

XVI legislatura

La riforma della legislazione portuale

Testo Unificato dei disegni di legge
nn. 143, 263 e 754

gennaio 2010
n. 187



servizio studi del Senato

ufficio ricerche nei settori
delle infrastrutture e dei trasporti



Servizio Studi

Direttore: Daniele Ravenna

Segreteria

tel. 6706_2451

Uffici ricerche e incarichi

Settori economico e finanziario

Capo ufficio: -----

Reggente ufficio: S. Moroni _3627

Questioni del lavoro e della salute

Capo ufficio: M. Bracco _2104

Attività produttive e agricoltura

Capo ufficio: M. Celentano _2948

Ambiente e territorio

Capo ufficio: R. Ravazzi _3476

Infrastrutture e trasporti

Capo ufficio: F. Colucci _2988

Questioni istituzionali, giustizia e cultura

Reggente ufficio: A. Sanso' _3435

S. Marci _3788

S. Ruscica _5611

Politica estera e di difesa

Reggente ufficio: A. Mattiello _2180

Questioni regionali e delle autonomie locali, incaricato dei rapporti con il CERDP

Capo ufficio: F. Marcelli _2114

Legislazione comparata

Capo ufficio: V. Strinati _3442

Documentazione

Documentazione economica

Emanuela Catalucci _2581

Silvia Ferrari _2103

Simone Bonanni _2932

Luciana Stendardi _2928

Michela Mercuri _3481

Beatrice Gatta _5563

Documentazione giuridica

Vladimiro Satta _2057

Letizia Formosa _2135

Anna Henrici _3696

Gianluca Polverari _3567

Antonello Piscitelli _4942

I dossier del Servizio studi sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Il Senato della Repubblica declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

XVI legislatura

La riforma della legislazione portuale

Testo Unificato dei disegni di legge
nn. 143, 263 e 754

gennaio 2010
n. 187

a cura di: F. Colucci
hanno collaborato: L. Formosa, S. Bonanni.

AVVERTENZA

La presente scheda di lettura illustra il contenuto del testo unificato adottato come testo base dall'8^a Commissione permanente "Lavori pubblici, comunicazioni" il 10 dicembre 2009, unificando i disegni di legge nn. 143 (Menardi) "Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di ordinamento portuale", 263 (Marco Filippi ed altri) "Riforma della legislazione in materia portuale" e 754 (Grillo ed altri) "Riforma della legislazione in materia portuale".

Il *dossier* contiene anche il testo a fronte delle disposizioni novellate.

INDICE

SINTESI DEL CONTENUTO.....	11
SCHEDE DI LETTURA.....	19
Articolo 1 <i>(Sostituzione dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	21
La sicurezza dei porti in ambito comunitario	23
Articolo 2 <i>(Sostituzione dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	29
Articolo 3 <i>(Sostituzione dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	35
Il piano regolatore portuale.....	37
Articolo 4 <i>(Norma transitoria)</i>	
Scheda di lettura.....	45
Articolo 5 <i>(Inserimento dell'articolo 5-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	47
Articolo 6 <i>(Inserimento dell'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto; riconversione e riqualificazione di aree portuali)</i>	
Scheda di lettura.....	53
Articolo 7 <i>(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	55
Le autorità portuali.....	57
L'assoggettabilità all'IVA dei proventi derivanti dalle concessioni demaniali.....	59
I punti franchi doganali.....	63
Articolo 8 <i>(Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	67

Articolo 9	
<i>(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	71
Articolo 10	
<i>(Sostituzione dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	73
Articolo 11	
<i>(Inserimento dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 sui sistemi logistico portuali)</i>	
Scheda di lettura.....	75
Articolo 12	
<i>(Sostituzione dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	77
Articolo 13	
<i>(Modifica dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	79
Articolo 14	
<i>(Modifica dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	91
Articolo 15	
<i>(Modifica dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	97
Articolo 16	
<i>(Sostituzione dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	99
Articolo 17	
<i>(Inserimento dell'articolo 18-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	107
Articolo 18	
<i>(Disciplina fiscale dei canoni demaniali introitati dalle autorità portuali di interesse statale)</i>	
Scheda di lettura.....	113
Articolo 19	
<i>(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)</i>	
Scheda di lettura.....	115
Il contratto di programma tra lo Stato e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	115
Il contratto di programma tra lo Stato e A.N.A.S. S.p.A.	116

