà intervenire con speciali misure a salvaguardia dei diritti dei lavoratori in caso di cessione d'azienda.

e. Enti di gestione del porto (artt.12-14)

Nei casi in cui l'ente di gestione benefici di fondi pubblici dovrà stabilirsi un trasparente sistema contabile che dimostri l'appropriato ed efficace utilizzo dei fondi (art. 12), con indicazione separata delle eventuali entrate derivanti da gestione di servizi portuali e delle entrate che rappresentano compensazioni per obblighi di servizio pubblico, se esistenti.

Gli enti di gestione potranno definire i diritti d'uso delle infrastrutture portuali in modo autonomo ed in relazione alle proprie strategie commerciali ed ai propri piani di investimento (art. 14.3). I diritti d'uso potranno variare in rapporto alle pratiche commerciali o al fine di un utilizzo più efficiente del porto (art. 14.4).

f. Comitato consultivo degli utenti del porto e consultazione dei portatori di interessi (artt. 15 e 16)

L'ente di gestione del porto dovrà istituire un comitato di rappresentanti degli operatori ai quali è richiesto un pagamento per l'utilizzo delle infrastrutture o dei servizi o di entrambi. Il comitato dovrà essere consultato con riferimento a struttura e livello delle tariffe portuali ed in alcuni casi anche dei prezzi dei servizi (art. 15).

L'organo di gestione dovrà altresì consultare i portatori di interessi, quali imprese stabilite nel porto, fornitori di servizi portuali ed utenti del porto, su questioni come il coordinamento dei servizi portuali, connessioni con l'entroterra o procedure amministrative (art. 16).

g. Organismo indipendente di vigilanza (artt. 17 e 18)

Lo Stato Membro assicura che un organismo indipendente monitori e supervisioni l'applicazione del Regolamento. Gli organi di supervisione di ciascuno Stato Membro cooperano e si assistono reciprocamente nell'assolvimento dei loro compiti.

Fin qui, pertanto, i punti salienti della proposta di Regolamento presentata dalla Commissione Europea e gli intendimenti sottesi.

Volendo ora procedere ai commenti ed alle osservazioni sul testo proposto, prima in termini generali, poi in termini più specifici, per le finalità previste dall' articolo 6, comma 4 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, si relaziona quanto segue.

A) Rispetto da parte del progetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica, e la conformità dello stesso ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

L'Italia avrebbe preferito che la Commissione si fosse limitata ad elaborare soltanto delle linee-guida in materia, ossia uno strumento di *soft legislation*, e, qualora fosse stato deciso di presentare una proposta di normativa a tutto campo di carattere più cogente, il nostro Paese avrebbe auspicato che fosse quanto meno *soft* il contenuto della stessa, alla luce dell'accertata grande diversità degli ordinamenti portuali dei vari Paesi.

Lo strumento comunitario avrebbe potuto, pertanto, essere più rispettoso del principio di sussidiarietà se, in luogo del ricorso allo strumento del Regolamento, si fosse optato per delle linee-guida o, al massimo, per una direttiva (qual è nella sostanza il testo proposto) e una tale scelta avrebbe evitato di imporre un modello ordinamentale unico a tutti i Paesi, anche perché è convinzione di questa Amministrazione che, per raggiungere con successo gli obiettivi auspicati dalla Commissione, sarebbe stato più che sufficiente l'adozione di un numero limitato di principi generali applicabili alle differenti legislazioni degli Stati membri.

L'Italia inoltre non ha mai condiviso l'assunto di fondo della Commissione secondo cui la diversità di un ordinamento nazionale rispetto agli altri sarebbe di per sé un elemento sintomatico di distorsione della concorrenza, dovendosi invece esaminare e comprovare in quali specifici settori ed in quali specifici Paesi vi sia effettivamente una carenza di libera competizione, anche perché un intervento comunitario di regolazione è giustificato solo se complessivamente i risultati di mercato in termini di corretto gioco competitivo si rivelino inadeguati.

In ordine, pertanto, al rispetto del principio di sussidiarietà ed alla base giuridica prescelta dall'Esecutivo comunitario, si nutrono alcune perplessità di fondo, non ostative alla fase di discussione degli elementi di merito, ma che vanno necessariamente evidenziate perché, come si è detto, una scelta di *soft legislation* avrebbe dato risposte più appropriate ad un contesto che la Commissione stessa assume essere molto diversificato. Tra l'altro non risulta del tutto convincente l'affermazione secondo cui gli articoli 58, 90 e 100 del Trattato estendono ai porti gli obiettivi di un autentico mercato interno nel contesto della politica comune dei

trasporti, atteso che la lettura di detti articoli suggerisce chiaramente un riferimento alla liberalizzazione dei servizi di trasporto marittimo, che invece non sono oggetto della proposta di Regolamento, e lascia chiaramente emergere principi attinenti ai comportamenti dei vettori marittimi piuttosto che degli operatori portuali: in altre parole, se non può certo disconoscersi che la disciplina dei porti possa rientrare in una accezione – sia pure molto ampia – della materia dei trasporti, è però anche ben evidente che non tutte le funzioni che si svolgono nei porti sono sempre direttamente e strettamente connesse all'attività di trasporto in quanto tale, non fosse altro che per il fatto che molte di esse si svolgono a terra ed, in qualche caso, a distanza dall'interfaccia nave/porto sia sotto il profilo spaziale che sotto quello funzionale.

