

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

**N. 858**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa del senatore GRILLO, CICOLANI, BALDINI, CAMBER,  
IZZO e VICECONTE**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 LUGLIO 2006**

---

**Riforma della legislazione in materia portuale**

---

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge ripropone il testo elaborato dal comitato ristretto, composto dall'8<sup>a</sup> Commissione della passata legislatura e derivante dall'unificazione dei disegni di legge nn. 427, 965, 1170, 1779, 2280, 2559, 2757, 2761 e 2828 di riforma della legislazione in materia portuale.

Il comitato ristretto ha svolto un lavoro intenso e proficuo affrontando e trovando soluzioni, equilibrate e condivise da un'ampia maggioranza, a tutte le problematiche contenute nei diversi disegni di legge.

Sembra, pertanto, doveroso non disperdere il lavoro fatto nella passata legislatura e riproporre con un piccolo correttivo, relativo allo sblocco degli investimenti nelle infrastrutture portuali, il testo del disegno di legge elaborato dal comitato ristretto.

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

La realtà economica mondiale, in questi ultimi anni, si è modificata vedendo l'affermarsi sulla scena internazionale delle economie emergenti dell'Asia, la cui crescita si è consolidata con tassi che sono superiori alla media mondiale ed alla stessa «locomotiva» americana. È il fenomeno della cosiddetta globalizzazione economica che spinge verso la delocalizzazione produttiva e l'apertura di nuovi mercati di consumo. Distanze così grandi quali quelle che separano l'Europa dall'Est asiatico richiedono mezzi di tra-

sporto e infrastrutture adeguate che possano coniugare economicità con velocità di trasferimento di un gran quantitativo di merci. In questo senso la via marittima si conferma come la più efficace rispetto ad ogni altra.

Gli stessi Stati Uniti d'America hanno potenziato gli scali marittimi che si affacciano sull'Oceano Pacifico a conferma di un *trend* degli scambi commerciali che privilegia il flusso *import-export* verso l'area asiatica: Cina, India, Corea, Giappone, Paesi che contano quasi la metà della popolazione mondiale.

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

L'Europa con le grandi reti TEN, in particolare con la realizzazione dei corridoi plurimodali, come il corridoio 5 e le grandi direttrici ferroviarie Genova-Anversa e Berlino-Palermo che incroceranno sul territorio del nostro Paese lo stesso corridoio 5, avvicineranno la portualità italiana alle aree economicamente forti dell'Europa centro-settentrionale, creando un sistema logistico integrato che contribuirà ad accrescere la competitività del continente europeo. Anche la porta del Mediterraneo verso l'Oriente, rappresentata dal Canale di Suez, sarà oggetto nei prossimi anni di un ampliamento che consentirà a navi sempre più grandi di entrare nel Mediterraneo per questa via. Un progetto di ammodernamento del canale fondamentale per lo sviluppo di tutta l'Europa.

L'ordinamento portuale nel nostro Paese è stato profondamente innovato nel 1994 con la legge n. 84. Gli assetti istituzionali ed or-

ganizzativi introdotti dalla nuova disciplina hanno contribuito a produrre una significativa crescita dei traffici nei nostri scali marittimi. Ma l'esperienza applicativa di questi dieci anni ha anche evidenziato alcune carenze in termini infrastrutturali ed organizzativi che si ritiene necessario colmare proprio per adeguare i nostri porti alle esigenze originarie dal nuovo scenario dei traffici mondiali, come descritto in precedenza.

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

#### *Classificazione dei porti.*

Alla luce della riforma del titolo V della Costituzione operata con la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, la materia dei porti è passata dalla competenza legislativa esclusiva dello Stato alla competenza legislativa concorrente tra Stato e regioni. La riforma interviene suddividendo i porti marittimi in porti di competenza statale, cioè quelli di rilevanza internazionale, e in porti di competenza regionale, vale a dire quelli di rilevanza regionale o interregionale. I primi sono amministrati in autonomia dalle autorità portuali, mentre i secondi sono amministrati da un autorità pubblica istituita dalle singole regioni con propria legge. La legge regionale dovrà attenersi ai principi generali espressamente richiamati dalla legge di riforma o che comunque si evincono dalla stessa. Per i porti di competenza statale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sono stabilite le caratteristiche dimensionali e tipologiche che devono possedere i porti per essere classificati di rilevanza internazionale.