TESTO A FRONTE.....	117
Articolo 1	119
<i>(Sostituzione dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 2	123
<i>(Sostituzione dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 3	131
<i>(Sostituzione dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 5	139
<i>(Inserimento dell'articolo 5-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 6	145
<i>(Inserimento dell'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto; riconversione e riqualificazione delle aree portuali)</i>	
Articolo 7	147
<i>(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 8	153
<i>(Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 9	159
<i>(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 10	167
<i>(Sostituzione dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 11	169
<i>(Inserimento dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 sui sistemi logistico portuali)</i>	
Articolo 12	171
<i>(Sostituzione dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994 n. 84)</i>	
Articolo 13	173
<i>(Modifica dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 14	175
<i>(Modifica dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 15	181
<i>(Modifica dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 16	189
<i>(Sostituzione dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Articolo 17	199
<i>(Inserimento dell'articolo 18-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	

SINTESI DEL CONTENUTO

Articolo 1

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

L'articolo 1 sostituisce l'articolo 1 della legge 84/1994¹ introducendo nuove disposizioni in ordine ai rapporti tra competenza legislativa statale e regionale in materia di porti, nonché sulla ripartizione di compiti e funzioni tra autorità marittima e autorità portuale.

Articolo 2

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

L'articolo 2 sostituisce l'articolo 4 della legge 84/1994 ridefinendo la classificazione dei porti e dettando i principi fondamentali per l'esercizio della funzione legislativa delle regioni, relativamente ai porti di loro competenza.

Articolo 3

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

L'articolo 3 sostituisce l'articolo 5 della legge 84/1994, concernente il Piano Regolatore Portuale, limitatamente a quello dei porti sede di Autorità portuale. Detta disposizioni sulla valutazione ambientale strategica del piano; sulla realizzazione delle opere e, per quelle aventi valenza strategica, sulla risoluzione delle controversie.

Articolo 4

(Norma transitoria)

L'articolo 4 consente alle autorità portuali che non hanno completato l'iter di approvazione del proprio piano regolatore portuale, di terminare la procedura conformemente alla disciplina previgente o, alternativamente, sulla base dei procedimenti compatibili introdotti dal disegno di legge in esame con l'articolo 3, che sostituisce l'articolo 5 della legge 84/1994.

¹ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Articolo 5

(Inserimento dell'articolo 5-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 5, inserisce un nuovo articolo 5-bis alla legge 84/1994, dettando disposizioni in materia di dragaggio e bonifica di siti contaminati, parzialmente identiche al contenuto dei commi da 11-bis a 11-sexies del vigente testo dell'articolo 5 della predetta legge.

Articolo 6

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

L'articolo 6, inserisce un nuovo articolo 5-ter alla legge 84/1994, sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali, prevedendo la concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di novantanove anni per l'utilizzo delle predette aree.

Articolo 7

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

L'articolo 7, sostituisce l'articolo 6 della legge 84/1994 stabilendo i requisiti giuridici delle autorità portuali; i compiti e le funzioni; i requisiti per la loro istituzione, ma senza prevedere più un procedimento per la soppressione.

Si rileva che la rubrica parla di "modifica" dell'articolo 6, trattandosi invero di una sostituzione.

Articolo 8

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

L'articolo 8 sostituisce l'articolo 8 della legge 84/1994² che disciplina il Presidente dell'Autorità portuale, attribuendogli compiti sostitutivi del comitato portuale, in casi di necessità ed urgenza e salvo ratifica; relativamente alla nomina, rispetto al testo vigente, qualora non si raggiunga l'intesa con la Regione, occorre comunque quella con la Conferenza unificata.

² Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Articolo 9

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

L'articolo 9, modifica l'articolo 9 della legge 84/1994d, riequilibrando le competenze del comitato portuale, rispetto al presidente dell'autorità.

Articolo 10

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

L'articolo 10, sostituisce l'articolo 11 della legge 84/1994, modificando la composizione ed i poteri nomina del collegio dei revisori dei conti dell'autorità portuale.

Si osserva che la normativa comunitaria e la normativa interna di recepimento non consentono l'esercizio dell'attività di revisore a persone non qualificate e quindi il requisito di aver svolto la funzione per un quadriennio sembra tautologico se lo si considera alternativo all'iscrizione nel registro dei revisori ufficiali dei conti.

Articolo 11

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

L'articolo 11, inserisce un nuovo articolo 11-bis nella legge 84/1994 disciplinando i sistemi logistico portuali.

Articolo 12

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

L'articolo 12 sostituisce l'articolo 12 della legge 84/1994, modificando la competenza dei ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e finanze, circa la vigilanza sull'autorità portuale.

Articolo 13

(Modifica dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 13, modifica l'articolo 13 della legge 84/1994 effettuando un aggiornamento normativo relativo alle tasse di ancoraggio e portuale.

Articolo 14

(Modifica dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 14, modifica l'articolo 14 della legge 84/1994, ridefinendo la competenza, tra autorità marittima ed autorità portuale, in ordine ai servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio e prevedendo l'istituzione di una nuova tariffa denominata di "prontezza operativa".

Articolo 15

(Modifica dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

L'articolo 15 modifica l'articolo 17, della legge 84/1994 relativamente alla disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo, prevedendo che il meccanismo di sostegno al reddito dei lavoratori portuali, attualmente limitato all'anno 2008, divenga permanente.

Articolo 16

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

L'articolo 16 sostituisce l'articolo 18 della legge 84/1994, riformando il procedimento per la concessione di aree e banchine.

Articolo 17

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

L'articolo 17, inserisce un nuovo articolo 18-bis, nella legge 84/1994 riformando l'autonomia finanziaria delle autorità portuali ed il finanziamento della realizzazione di opere nei porti.

Articolo 18

(Disciplina fiscale dei canoni demaniali introitati dalle autorità portuali di interesse statale)

L'articolo 18, contiene una norma di interpretazione autentica circa il regime fiscale dei proventi delle autorità portuali, derivanti dalle concessioni assentite e da altre entrate previste dalla legge 84/1994, escludendo che costituiscano corrispettivi ai fini delle imposte dirette.

Articolo 19

(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)

L'articolo 19, istituisce un Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali, finanziato con prelievi sulle somme che lo Stato assegna a Rete ferroviaria italiana S.p.A. e ANAS S.p.A. con i rispettivi contratti di programma.

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1

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

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

«Articolo 1. (Finalità della legge)

1. La presente legge determina i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.

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

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

a) l'autorità marittima è responsabile delle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, anche in ambito portuale, nonché della adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione contro il terrorismo; essa assicura l'applicazione delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale. Nello svolgimento delle suddette attività, gli ufficiali e gli agenti di Polizia giudiziaria, appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto, svolgono funzioni di polizia giudiziaria, con riguardo anche ai reati comuni commessi nell'ambito portuale;

b) l'autorità portuale svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle aree

demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione, nonché delle altre attività disciplinate dalla presente legge.

4. Nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, l'autorità marittima è responsabile delle attività di vigilanza, controllo e sicurezza, nonché di supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La Regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera a), nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge.