Per converso, non sussistono elementi per sostenere che la proposta non sia rispettosa, invece, del principio di proporzionalità, se si accettano per adeguate le motivazioni espresse in proposito dalla Commissione.

B) Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali, con l'evidenziazione dei punti ritenuti conformi all'interesse nazionale e dei punti per i quali si ritengono necessarie od opportune modifiche.

Il progetto suggerisce una cospicua serie di considerazioni per i profili di merito nonché un'adeguata evidenziazione, in termini generali e poi più di dettaglio, degli impatti sulla legislazione nazionale, con conseguente necessità ed opportunità di richiedere talune modifiche dell'articolato. Volendo trattarle innanzitutto per gruppi di tematiche vengono in rilievo le seguenti osservazioni.

Servizi di movimentazione della merce (*cargo handling*).

Nel definire il principio del libero accesso alla fornitura dei servizi portuali a tutte le imprese comunitarie, lo strumento proposto pone alcuni problemi interpretativi e di certezza del diritto per quanto riguarda i c.d. “servizi di movimentazione della merce”, che, formalmente sottratti dalle disposizioni del Capitolo II dello schema di Regolamento in materia di accesso al mercato, andrebbero più correttamente precisati in sede di definizioni, poiché la definizione ad essi relativa, contrariamente a quanto

avviene nella normativa italiana, non include alcune rilevanti attività quali il deposito, lo svuotamento e riempimento ed altri servizi correlati, complementari ed accessori, che hanno invece nella legge italiana una disciplina specifica. Tale circostanza, unitamente al rinvio alle disposizioni della Direttiva orizzontale sulle concessioni di lavori e di servizi ed al riferimento della proposta ai soli porti della rete TEN-T (pur estensibile agli altri porti da ciascuno Stato membro), finisce per determinare una disciplina frammentata e diversificata per i diversi segmenti del ciclo portuale ed una limitata omogeneità, chiarezza e certezza della regolamentazione applicabile, nonché, forse, qualche possibile alterazione competitiva tra porti appartenenti o meno alla predetta rete.

Limitazioni nel numero dei fornitori di servizi portuali

Le previsioni in materia, che avranno un notevole rilevanza soprattutto per i servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio) non sembrano delineare un quadro che produce effetti dirompenti sull'attuale disciplina nazionale, anche perché consente agli Stati membri di derogare al principio dell'obbligatorietà di prevedere molteplici erogatori dei relativi servizi. Tuttavia la questione va molto attentamente ponderata, perché lo schema di Regolamento consente di limitare il numero di prestatori di servizi solo in caso di scarsità di aree operative nel porto o a seguito dell'imposizione di obblighi di servizio pubblico, senza citare (com'era in una stesura informale precedente della proposta) l'interesse pubblico della sicurezza della navigazione in ambito portuale - aspetto reso particolarmente attuale dal recente incidente del porto di Genova - né fare espressamente cenno alla possibilità di conferire diritti esclusivi per la tutela di tale interesse pubblico. Nel caso in cui queste esigenze non fossero prese adeguatamente in considerazione, si dovrebbe pervenire a conclusioni ben diverse, in quanto la normativa comunitaria *in fieri* produrrebbe un forte e sostanziale impatto sulle vigenti discipline nazionali della materia. Più in generale, stupisce il fatto che l'elemento sicurezza e le relative funzioni svolte dalle pubbliche autorità siano quasi del tutto assenti nel testo.

Trasparenza delle relazioni finanziarie

Gli obblighi di trasparenza e rendicontazione imposti dal Regolamento di per sé non penalizzano in termini immediati i nostri porti, in quanto, essendo le Autorità portuali Enti pubblici non economici, i loro bilanci assicurano certamente gli standard di trasparenza previsti nello strumento. Cionondimeno questa sezione dello schema di Regolamento appare la più delicata e forse quella maggiormente meritevole di attenzione, perché in questi ultimi anni la Commissione Europea ha più volte assunto l'orientamento di considerare aiuti di Stato i trasferimenti di risorse pubbliche alle Autorità portuali italiane per la realizzazione di infrastrutture portuali (senza considerare che trattasi di trasferimenti tra Amministrazioni pubbliche per realizzare opere sul demanio dello Stato, che ad esso restano nella sua veste di "proprietario" dei beni pubblici). A tale proposito occorrerà far in modo che questo pregiudizio della Commissione venga superato, chiarendo opportunamente nella nuova regolamentazione che detti trasferimenti non sono di per sé aiuti e che l'attenzione deve essere eventualmente rivolta non ad inesistenti vantaggi competitivi dell'Autorità portuale (che, come si è detto, non opera in Italia come impresa ed ha, anzi, l'espresso divieto di farlo), quanto piuttosto a quei casi, certamente non italiani, in cui le risorse pubbliche vadano direttamente o indirettamente a beneficio di un'impresa che operi in porto (ad es., uno specifico terminalista). E' utile altresì evidenziare in proposito che una piena realizzazione dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, che, tra l'altro, sembra chiaramente essere presupposta – ed incoraggiata - dal Regolamento, andrebbe a ridurre drasticamente i ricorrenti preconcetti dell'Esecutivo comunitario circa la sussistenza di aiuti di Stato in ordine ai fondi destinati alla realizzazione di infrastrutture.