#### *Piano regolatore portuale.*

La riforma prevede procedure più snelle e tempi definiti per l'adozione dello strumento programmatico principe dei porti, introducendo la possibilità di convocare una conferenza di servizi tra autorità portuale, regione

ed enti locali interessati per raggiungere in modo rapido e certo le intese necessarie. Inoltre, si suddivide l'area portuale in due ambiti, il primo più strettamente funzionale alle attività economico-marittime del porto, il secondo di interazione con il territorio retrostante le strutture più propriamente portuali. Per questo secondo ambito rimane vincolante, al fine dell'approvazione del piano regolatore, il parere del comune o dei comuni interessati.

#### *Competenze dell'autorità portuale e dell'autorità marittima.*

Sono definite con maggior precisione le diverse competenze, riportando in capo all'autorità marittima esclusivamente le competenze in materia di *safety* e in materia di *security*, cioè sicurezza in mare e sicurezza delle navi e degli impianti, e affidando in via esclusiva alle autorità portuali l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo. Alcune operazioni come il movimento delle navi nei porti sono regolate d'intesa tra autorità portuale e autorità marittima.

#### *Servizi tecnico-nautici.*

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

#### *Autonomia finanziaria delle autorità portuali.*

Alle Autorità portuali, per l'assolvimento dei propri compiti, sono assegnati i gettiti

delle tasse riscosse in ambito portuale, in particolare la tassa erariale di imbarco e sbarco merci e la tassa di ancoraggio, i cui importi vanno a sostituire i contributi statali finora erogati alle autorità portuali. In tal modo si rafforza il processo di autonomia finanziaria iniziato con la legge n. 84 del 94 e si responsabilizza l'autorità portuale per una gestione efficiente e competitiva del porto. È inoltre confermata la possibilità per le autorità portuali di imporre delle addizionali sulle tasse portuali e sui canoni di concessione per la realizzazione di specifiche opere infrastrutturali che migliorino la capacità ri-

cettiva del porto. Infine, viene esclusa per i porti la operatività della norma della legge finanziaria 2006 che prevede un tetto alle spese per le infrastrutture portuali.

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

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

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

1. Il comma 1 dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è sostituito dai seguenti:

«1. La presente legge contiene i principi fondamentali in materia di porti e per i porti di interesse statale disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti.

1-*bis*. La sicurezza della navigazione e la gestione delle emergenze rimangono disciplinate dalla legislazione statale».

## Art. 2.

*(Modifiche all'articolo 2 della legge  
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. Il comma 2 dell'articolo 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«2. Sono sede di autorità portuale i porti marittimi di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a)».

## Art. 3.

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

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

«Art. 4. - (*Classificazione dei porti*). - 1. I porti marittimi aventi funzioni economiche si dividono in:

a) porti di competenza dello Stato, aventi rilevanza internazionale, costituenti nodi delle grandi reti di trasporto e di navigazione europei e transeuropei, come individuati nel piano generale dei trasporti e della logistica;

b) porti di competenza delle regioni, aventi rilevanza regionale e interregionale, per i quali le regioni dove essi hanno sede esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare, nel rispetto dei principi generali contenuti nella presente legge con particolare riferimento:

1) all'attribuzione ad una autorità pubblica dei compiti di cui all'articolo 6, comma 1, della presente legge;

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

3) all'osservanza delle norme sulla tutela dell'ambiente e sulla salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;

4) al rispetto del principio della libera concorrenza. Le regioni possono, la dove esistenti, affidare i compiti di cui al numero 1) alle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura operanti ai sensi dell'articolo 14 della presente legge.

2. Fino all'individuazione o alla costituzione dell'autorità pubblica di cui al comma 1, lettera b), del presente articolo le relative funzioni continuano ad essere svolte dall'autorità marittima.

3. I porti di cui al comma 1 possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, industriale e petrolifera, peschereccia, turistica e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate o rideterminate nel piano regolatore portuale di cui all'articolo 5 ovvero nel piano operativo triennale.