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

6. All'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione le aree e i beni del demanio marittimo.

L'articolo 1 sostituisce l'articolo 1 della legge 84/1994³ introducendo nuove disposizioni in ordine ai rapporti tra competenza legislativa statale e regionale in materia di porti, nonché sulla ripartizione di compiti e funzioni tra autorità marittima e autorità portuale. La legge 84/1994 reca la normativa vigente nel settore portuale secondo il modello denominato “landlord port authority”, caratterizzato dalla separazione tra le funzioni di programmazione e controllo del territorio e delle infrastrutture portuali - che sono affidate al soggetto pubblico, in particolare alle Autorità portuali - e le funzioni di gestione del traffico e dei terminali, che sono affidate a privati, fermo restando la proprietà pubblica dei suoli e delle infrastrutture. Le nuove disposizioni, introdotte dal disegno di legge in esame, non sono confrontabili con quelle del testo vigente, poiché la Costituzione, nel 2001, 7 anni dopo la legge 84/1994, è stata modificata proprio laddove disciplina la ripartizione della competenza legislativa statale e regionale.

Il comma 1, del nuovo testo, indica la finalità del disegno di legge: determinare i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.

La materia dei porti e degli aeroporti civili è attribuita dall'articolo 117, comma 3, della Costituzione alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni. Per quanto concerne, specificamente, i profili della sicurezza marittima, essa è riconducibile alla competenza esclusiva dello Stato, ai sensi del comma 2, lettera h, del medesimo articolo 117, qualora il concetto di “sicurezza” venga inteso come comprensivo di aspetti che riguardano la tutela della sicurezza e della incolumità delle persone, anche non direttamente afferenti l'ordine pubblico.

L'articolo 118 della Costituzione attribuisce ai Comuni le funzioni amministrative salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario (implicante poteri di indirizzo e coordinamento dell'Ente territoriale di livello superiore, compatibili con il concetto di decentramento), siano conferite a Province, Città Metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza. Inoltre, i Comuni, le Province e le Città Metropolitane sono titolari di funzioni proprie e di quelle conferite con legge statale o regionale, secondo le rispettive competenze. Il terzo comma attribuisce alla legge statale la disciplina di forme di coordinamento tra Stato e Regioni nelle materie di cui alle lett. b) ed h) dell'art.117 della Costituzione (immigrazione, ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale), nonché di intesa e coordinamento nella materia della tutela dei beni culturali.

Il comma 2, prevede che la legislazione statale disciplina in via esclusiva:

- la sicurezza della navigazione;
- la sicurezza portuale;

³ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

- la sicurezza del trasporto marittimo;
- la gestione delle emergenze.