Sistemi di tariffazione

Avendo come riferimento modelli, come quelli nordeuropei, alquanto diversi da quello italiano, la proposta di Regolamento definisce come "corrispettivi" sia le tariffe pagate dall'utenza per i servizi resi da specifici prestatori all'interno del porto

sia il “corrispettivo” per la fruizione delle infrastrutture portuali, che, nel nostro ordinamento nazionale, è invece configurato come una forma di tassazione vera e propria, facente capo, quindi, ad un potere impositivo di carattere statale. Ciò sembra imporre una rivisitazione significativa della normativa del nostro Paese. Non è da escludere che possa essere considerato compatibile con il nuovo quadro regolatorio il meccanismo introdotto dal legislatore in questi ultimi anni, soprattutto per i porti di *transshipment*, che attribuisce alle Autorità portuali la possibilità di rimodulare la tassa d’ancoraggio e la tassa portuale, fino ad azzerarle: tale facoltà potrebbe, infatti, essere interpretata come una forma di partecipazione (o, addirittura, di attribuzione) alle Autorità portuali della potestà impositiva propria dello Stato e, quindi, rispondere allo schema logico di cui alla proposta. Ciò implica, peraltro, la necessità – cui si sta provvedendo in sede di decretazione d’urgenza per il rilancio dell’economia - di trasformare la predetta facoltà in una misura di carattere strutturale, superando l’attuale ottica sperimentale e congiunturale. In ogni caso la questione dovrà essere adeguatamente approfondita, perché potrebbe richiedere interventi legislativi di modifica alquanto incisivi.

Governance delle Autorità portuali

A parte le specifiche problematiche segnalate nei punti precedenti, peraltro certamente non irrilevanti, che hanno attinenza con il ruolo e le funzioni delle Autorità portuali italiane, la proposta di Regolamento non pare intervenire in maniera radicale sui profili di *governance* di tali Enti, in quanto la normativa prefigurata lascia una certa flessibilità agli Stati membri. Cionondimeno, sotto taluni profili, è da far notare che la proposta viene ad incidere sull’attuale assetto delle competenze in materia portuale, in quanto disegna un ruolo centrale e pressoché esclusivo delle Autorità portuali nell’amministrazione di vari aspetti attinenti la vita del porto, il che diverge da quanto previsto nella vigente legislazione nazionale, che vede invece una ripartizione di compiti tra Autorità portuali ed autorità marittime periferiche a seconda dei profili da disciplinare. Inoltre è utile evidenziare, per quanto concerne la previsione nel Regolamento di un “Comitato degli utenti portuali” concepito in

maniera molto ampia, che esso va un po' oltre la composizione dei Comitati portuali previsti nella legislazione nazionale. Qualche perplessità desta anche la previsione di un "Organo indipendente di supervisione" incaricato di assicurare la corretta applicazione del Regolamento, poiché tale previsione di per sé rischia di appesantire anziché alleggerire i processi di verifica e controllo, già abbastanza numerosi nel nostro ordinamento (vigilanza del MIT e del MEF, controlli dei revisori dei conti e della Corte dei Conti, eventuali interventi di Organismi indipendenti). Qualora la proposta dovesse conservare tale funzione, essa non potrebbe, comunque, che essere incardinata presso questo Ministero, nell'ambito della già sussistente funzione di vigilanza.

Profili sociali e compiti della Commissione Europea

Per quanto attiene ai profili sociali e del lavoro nei porti, ferma restando la necessità di una tutela della sicurezza che può e deve essere perseguita soprattutto a livello nazionale, non sembrano emergere dal testo particolari criticità. Sarà comunque necessario acquisire il punto di vista delle organizzazioni sindacali al riguardo per una più puntuale disamina della questione. Merita, invece una particolare segnalazione la facoltà attribuita alla Commissione Europea di adottare "atti delegati" (art. 21), che, di fatto, implica la possibilità per l'Esecutivo comunitario di intervenire direttamente ed autonomamente su alcuni profili della regolamentazione portuale, sia pure con alcune garanzie procedurali per gli Stati membri. Trattasi di un potere che rischia di accentrare presso la Commissione compiti appartenenti alla sovranità nazionale ed al Parlamento Europeo, in una forma che, soprattutto in termini di principio, non appare del tutto rispettosa delle prerogative dei vari attori del processo decisionale e normativo come configurato dai Trattati.

Oltre alle suindicate osservazioni - e premesso che l'analisi operata dalla Commissione relativamente all'effettiva assenza di competizione nelle singole realtà nazionali appare qua e là alquanto carente e che vanno in ogni caso ben valutate le

possibili ricadute sull'assetto ordinamentale italiano che, è bene rimarcarlo, nel contesto europeo è fra i più rispettosi dell'ordinamento comunitario - altre se ne aggiungono se ci si addentra anche più a fondo nella valutazione dei vari passaggi della relazione, delle premesse e degli specifici contenuti della proposta, fino a pervenire ad alcune valutazioni di dettaglio, pur rilevanti, su puntuali passaggi dell'articolato, nei termini qui in appresso indicati.

In primis è da evidenziare che le attività oggetto della regolamentazione sono in gran parte disomogenee sia per natura [alcune di esse hanno natura commerciale (bunkeraggio, movimentazione merci, servizi ai passeggeri) mentre altre presentano profili di carattere infrastrutturale e di tutela ambientale (dragaggio e raccolta rifiuti) e altre ancora sono finalizzate alla sicurezza della navigazione e degli approdi, della vita umana in mare (pilotaggio, rimorchio e ormeggio)] sia per l'impatto economico sul costo complessivo sostenuto dall'utente portuale che scala il porto. Inoltre vanno evidenziati i punti sottoindicati.