4. Nei porti di cui al comma 1, lettera *a*), con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dei trasporti, previa acquisizione del parere della competente autorità portuale, si possono individuare specifiche aree finalizzate alla difesa militare dello Stato. Con decreto del Ministro dei trasporti, sentita l'autorità portuale, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco.

5. Nei porti di cui al comma 1, lettera *b*), si possono individuare specifiche aree finalizzate alla difesa militare dello Stato con decreto del Ministro della difesa, previa acquisizione del parere della competente regione. Con decreto del Ministro dei trasporti, sentita la Regione, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle Capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco.

6. Le aree portuali finalizzate alla difesa militare dello Stato, di cui ai precedenti commi 3 e 4, e i porti di rilevanza militare sono amministrati dallo Stato.

7. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da emanare entro 180 giorni dall'entrata in vigore del presente comma, su proposta del Ministro delle infrastrutture, d'intesa con le regioni interessate e sentita l'Associazione dei porti italiani, sono individuati i porti di competenza dello Stato e le relative caratteristiche dimensionali e tipologiche dei porti suddetti. A tal fine dovrà essere considerato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse

liquide o a 200.000 TEU (*Twenty Feet Equivalent Unit*) ovvero un movimento di passeggeri e crocieristico non inferiore a un milione di unità».

Art. 4.

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

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

a) i commi da 1 a 7 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Nei porti di cui all'articolo 4, comma 1, lettere a) e b) l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

2-bis). Entro novanta giorni dall'approvazione del presente comma, con Decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sentita la Conferenza unificata Stato, Regioni ed autonomie locali, sono emanate le linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali. Le linee guida devono prevedere la distinzione nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità portuali di un ambito operativo, strettamente connesso alle funzioni portuali primarie, e di un ambito più generale di interazione con il contiguo territorio di competenza comunale.

3. Il piano regolatore di ciascun porto rientrante nella circoscrizione territoriale di una Autorità portuale è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati da raggiungere entro 120



giorni dalla trasmissione del piano. Sono vincolanti ai fini dell'intesa esclusivamente le prescrizioni assunte dal Consiglio comunale a maggioranza dei componenti, relativamente all'ambito portuale di interazione con il comune, così come individuato ai sensi del Decreto ministeriale di cui al comma precedente. Per l'adozione definitiva da parte del comitato, il piano è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione per l'impatto ambientale ed è inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici; entrambe le procedure devono essere concluse entro il termine perentorio di 120 giorni dall'invio degli atti con la possibilità di richiedere integrazioni per una sola volta, interrompendo i termini per non più di 60 giorni.

4. Qualora non si raggiunga l'intesa ai sensi del comma 3, la Regione indice, su proposta dell'Autorità portuale, entro 30 giorni dalla ricezione della richiesta, una conferenza di servizi ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241.

5. Entro 45 giorni dall'adozione del piano regolatore da parte del comitato, la Regione emana il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale; decorso inutilmente tale termine il piano è sottoposto all'approvazione ai sensi della legge n. 131 del 2003.

6. Alle varianti ai Piani regolatori portuali si applica la medesima procedura prevista per l'approvazione dei Piani regolatori. Sono considerati adeguamenti tecnico-funzionali i progetti di intervento che siano coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del Piano regolatore e non modifichino in modo sostanziale la conformazione ed il dimensionamento complessivo dell'impianto portuale. Essi pertanto non costituiscono varianti ai Piani regolatori portuali e vengono approvati con le procedure conferenziali di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994.

7. Al piano regolatore portuale dei porti con funzione industriale e petrolifera e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza in ambito portuale sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1998, n. 175 e successive modificazioni e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 126 del 31 maggio 1991.»;

b) Il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. Fino alla completa attuazione di quanto previsto dall'articolo 28-*bis*, spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di competenza dello Stato. Il Ministro dei trasporti, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti da ciascuna autorità portuale e nei programmi triennali adottati ai sensi dell'articolo 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, individua annualmente le risorse da attribuire alle Autorità portuali. Le Regioni e i comuni interessati possono comunque intervenire con proprie risorse per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di rilevanza nazionale. Spetta alla Regione interessata l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di competenza regionale. Il Comitato portuale, su proposta del Presidente, può deliberare l'imposizione di sovrattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate oppure una quota aggiuntiva dei canoni concessori per la realizzazione di una determinata opera di grande infrastrutturazione, già progettata, e per un periodo di tempo pari alla durata del piano di ammortamento della relativa spesa. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, fissa con proprio decreto i limiti massimi delle suddette addizionali.»;

c) Al comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Sui relativi progetti, è acquisito il parere di cui all'articolo 6, comma 5, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni».

d) i commi 10 e 11 sono sostituiti dai seguenti:

«10. Ai sensi e per gli effetti del comma 13 dell'articolo 3 del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, la realizzazione, in porti già esistenti, di opere previste nel piano regolatore portuale e nelle relative varianti ovvero qualificate come adeguamenti tecnico-funzionali, è considerata ampliamento, ammodernamento e riqualificazione degli stessi.

11. Per le opere da realizzare in ambito portuale a fini turistici e di diporto, resta comunque applicabile la disciplina prevista dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509. Relativamente alle predette opere, spetta comunque ai comuni l'eventuale determinazione degli oneri di urbanizzazione connessi alla costruzione delle opere stesse».

2. All'articolo 88, comma 1, numero 1), del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, le parole: «ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I,» sono sostituite dalle seguenti: «ai porti di competenza dello Stato e alle specifiche aree finalizzate alla difesa dello Stato».

3. Il decreto del Ministro dei trasporti, di cui all'articolo 4, comma 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

## Art. 5.

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

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

a) il primo periodo del comma 1 è sostituito dal seguente: «1. Fino all'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 4, comma 5, della presente legge, nei porti di Ancona, Augusta, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Massa Carrara, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Ravenna, Salerno, Taranto, Trapani, Trieste e Venezia è istituita l'autorità portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi dell'articolo 1:»;

b) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilievo nazionale ad ordinamento speciale disciplinato dalla presente legge; essa è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio, finanziaria e gestionale nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, quelle di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, nonché ogni altra disposizione riferita alla pubblica amministrazione o agli enti pubblici, anche non economici, se non in quanto diversamente ed espressamente previsto.»;

c) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c) è affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica. L'affidamento delle attività di cui alla citata lettera c) dovrà avvenire secondo il criterio dell'offerta economicamente più

vantaggiosa avendo a riferimento i costi dei servizi da mettere a disposizione e le loro modalità di svolgimento. Le tariffe applicate dal concessionario all'utenza sono stabilite dall'autorità portuale, secondo principi di economicità, equità, trasparenza e non discriminazione.».

d) il comma 6 è sostituito dal seguente:

6. «Le autorità portuali non possono esercitare, nè direttamente nè tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse connesse».

e) il comma 7 è sostituito dal seguente:

«7. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto d'intesa con la regione, individua o modifica, sentita l'autorità portuale e gli enti locali interessati, i limiti della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, ivi compresi gli specchi acque i esterni alle difese foranee, purchè interessati dal traffico portuale, dalla prestazione di servizi portuali e dalla realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco. Rientrano nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale le opere portuali, le banchine, i piazzali di sosta, i depositi, nonché altre opere realizzate dai consorzi delle Aree di sviluppo industriale (ASI) e dai nuclei industriali. Con lo stesso procedimento può essere disposto l'inserimento nella circoscrizione di una Autorità portuale esistente di uno o più porti della medesima regione rientranti nella categoria di porti di rilevanza regionale. Le Regioni possono richiedere la revisione dei limiti delle circoscrizioni portuali secondo le procedure di cui al presente comma»;

f) al comma 8, primo periodo, le parole da «possono» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «di intesa con la regione interessata e sentiti gli enti locali interessati, può essere disposto il passaggio nella categoria di porti di competenza dello Stato o di competenza regionale, con conseguente istituzione o soppressione dell'autorità por-

tuale, nel rispetto dei criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 5 dell'articolo 4».

g) il comma 10 è sostituito dal seguente:

«10. Le autorità portuali istituite ai sensi dei commi 1 e 8 sono soppresse, con la procedura di cui al comma 8, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma».

#### Art. 6.

##### *(Organi dell'autorità portuale)*

1. Al comma 3 dell'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: «Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione» sono sostituite con le seguenti «Con decreto del Ministro dei trasporti, sentita la regione interessata,»;

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

«c-bis) si verificchino gravi e persistenti violazioni di legge».