1. Si ribadisce che la materia oggetto della proposta, cioè la regolazione dell'accesso al mercato dei servizi portuali, non si presta molto alla definizione di un modello organizzativo unico da applicarsi in tutti i porti europei attraverso lo strumento del Regolamento, caratterizzato da scarsissima flessibilità, ma, per le profonde distinzioni tra i diversi sistemi portuali presenti nell'Unione Europea, richiederebbe uno strumento più flessibile, come si è detto, con un più incisivo rispetto del principio di sussidiarietà, anche al fine di evitare che si possano generare effetti distorsivi e controproducenti sul funzionamento delle economie e delle infrastrutture dei territori coinvolti. Si evidenzia al riguardo la peculiarità degli scali italiani generalmente inseriti in contesti urbani densamente abitati e caratterizzati anche, come nel caso di Venezia, da un patrimonio artistico culturale di inestimabile valore, che pertanto richiedono la massima attenzione ai profili di sicurezza e di tutela ambientale. Ci si riferisce in particolare a quei porti nazionali che sono in diretta concorrenza con gli scali marittimi extra UE nei quali non esistono le

attuali regole comunitarie e a maggior ragione quelle previste dal Regolamento (si vedano ad es. i porti/terminal di *transshipment* del Nord Africa). Qualora pertanto si dovesse ritenere assolutamente necessario un intervento comunitario sulla materia (nei testi di commento della Commissione non viene dato il giusto rilievo alla realtà di fatto del mercato dei servizi portuali nell'Unione, che, come emerge dalle consultazioni con le categorie interessate che hanno preceduto la stesura dell'articolato, hanno dimostrato di essere efficienti e complessivamente competitivi) sarebbe, come si è ripetutamente evidenziato, più rispondente alle innegabili esigenze di adattabilità il ricorso a strumenti normativi di *soft law*, evitando nel contempo riferimenti così stringenti alla Rete TEN-T, che sembrano essere stati alquanto "stressati" dalla Commissione soprattutto per giustificare l'intervento comunitario e la scelta dello strumento regolamentare. Peraltro si potrebbe anche esprimere qualche perplessità in ordine alla assoluta coerenza ed alla particolare efficacia dal punto di vista funzionale dell'estensione della proposta normativa in esame a tutti i porti della rete TEN-T, tra i quali rientrano, sì, porti di notevole rilievo, ma anche realtà portuali sicuramente molto meno significative dal punto di vista della concorrenza a livello nazionale e comunitario (in Italia, ad esempio: Porto Foxi, Carloforte, Chioggia, Gela, La Maddalena, Golfo Aranci, Palau, Porto Levante, Porto Vesme, Reggio Calabria, Siracusa, Trapani).

2. Alla precedente osservazione si lega quella relativa al fatto che alcune disposizioni contenute nello schema di Regolamento finiscono per incidere significativamente e direttamente sull'organizzazione istituzionale dello Stato, materia che non è evidentemente di per sé nella disponibilità del legislatore comunitario. Si fa riferimento, in particolare, a quanto previsto all'articolo 17, nel quale si istituisce un ente/organo di supervisione indipendente anche laddove sussista un soggetto istituzionale *super partes* (come nel caso italiano l'Amministrazione vigilante del Ministero delle infrastrutture dei trasporti),

che già potrebbe garantire ampiamente la sussistenza dei presupposti di indipendenza dagli Enti di gestione dei porti. Inoltre non è chiaro se detto organo possa concretamente verificare l'efficienza/efficacia dell'attività svolta nel complesso dall'ente gestore del porto, specie nell'ipotesi in cui esso svolga direttamente o indirettamente uno o più servizi portuali.

3. Quanto poi alla previsione di cui all'articolo 15 del Regolamento di un "Comitato consultivo degli utenti portuali", nel sottolineare che non dovrebbero essere messi in discussione i vigenti regimi di *governance* e di amministrazione dei porti che vedono, come in Italia, l'esistenza di organi con composizioni diverse, ma dotati peraltro di funzioni e responsabilità più ampie di quelle ipotizzate per il predetto Comitato, si osserva che tale previsione, per i diversi soggetti che lo vanno a comporre, appare in controtendenza rispetto all'orientamento prevalente in sede di riforma della legge italiana sui porti n.84/1994, volto ad un ridimensionamento dei membri del Comitato portuale al fine di rendere più manageriale l'azione del Presidente dell'Autorità portuale e snellire i relativi percorsi burocratici e procedurali.

4. Le premesse risultano in qualche passaggio non sempre coerenti con la parte dispositiva, soprattutto laddove quest'ultima esclude dall'applicazione del "Capo II – Accesso al mercato" e dell'art. 24 proprio le attività prettamente commerciali quali la movimentazione delle merci e i servizi ai passeggeri che, fra i servizi da regolamentare, risultano di maggiore impatto dal punto di vista economico. Tale esclusione va condivisa, nell'ottica dell'applicazione del principio di sussidiarietà, in modo da consentire a ciascun Paese di disciplinare a livello nazionale tali attività, ma non si può fare a meno di rilevare l'incoerenza e l'incongruenza di una tale scelta. Inoltre, se si tiene conto del fatto che per gli impianti di raccolta dei rifiuti già esiste una specifica normativa comunitaria (la Direttiva 2000/59/CE, recepita da anni nei vari

ordinamenti nazionali), che in Italia il servizio di bunkeraggio è già completamente liberalizzato e i lavori di dragaggio vengono già affidati all'esito di gare svolte secondo le pertinenti normative comunitarie e nazionali, si può ragionevolmente concludere che il vero e significativo impatto che il Regolamento avrebbe sul sistema portuale italiano si concentrerebbe pressoché esclusivamente sui servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio, che nel nostro ordinamento, essendo *“servizi d'interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo”* (art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84/1994), sono sottratti ai sensi dell'articolo 106 TFUE alla concorrenza “nel mercato”.