2. Al comma 4 dell'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: «Entro sei mesi dall'emanazione del decreto deve essere nominato il nuovo presidente e costituito il comitato portuale».

#### Art. 7.

##### *(Presidente dell'autorità portuale)*

1. Dopo il comma 2-bis dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994 è aggiunto il seguente:

«2-ter. La carica di Presidente è incompatibile con il possesso del controllo societario,

la titolarità di cariche sociali o l'assunzione di incarichi professionali in enti o società che esercitano attività portuali o marittime».

2. Al comma 3, dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

a) la lettera *h*) è sostituita dalla seguente:

«*h*) amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia; esercita, sentito il comitato portuale, le attribuzioni amministrative stabilite dall'articolo 30 del codice della navigazione, fermo restando l'esercizio della polizia da parte dell'autorità marittima, nonchè le attribuzioni stabilite negli articoli 32, da 35 a 55, 64, 65, 68, 75, 76 e, limitatamente a tale ultimo articolo, anche quelle di cui all'articolo 84, del codice della navigazione; esprime l'intesa con l'autorità marittima sulle competenze da questa esercitate ai sensi delle disposizioni contenute nel libro I, titolo III, capo I, del codice della navigazione, limitatamente a quelle di cui agli articoli 62, 66, 67, 77 e 78 e all'articolo 6, comma 7, del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. Ferma restando la validità delle tessere di libero accesso a tutti i porti nazionali rilasciate dal Ministero dei trasporti, disciplina con propria ordinanza gli accessi e i permessi d'ingresso ai porti di giurisdizione»;

b) la lettera *m*) è sostituita dalla seguente:

«*m*) assicura la navigabilità nell'ambito portuale provvedendo al mantenimento ed all'approfondimento dei fondali nonchè alla rimozione dei relitti e delle navi abbandonate, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale anche adottando, nei casi indifferibili di necessità ed urgenza, provvedimenti di carattere coattivo;».

## Art. 8.

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

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

«1. Il comitato portuale è composto:

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

b) dal comandante del porto sede dell'autorità portuale;

c) da un dirigente della filiale dell'agenzia delle dogane competente per territorio; qualora la circoscrizione dell'autorità portuale rientri nell'ambito di più circoscrizioni doganali il rappresentante è designato dall'Agenzia delle dogane»;

d) da un dirigente del Ministero dei trasporti;

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

f) dal presidente della provincia sede dell'autorità portuale o da un suo delegato;

g) dal Sindaco del comune sede dell'Autorità portuale o da un suo delegato;

h) dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio o, in sua vece, da un membro della giunta da lui delegato;

i) da otto rappresentanti delle seguenti categorie, designati dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria e, per il rappresentante di cui al successivo punto 6), dal Comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori: 1) armatori; 2) agenti e raccomandatari; 3) industriali; 4) imprenditori di cui agli articoli 16 e 18; 5) imprese di spedizione; 6) imprese di autotrasporto operanti nell'ambito portuale; 7) imprese commerciali; 8) un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nei porti, nominato dal Presidente dell'Autorità portuale;

l) da sette rappresentanti dell'insieme dei lavoratori delle imprese di cui agli arti-



coli 16, 17 e 18 che operano nel porto e dei dipendenti dell'Autorità portuale, designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale.

*m)* qualora la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale ricomprenda altri circondari marittimi, province, comuni o camere di commercio oltre a quelli sede dell'Autorità portuale, i relativi rappresentanti partecipano al Comitato, con diritto di voto, per le materie di loro interesse».

2. Al comma 2 dell'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è inserito il seguente comma:

«*2-bis*). In caso di assenza o di impedimento del presidente dell'autorità portuale, il Comitato è presieduto dal comandante del porto sede dell'autorità portuale».

3. Al comma 3 dell'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84:

*a)* dopo la lettera *a)* è inserita la seguente:

«*a-bis*) approva il programma triennale delle opere di cui all'articolo 128 del docente legislativo 12 aprile 2006, n. 163»;

*b)* dopo la lettera *f)* è inserita la seguente:

«*f-bis*) delibera, su proposta del Presidente, in ordine alle addizionali di cui all'articolo 5, comma 8;».

4. Dopo il comma 4 dell'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

*4-bis*). Le delibere di cui alle lettere *e)* e *g)* del comma 3 del presente articolo sono approvate solo se si è espressa favorevolmente anche la maggioranza dei rappresentanti pubblici».

## Art. 9.

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

1. All'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* Al comma 1, sono aggiunte infine le seguenti parole: «che ogni anno presenta al Parlamento una relazione generale sulle attività delle Autorità portuali, con particolare riferimento agli interventi realizzati e ai programmi attuati e al volume annuo dei traffici effettuati»;

*b)* dopo il comma 4 dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«*4-bis*). Il comitato portuale può essere sciolto con decreto del Ministro dei trasporti nel caso di gravi e persistenti violazioni di legge, sentita la regione interessata. Con il decreto di scioglimento si provvede alla nomina di un commissario, che esercita le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso. Entro sei mesi dalla emanazione del decreto, deve essere nominato il nuovo presidente e costituito il nuovo comitato portuale».

## Art. 10.

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

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

*a)* al comma 1, lettera *a)*, le parole: da «delle aree» fino a «proventi di» sono sostituite dalle seguenti: «dei beni del demanio marittimo e del mare territoriale compresi nella circoscrizione territoriale, nonchè dai canoni per le» e dopo la parola «operazioni» sono inserite le seguenti: «e servizi»;

b) al comma 1, lettera b), le parole: «all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b)» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 20, comma 2, lettera c)»;

c) al comma 1, lettera c), le parole: «salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6,» sono soppresse.

#### Art. 11.

##### *(Competenze dell'autorità marittima)*

1. Al comma 1-*bis* dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, i periodi successivi al primo sono sostituiti dai seguenti: «Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati a riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, con provvedimento del Ministero dei trasporti che ne fissa i limiti, sentita l'autorità portuale e le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei citati servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e di battellaggio di cui al comma 2 dell'articolo 215 del Regolamento per la esecuzione del Codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta congiuntamente dal Comando generale delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze nazionali unitarie delle autorità portuali e dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi».

2. Al comma 1-*ter*, primo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi».

3. Dopo il comma 1-*ter* sono aggiunti i seguenti:

«1-*quater*. Le tariffe dei servizi tecnico-nautici sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al comma 1-*bis*, dalla autorità marittima, acquisiti i pareri dell'autorità portuale e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. Per le tariffe di pilotaggio resta ferma l'approvazione ministeriale di cui all'articolo 91 del codice dalla navigazione.

1-*quinquies*. Per urgenti motivi di sicurezza, limitatamente alle competenze di cui all'articolo 62 del Codice della navigazione, l'autorità marittima può procedere anche senza l'intesa prevista dal comma 3, lettera h), dell'articolo 8 della presente legge, informando tempestivamente l'autorità portuale».

#### Art. 12.

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

1. All'articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 1-*bis*, inserire il seguente:

«1-*ter*. La commissione consultiva può disporre la sua integrazione con rappresentanti di nuove categorie interessate all'attività del porto, su proposta del presidente e con parere vincolante del comitato portuale».

2. Al comma 2 dell'articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il parere deve essere espresso entro e non oltre 30 giorni dalla richiesta, decorso inutilmente tale termine il parere si intende favorevolmente acquisito».

## Art. 13.

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

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

*a)* il comma 1 è sostituito dai seguenti:

«1. Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali autorizzate ai sensi dell'articolo 16 comma 3.

*1-bis.* La fornitura di lavoro temporaneo, da parte dell'impresa di cui al presente articolo, può comportare la somministrazione di mezzi e attrezzature al committente di cui agli articoli 16 e 18.»;

*b)* il comma 15 è sostituito dal seguente:

«15. Per i lavoratori appartenenti alle società derivate dalla trasformazione delle ex-compagnie portuali ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera *b)* della presente legge, purchè le stesse non effettuino assunzioni a tempo indeterminato, nonchè per i lavoratori appartenenti alle imprese o agenzie previste ai commi 2 e 5 del presente articolo, purchè le stesse non effettuino assunzioni a tempo indeterminato in eccedenza rispetto alle dotazioni organiche stabilite dalle autorità portuali o marittime, salvo che non riguardino lavoratori provenienti dalle società di cui al predetto articolo 21, comma 1, lettera *b)*, è concessa, nel limite annuo di spesa di 20 milioni di euro, una indennità pari al trattamento massimo di integrazione salariale straordinaria, previsto dalle vigenti disposizioni, nonchè la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare. Per le imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera *b)*, tale beneficio è concesso alla data di individuazione dell'impresa o di costituzione dell'Agenzia di cui ai commi 2 e 5 del presente articolo, come sostituito dalla

legge 30 giugno 2000, n. 186. Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministero dei trasporti, adotta, per ogni anno solare di riferimento, il conseguente provvedimento di autorizzazione alla corresponsione della predetta indennità, sulla base degli specifici accordi annuali stipulati presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale. L'erogazione della suddetta indennità, da parte dell'INPS, è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero dei giorni di mancato impiego da riconoscere ai lavoratori interessati, predisposti da parte del Ministero dei trasporti. Entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente comma, i Ministeri competenti sono tenuti ad effettuare, congiuntamente alle parti sociali interessate, una verifica sull'applicazione della norma ai soggetti aventi diritto ed alle compatibilità finanziarie. Per le finalità di cui al presente articolo, il Fondo per l'occupazione di cui all'articolo 1 comma 7, del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236 è integrato annualmente, fino a concorrenza, dell'ammontare di 20 milioni di euro affluenti dal Fondo istituito presso il Ministero dei trasporti, ai sensi del comma 1 dell'articolo 28-bis della presente legge. Ai lavoratori licenziati dalle imprese o agenzie di cui all'articolo 17, commi 2 e 5, della presente legge, senza alcun limite occupazionale, sono estese le disposizioni in materia di indennità di mobilità previste dalla legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni ed integrazioni.»;

c) dopo il comma 15, è inserito il seguente:

«15-bis. Le norme di cui al precedente comma si applicano anche alle società di cui all'articolo 21, comma 1, lettera a), della presente legge».

## Art. 14.

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

1) All'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il secondo periodo del comma 7 è sostituito dal seguente:

«Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, in base a ragioni quali la mancanza di risorse tecnico-organizzative adeguate, che non siano comunque risolvibili mediante l'utilizzo della società autorizzata ai sensi dell'articolo 17, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali già autorizzate ai sensi dell'articolo 16 per lo svolgimento di operazioni portuali, purchè ciò avvenga mediante contratto di appalto ai sensi di quanto previsto dall'articolo 29 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276. Tale appalto dovrà riguardare un segmento chiaramente identificabile e rilevante del ciclo e non, in alcun caso, il ciclo completo delle operazioni portuali. Il soggetto appaltatore si dovrà dedicare all'appalto personale non fungibile modificando conseguentemente l'organico indicato e il programma operativo previsto ai sensi del comma 4, dell'articolo 16».

3. Al comma 3 dell'articolo 3 della legge 30 giugno 2000, n. 186, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: «anche nel caso di imprese inferiori ai 15 dipendenti».

b) dopo il comma 7, è aggiunto il seguente:

«7-bis. Il mancato esercizio diretto della concessione deve essere autorizzato dal Comitato portuale secondo quanto previsto dall'articolo 9, comma 3, lettera e), sentita la Commissione consultiva di cui all'articolo 15».

## Art. 15.

*(Abrogazione dell'articolo 26 della legge  
28 gennaio 1994, n. 84)*

1. È abrogato l'articolo 26 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

2. Nel testo della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole «o, laddove non istituita, dalla autorità marittima», ovunque ricorrano, sono soppresse e sostituite dalle seguenti: «dalla autorità pubblica individuata dalla legge regionale ed a cui sono stati attribuiti i compiti di cui all'articolo 6, comma 1, della presente legge». Le parole «Ministero dei trasporti e della navigazione» sono sostituite dalle parole «Ministero dei trasporti».