5. Sarebbe opportuno introdurre una definizione di infrastruttura portuale che tenga conto dei diversi regimi giuridici esistenti nei Paesi UE. Si consideri ad esempio che le dighe foranee portuali costituiscono una infrastruttura di interesse generale anche per la città portuale e il territorio circostante per cui il relativo costo non dovrebbe ricadere solo su chi fruisce dei servizi offerti dal porto ma su tutta la collettività del Paese o almeno della Regione interessata.
6. L'utilizzazione all'articolo 14 dello schema di Regolamento del termine *charges*, ossia “tariffe” e non “tasse” per l'uso di una infrastruttura portuale sembra lasciare un notevole spazio all'Ente gestore del porto nella determinazione dei criteri per le tariffe compensative per l'uso delle infrastrutture e un margine di discrezionalità imputabile alla “strategia commerciale”. Pur trattandosi di una innovazione che presenterebbe anche qualche vantaggio per le Autorità portuali, non si può tuttavia escludere che tale meccanismo possa avere ripercussioni anche negative sulle pratiche commerciali adottate dagli erogatori dei servizi portuali. Inoltre, tenuto conto della normativa italiana, le tasse e i diritti portuali si trasformerebbero in tariffe o corrispettivi per l'uso delle infrastrutture, con possibili risvolti anche di

ordine fiscale sui bilanci delle Autorità portuali stesse, che andrebbero bene verificate e valutate. Vista l'autonomia conferita all'organo di gestione del porto, è infine possibile che le Autorità portuali adottino criteri non omogenei nella determinazione di questi corrispettivi, innovando rispetto all'attuale struttura nazionale in materia di tasse e diritti portuali.

7. Per quanto riguarda le disposizioni sulla trasparenza delle relazioni finanziarie, oltre a quanto già sopra osservato, va ulteriormente evidenziato che, nel caso di ente di gestione del porto che svolge uno o più servizi portuali, appare alquanto modesta, ai fini della trasparenza delle relazioni finanziarie, la previsione, di cui al comma 2 dell'articolo 12, di tenere la contabilità relativa a ciascun servizio portuale separata dalla contabilità riguardante le altre attività svolte.

8. Il testo della proposta sembra contenere oltretutto alcune “forzature logiche” che parrebbero finalizzate a legittimare l'adozione del Regolamento quale strumento normativo. Una prima forzatura si evidenzia nell'affermazione che alcuni porti marittimi della rete TEN-T costituirebbero un'attrattiva commerciale e per gli investimenti di minore intensità rispetto ad altri a causa dell'offerta di servizi e operazioni portuali non ottimali; la seconda è che tale minore attrattiva discenderebbe anche dall'attuale quadro di *governance* dei porti. Se è indubbia l'importanza che possono avere buoni servizi accessori nella migliore qualificazione dell'offerta di un porto, ritenere che l'adozione del proposto Regolamento possa modificare in maniera significativa i flussi di beni e servizi reali non sembra del tutto in linea con le prevalenti teorie relative alla dinamica dei fondamentali economici. Beni e servizi si muovono seguendo la domanda dei mercati finali (disponibilità a pagare) e le catene lunghe della subfornitura, le quali hanno attualmente dimensione globale. In tal senso, si può sostenere che sia condizione necessaria, ancorché non sufficiente, la

presenza di adeguate reti infrastrutturali e di buoni servizi che consentano di sfruttarle al meglio. Ritenere, però, che una diversa regolazione dell'insieme di servizi elencati nella proposta di Regolamento possa avere un impatto decisivo sull'attrattiva commerciale di un porto appare certamente eccessivo e potrebbe condurre ad una non corretta valutazione del fenomeno. Ed allora occorre fare molta attenzione nel valutare il mercato in questione, perché non sempre investire in capacità produttiva genera necessariamente solo esiti positivi. In particolare, per quanto riguarda i servizi portuali si tratta di un elenco di servizi molto eterogenei tra loro, per la struttura organizzativa, i fabbisogni di capitale e per le professionalità richieste. Alcuni di questi servizi, come i servizi tecnico-nautici, hanno poi ricadute sistemiche che potrebbero essere rilevanti sugli specifici ambiti locali. Va perciò evitato il rischio che, nell'affrontare il problema della loro regolazione, prevalga la loro dimensione commerciale sui fondamentali e preminenti profili di sicurezza. Sarebbe quindi più appropriato che, caso per caso, il singolo Stato membro possa essere lasciato in condizione di poterli regolare in modo da garantirsi la realizzazione dei propri obiettivi prioritari di interesse pubblico, utilizzando al meglio gli strumenti regolatori disponibili, siano essi di selezione per il mercato che tariffari. Andrebbe pertanto evitata quindi una regolazione di tali servizi come se si trattasse di un mero "business", perdendo di vista la loro funzione principale che è quella di fornire un supporto di sistema indispensabile alle esigenze di sicurezza della navigazione in ambito portuale. Inoltre, pur nella piena consapevolezza dell'importanza dello sviluppo infrastrutturale dei porti europei, potrebbe oltretutto in certi casi rivelarsi fuorviante ritenere *tout court* che l'investimento in infrastrutture modifichi la direzione reale dei flussi dei beni, finali e intermedi, se non all'interno di una ben precisa e più ampia strategia commerciale. Anzi, la sollecitazione a investire richiede a monte un coordinamento nazionale ed europeo, per evitare gli effetti non sempre positivi di una competizione sulle infrastrutture. Sembrerebbe in ogni caso non

sufficientemente valutato il collegamento di alcune previsioni inserite nella proposta di Regolamento con altre proposte *in itinere* contenute sia nello schema di direttiva sulle concessioni che in quella sui servizi pubblici.