## Art. 16.

*(Modifiche alla legge 28 gennaio 1994,  
n. 84, in materia di autonomia finanziaria  
delle autorità portuali)*

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

«Art. 28-bis. - *(Autonomia finanziaria delle autorità portuali)*. - 1. A decorrere dall'esercizio finanziario 2007 è devoluto a ciascuna Autorità portuale, per la circoscrizione territoriale di competenza, il gettito della tassa erariale di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117. Con la medesima decorrenza, il gettito della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, introitato nei porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità portuali, affluisce ad un fondo istituito presso il Ministero dei trasporti ed è interamente ripartito tra le Autorità portuali dallo stesso Ministero dei trasporti, sentita l'Associazione dei porti ita-



liani, tenendo conto delle spese sostenute dalle Autorità stesse per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali. A decorrere dall'anno 2007 cessa l'erogazione dei contributi assegnati attualmente dallo Stato alle Autorità portuali per le manutenzioni ordinarie e straordinarie di opere realizzate nella circoscrizione territoriale di competenza.

2. Al fine di realizzare l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali e consentire alle stesse, progressivamente a partire dal 2007, di sostenere, in luogo dello Stato, l'onere della realizzazione delle opere infrastrutturali previste nei piani regolatori portuali e negli altri strumenti di programmazione, è determinata, compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica, con decreto adottato di concerto dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro dei trasporti, sentita l'Associazione dei porti italiani, la quota dei tributi, diversi dalle tasse e diritti portuali, riscossi dalla dogana per i porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle medesime Autorità portuali, da devolvere a ciascuna Autorità portuale.

3. Con il decreto di cui al comma 2 è istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo perequativo alimentato a carico di quota parte dei tributi di cui al medesimo comma, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le autorità portuali secondo criteri fissati con decreto del Ministro dei trasporti.

4. Gli uffici delle dogane provvedono alla riscossione delle tasse di cui al presente articolo senza alcun onere per gli enti cui è devoluto il relativo gettito.

5. Non si applicano alle Autorità portuali le misure di cui al comma 57 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311».

## Art. 17.

*(Modifiche all'articolo 1 della legge  
29 ottobre 1984, n. 720)*

1. All'articolo 1 della legge 29 ottobre 1984, n. 720, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Le autorità portuali, istituite ai sensi dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, possono effettuare le operazioni di pagamento utilizzando preliminarmente i fondi depositati sulla contabilità infruttifera, anzichè su quella fruttifera, ogni qual volta occorra provvedere ai pagamenti relativi ad interventi realizzati con i fondi pubblici del bilancio dello Stato destinati al finanziamento di opere ed infrastrutture ed alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, accreditati sulla predetta contabilità infruttifera».

## Art. 18.

*(Comitato regionale per le connessioni  
porto-territorio)*

1. Con decreto del Ministro dei trasporti è istituito in ogni regione il Comitato per le connessioni porto-territorio.

2. Sono membri del comitato:

*a)* il Presidente della giunta regionale, o un suo delegato, che lo presiede;

*b)* un dirigente del Ministero dei trasporti;

*c)* il Presidente dell'autorità portuale, o i presidenti nel caso in cui nella regione insistano più Autorità portuali;

*d)* i sindaci delle città in cui sono ubicati i porti;

*e)* due rappresentanti degli operatori di cui agli articoli 16 e 18, designati ciascuno dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria;

f) il direttore regionale della società Trenitalia spa;

g) il direttore del compartimento regionale dell'ANAS Spa.

3. Il comitato ha il compito di promuovere una efficace e funzionale connessione del sistema portuale regionale con il relativo territorio. A questo scopo il comitato:

a) individua i collegamenti intermodali e le piattaforme logistiche necessarie;

b) propone il loro inserimento nel piano regionale dei trasporti;

c) opera per l'acquisizione dei finanziamenti necessari alla realizzazione degli interventi, predisponendo le varie fasi di progettazione richieste e affidando la realizzazione delle opere alle regioni.

4. Il comitato ha sede presso gli uffici dell'Autorità portuale, o, nel caso di più autorità portuali ricadenti in una stessa regione, presso quella con il maggiore volume di traffico. Il segretario dell'autorità portuale fornisce al comitato l'assistenza tecnica ed amministrativa necessaria. La costituzione del Comitato non comporta alcun onere finanziario a carico dello Stato.

#### Art. 19.

##### *(Copertura finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a euro 250 milioni per ciascuno degli anni 2007-2009 si provvede mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti, nel bilancio triennale 2007-2009, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, utilizzando parzialmente gli accantonamenti relativi al medesimo Ministero.