9. Va anche fatto rilevare che l'esistenza, in una certa misura ed a certe condizioni, di situazioni di restrizione all'accesso ai mercati dei servizi e delle operazioni portuali è sovente connaturata alle caratteristiche strutturali dei porti ed al contesto antropico, storico, geografico ed economico in cui si collocano. L'esercizio di tali attività richiede certamente una "buona regolazione", ma sostenere che gli eventuali malfunzionamenti siano il risultato di una debole pressione concorrenziale non deve divenire espressione di un preconcetto che potrebbe, nella sostanza, rivelarsi puramente ideologico. Infatti, la tutela da eventuali abusi di mercato in situazioni di monopolio o oligopolio non richiede necessariamente una disciplina *ad hoc*, sussistendo già un potere di intervento dei Servizi della Commissione sull'applicazione delle normative già esistenti in materia di ambiti portuali.

10. Altre osservazioni specifiche sull'articolato:

- 10.1 - Va premesso, quanto alle "Definizioni" contenute nell'articolo 2, che la definizione di "servizi di movimentazione della merce" richiederebbe forse una migliore formulazione e che andrebbe probabilmente introdotta anche una definizione di "infrastruttura portuale" per tener meglio conto della realtà dei diversi Stati membri.
- 10.2 - Sia nelle premesse che nell'articolato è pressoché assente la tutela della sicurezza della navigazione, così come, di conseguenza, non risulta evidenziata la natura preminente dei servizi tecnico-nautici, che è quella di garantire proprio ed in misura prevalente la sicurezza della navigazione, degli approdi, della vita umana in mare, delle strutture portuali, ecc..

10.3 - Al punto 6 delle premesse il termine “*shipping companies*” è stato tradotto con la parola “spedizionieri” invece che “armatori”.

10.4 - Il secondo periodo del Considerando 20 non appare condivisibile poiché è diretto a far rientrare i contratti di concessione (di aree e banchine) stipulati dai terminalisti portuali nell’ambito della Direttiva trasversale sulle concessioni ed esclude invece i contratti di locazione, creando un’evidente disparità di trattamento e potenziali distorsioni di concorrenza.

10.5 - In alcuni punti della versione ufficiale in italiano sono stati tradotti dall’inglese alcuni termini in modo errato o atecnico (lo si segnala solo in quanto trattasi di imprecisioni che incidono sul merito della regolamentazione):

All’art. 1, comma 2, lett. e), dove “servizi ai passeggeri” è stato tradotto in “servizi di trasporto passeggeri”.

La previsione (art.1, comma 3), poi, di conferire allo Stato la scelta di applicare agli altri porti che non siano all’interno della Rete TEN-T la normativa in parola potrebbe avere conseguenze sul mercato e sulla concorrenza nell’erogazione dei servizi portuali.

All’art. 2, punto 11, la parola “charges” è stata tradotta genericamente con la parola “diritti”, invece di, a seconda dei casi, “tariffe”, “corrispettivi”, “tasse”.

10.6 - Art 5 Il termine di un mese per concedere o rifiutare il diritto a fornire servizi portuali è eccessivamente breve, in quanto non consente di compiere un’adeguata istruttoria per accertare la sussistenza dei requisiti minimi di cui all’art. 4.

10.7 - Art. 6 Le condizioni a fronte delle quali viene consentita la limitazione del numero dei prestatori di un servizio portuale appaiono troppo generiche e potrebbero pertanto risultare di ardua dimostrazione. Ciò vale soprattutto per la condizione prevista dalla lettera b), in quanto richiederebbe una verifica che non può essere effettuata *a priori*. Pertanto la possibilità di

limitare il numero, seppure formalmente prevista, è nella sostanza di difficile applicazione, con la conseguenza dell'introduzione *tout court* della libera concorrenza per tali servizi. Sarebbe perciò necessario inserire una chiara ed ulteriore condizione che consenta di limitare il numero dei prestatori per garantire adeguati standard di sicurezza. Inoltre il paragrafo 1 dell'articolo 6, combinato con i paragrafi 1, 2 e 3 dell'articolo 7 e col paragrafo 1 dell'articolo 13, potrebbe portare ad una interpretazione in base alla quale un fornitore di servizi selezionato con procedura pubblica aperta non è tenuto a rispettare la regola stabilita al secondo periodo del paragrafo 1 dell'articolo 13 circa i criteri e il livello di determinazione delle tariffe. Invece nel caso in cui il fornitore sia selezionato senza procedura pubblica aperta (per esempio quando il valore del contratto è inferiore alla soglia fissata dalla direttiva sulle concessioni) si applicherebbe la norma di cui al paragrafo 12 dell'articolo 13. Sarebbe opportuno quindi un chiarimento al riguardo.

10.8 - Art. 7 Sembrerebbe riguardare la procedura da seguire per selezionare gli operatori qualora se ne sia limitato il numero. Se così è, sia il titolo che il comma 1 dell'articolo non sono adeguatamente formulati neppure nel testo inglese.

10.9 - Art 10 La clausola sociale ivi prevista è senz'altro molto apprezzabile. Cionondimeno essa appare di difficile applicazione con riferimento al servizio di rimorchio, in cui equipaggio e mezzo costituiscono un *unicum* operativo. La struttura organizzativa del prestatore uscente risulterebbe, infatti, significativamente compromessa dalla perdita contestuale di personale di fiducia e di professionalità specifiche non facilmente reperibili sul mercato. Inoltre, in relazione al comma 4 dell'art. 10, per la parte riguardante l'obbligo dello Stato o dell'ente di gestione del porto di garantire un accesso adeguato alla formazione, è da rilevare come detto obbligo appare di difficile attuazione soprattutto in un regime di libera concorrenza, laddove la formazione sulle

conoscenze specifiche locali o la familiarità con le condizioni locali dovrebbe necessariamente essere svolta con la collaborazione dei prestatori in attività di servizio che dovrebbero, quindi, essere obbligati a formare un numero potenzialmente illimitato di personale appartenente a possibili loro concorrenti futuri. A ciò si aggiunge che in Italia gli oneri relativi alla formazione in materia professionale e di sicurezza sono posti a carico dei datori di lavoro (D.Lgs. 81/2008 e DD.LLgs. n. 271 e 272/1999).

10.10 - Art.11 Così come è scritto, l'articolo 11 pare significare che ai servizi movimentazione merci e ai servizi passeggeri non si applicano le disposizioni di cui al capo II, mentre gli altri capi sì, ad esclusione dell'articolo 24. In ragione di ciò, sulla base appunto dell'interpretazione letterale secondo cui ai suddetti servizi si applicano i capi III e IV del Regolamento, risulta eccessivo (e non motivato), laddove esercitano più operatori in concorrenza tra loro, stabilire, come è previsto al secondo periodo del comma 2 dell'articolo 15, che queste imprese di *handling* debbano consultare con cadenza annuale il Comitato degli utenti del porto in merito alla struttura e al livello delle tariffe per i servizi resi.

10.11 - Art. 12 Come già precisato nella parte espositiva della presente relazione, va esplicitato il concetto che può sussistere una forma di aiuto soltanto se il finanziamento è tale da favorire un soggetto imprenditoriale ed è invece da escludere quando esso è diretto alla semplice realizzazione di un'infrastruttura di proprietà pubblica.

10.12 - Art. 14, comma 5 Per le ragioni sopra esplicitate, non appare condivisibile il potere attribuito alla Commissione di adottare atti delegati su materie che dovrebbero rimanere nella competenza dello Stato membro.

10.13 - Art. 15 Andrebbe precisato che se la legislazione nazionale già prevede un organismo con connotazioni equivalenti a quelle del Comitato ivi previsto, lo Stato membro non è tenuto ad adeguare la propria normativa al disposto di detto articolo.

10.14 - Art. 17 Come già detto, l'obbligo di istituire un organismo indipendente di vigilanza costituisce una forma alquanto discutibile di ingerenza nell'organizzazione istituzionale dello Stato.

10.15 - Art. 21 Per le ragioni più volte evidenziate, anche con riferimento all'art. 14, comma 5, l'articolo andrebbe soppresso.

10.16 - Art. 25 Un Regolamento di siffatta natura calato in regimi giuridici e assetti operativi molto diversi esistenti nei vari Paesi dell'UE ha necessità di un tempo di adeguamento, ai fini della sua applicazione, superiore a quello previsto dall'articolo 25.

C) Impatto del progetto, dal punto di vista finanziario, sia sugli effetti dell'ordinamento nazionale, sulle competenze regionali e delle autonomie locali, sull'organizzazione delle pubbliche amministrazioni e sulle attività dei cittadini e delle imprese.

Non si intravedono in generale, almeno in termini immediati e diretti, particolari forme di impatto finanziario della proposta di Regolamento, fatta eccezione, forse, delle disposizioni di cui all'articolo 14, che paiono richiedere uno spostamento (è da verificare se va inteso in senso sostanziale o formale) della potestà impositiva delle tasse portuali dallo Stato alle Autorità portuali, salva la possibilità di verificare se, come si è detto, sia da considerare conforme al Regolamento l'attuale sistema di rimodulazione di detti tributi che fa capo, appunto, alle Autorità portuali. Nel caso, invece, in cui fosse necessario assicurare una ancor più formale aderenza al Regolamento, occorrerebbe trasformare l'intero sistema della tassazione portuale in un meccanismo di tariffazione per l'uso delle infrastrutture, secondo un approccio del tutto estraneo alla nostra cultura giuridica. Per i porti non ricompresi nelle circoscrizioni delle Autorità portuali, poi, se si vogliono evitare impatti negativi per la finanza pubblica, occorrerebbe invece mantenere, come il Regolamento consente, l'attuale regime di tassazione portuale.

Per quanto concerne gli effetti sulle competenze regionali e locali nel rapporto con l'ordinamento nazionale, è il caso di ricordare che, a seguito della modifica del titolo V della Costituzione, la disciplina dei porti è materia di competenza concorrente, per cui il nuovo strumento comunitario interviene a disciplinare la materia parzialmente in sostituzione del legislatore nazionale e regionale e, quindi, sussiste un impatto, quanto meno in termini di principio, sulle prerogative regionali con riferimento a tale profilo.

Il Regolamento, peraltro, nel merito delle singole disposizioni proposte, non cancella le specifiche attribuzioni regionali come previste dalla vigente legislazione di settore, per cui non sembra determinarsi un loro *vulnus* concreto.

Naturalmente, in ordine agli impatti sulle prerogative legislative di carattere nazionale, sussistono invece ampie perplessità per quanto riguarda l'articolo 17 della proposta di Regolamento e, ancor più, per quanto attiene all'articolo 21, per le ragioni dianzi esposte. Un effetto particolarmente incisivo sulle competenze istituzionali del Parlamento e del Governo (oltreché delle Regioni e dello stesso Parlamento Europeo) è infatti identificabile nel citato art. 21 della proposta, che affida alla Commissione il potere di adottare atti delegati in materia. E' opinione di questa Amministrazione che tale potere non debba essere riconosciuto e che, quindi, l'articolo 21 vada soppresso.

Anche in relazione all'impatto sull'organizzazione della pubblica Amministrazione vanno ancora una volta segnalate le perplessità sul ruolo del c.d. "Organismo indipendente di vigilanza", che, se fatto coincidere col Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non cambia significativamente l'organizzazione dell'apparato pubblico; se dovesse essere inteso in un'altra accezione (ipotesi, peraltro, che si ritiene di dover scartare) potrebbe invece comportare un inopportuno appesantimento ed una eccessiva burocratizzazione del sistema che non sarebbe in linea né con gli intenti della proposta della Commissione, né con l'interesse nazionale alla semplificazione delle procedure ed alla concentrazione sui soggetti istituzionali

essenziali dei compiti di carattere pubblico (v. normativa sulla c.d. “spending review”).

In relazione all’impatto della proposta su cittadini ed imprese, fatte salve le osservazioni già dianzi formulate su alcune categorie di soggetti erogatori di servizi (es. servizi tecnico-nautici, il cui regime sarebbe profondamente modificato dalla proposta) non si intravedono particolari ricadute sugli operatori dei porti e sull’utenza.

Tabella di corrispondenza ex art. 6 comma 5 Legge 24 dicembre 2012 n. 234

PROPOSTA REGOLAMENTO U.E.	NORME ITALIANE
Art. 1	<ul style="list-style-type: none">- Artt. 66 Codice della Navigazione 60 Regolamento per l’esecuzione del Codice della Navigazione- Art. 14 l.28 gennaio 1994 n. 84- Artt. 16 e 18 l. 28 gennaio 1994 n.84

	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 5-bis l. 28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 116 Codice della Navigazione e da 208 a 214 Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione. - Art. 6 l. 28 gennaio 1994 n.84 - Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n. 182 - Da art. 86 a art. 96 Codice della Navigazione e da art.98 a art.137 Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione - Da art.101 a art.107 Codice della Navigazione e art.138 e art.139 Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione - Art. 215 Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione
Art. 2	-
Art. 3	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 14 l. 28 gennaio 1994 n.84 - Art. 86 Codice della Navigazione , Art. 101 Codice della Navigazione e art. 208 Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione
Art. 4	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 16 e 18 l.28 gennaio 1994 n.84 - Art. 101 Codice della Navigazione - Art. 102 Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione - Art. 208 Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione
Art. 5	<ul style="list-style-type: none"> - Artt. 16 e 18 l. 28 gennaio 1994 n.84 - Art. 101 Codice della Navigazione - Art. 102 Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione - Art. 208 Regolamento di esecuzione del Codice della

	<p>Navigazione.</p>
Art. 6	<ul style="list-style-type: none"> - Artt. 16 e 18 l.28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 101 Codice della Navigazione - Art. 208 Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione
Art. 7 e 8	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 14 co. 1-ter l.28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 95 Codice della Navigazione - Art. 102 Codice della Navigazione - Art. 209 Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione
Art. 9	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 6 l. 28 gennaio 1994 n. 84
Art. 10	-----
Art. 12	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 13 l.28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 1, co. 982 e 983 l. 27 dicembre 2006, n.296 (L.F. 2007)
Art. 13	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 14 co. 1-bis l. 28 gennaio 1994 n. 84 - Artt. 16 e 18 l. 28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 91 Codice della Navigazione - Art. 101 Codice della Navigazione - Art. 212 Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione - Art. 215 Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione
Art. 14	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 36 Codice della Navigazione. - Art. 18 l.28 gennaio 1994 n. 84 - L.9 febbraio 1963 n. 82 e successive modificazioni - DPR n. 28 maggio 2009 n.107 - Art. 5, co. 7- <i>duodecies</i> l D.L. n. 194/ 2009, convertito in l. n.25/2010 e successive modificazioni
Art. 15	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 9 l.28 gennaio 1994 n.84 - Art. 15 l.28 gennaio 1994 n. 84

Art. 16	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 9 l.28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 15 l. 28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 14 l.28 gennaio 1994 n. 84
Art. 17	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 12 l.28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 14 l. 28 gennaio 1994 n. 84 - Art. 88 Codice della Navigazione - Art. 81 Codice della Navigazione
Art. 18	-----
Art. 19	<ul style="list-style-type: none"> - DPR 24 novembre 1971 n. 1199 - D. Legislativo 2 luglio 2010, n. 104
Art. 20	-----
Art. 21	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 17 l. 23 agosto 1988 n. 400 - D. Legislativo n. 300/99 e successive modificazioni - Artt. 117 e 118 della Costituzione - Norme relative alle funzioni del Parlamento
Art. 22	-----
Artt. 23, 24 e 25	-----