La sicurezza dei porti in ambito comunitario

Il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 203 ha recepito la direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti, scopo perseguito essenzialmente attraverso il rafforzamento delle misure che attuano il regolamento CE 725/2004 (regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, entrato in vigore il 19 maggio 2004). La direttiva, avvalendosi delle stesse strutture e degli stessi organismi contemplati dal regolamento, intende garantire un regime di sicurezza globale, esteso cioè all'intera catena logistica marittima, dalla nave all'interfaccia nave/porto, dal porto all'interfaccia porto/entroterra. Le misure contemplate dal regolamento trovano invece un'applicazione limitata: esse valgono infatti a bordo delle navi e nel terminale ovvero in quella parte del porto integrante l'interfaccia nave/porto. Il decreto legislativo 203/2007 si compone di 15 articoli e 3 allegati, riguardanti rispettivamente la valutazione di sicurezza del porto, il piano di sicurezza del porto e i requisiti delle esercitazioni in tema di sicurezza. L'articolo 1 individua l'oggetto del decreto in una serie di disposizioni per il miglioramento della sicurezza nei porti, scopo perseguito essenzialmente attraverso il rafforzamento delle misure che attuano il regolamento CE 725/2004. L'articolo 2 offre in primo luogo la definizione dei «porti» rilevanti ai fini della normativa in esame: si tratta di specifiche aree terrestri e marittime comprendenti attrezzature ed impianti finalizzati ad agevolare operazioni commerciali di trasporto marittimo, aventi al proprio interno uno o più impianti portuali dotati di un piano di sicurezza approvato a norma del regolamento CE 725/2004. L'articolo 2 attribuisce inoltre tutte le funzioni dell'«Amministrazione» (articolo 4) e del «Punto di contatto» (articolo 9) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto. Il medesimo articolo 2 identifica poi l'«Autorità di sicurezza del porto» nell'Ufficio del Compartimento marittimo competente. L'articolo 3 chiarisce che il decreto si applica ai porti rilevanti a norma dell'articolo 2. I confini dei medesimi, sulla base della valutazione di sicurezza di cui all'articolo 6, sono stabiliti dal Capo del Compartimento marittimo, di concerto con l'Autorità portuale ove istituita. Se i confini dell'impianto portuale comprendono tutto il porto, prevalgono le disposizioni del regolamento 725/2004. Il decreto non si applica alle installazioni militari portuali. L'articolo 4 specifica le attribuzioni dell'Amministrazione - Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto - da esercitarsi sulla base degli indirizzi del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (CISM), istituito con decreto ministeriale 29 novembre 2002. In particolare, ferme restando le competenze del Ministro dell'Interno in materia di sicurezza pubblica, l'Amministrazione coordina l'adozione delle misure volte a migliorare la sicurezza dei porti, ne sorveglia l'attuazione, ne assicura l'adeguata ed armonica applicazione. L'articolo 5 istituisce, presso ciascun Compartimento marittimo (Autorità marittima), la Conferenza di servizi per la sicurezza portuale con il compito di adottare la valutazione ed il piano di sicurezza dei porti di giurisdizione e di fornire consulenza pratica per l'implementazione delle misure di sicurezza. L'articolo 6 prevede che una valutazione di sicurezza sia redatta, per ciascun porto di giurisdizione, dall'Autorità marittima o

portuale ove istituita, adottata dalla conferenza di servizi per la sicurezza portuale a maggioranza relativa, eventualmente con l'assistenza di esperti ed approvata, previo nulla osta del Prefetto, dal Capo del Compartimento. L'articolo 7 chiarisce che il responsabile delle questioni di sicurezza, salve le competenze dell'Autorità di pubblica sicurezza e delle altre forze di polizia, per tutti i porti di giurisdizione, è l'Autorità di sicurezza del porto, di concerto con l'Autorità portuale ove istituita. Essa ha il compito di predisporre, applicare e far attuare il piano di sicurezza di cui all'articolo 8. L'articolo 8 prevede che il piano di sicurezza sia elaborato dall'Autorità di sicurezza sulla base della valutazione di sicurezza, adottato a maggioranza relativa dalla conferenza di servizi ed approvato con atto del prefetto. Il piano di sicurezza è elaborato tenendo conto delle specificità delle diverse zone e in modo da garantire la massima fluidità delle attività portuali, integra i piani di sicurezza elaborati a norma del regolamento (CE) n. 725/2004 e, per gli scali del traffico internazionale, deve tener conto di eventuali protocolli e intese stipulati. L'Autorità che elabora il piano sicurezza è tenuta a promuovere coerenti esercitazioni di addestramento, i cui requisiti fondamentali sono indicati dall'allegato III del decreto. L'articolo 9 definisce le attribuzioni del punto di contatto nazionale per la sicurezza del porto (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto). Esso è tenuto a comunicare alla Commissione europea l'elenco dei porti soggetti alle norme del decreto in esame e le eventuali modifiche dello stesso. L'articolo 10 definisce le procedure per la determinazione e per la comunicazione dei livelli di sicurezza. In particolare è l'Amministrazione ad adottare i livelli di sicurezza per ogni porto o parte del porto, in armonia con le procedure stabilite dal regolamento (CE) n. 725/2004. L'articolo 11 definisce i criteri di nomina e le attribuzioni dell'Agente di sicurezza del porto. Per ciascun porto di giurisdizione soggetto all'applicazione del decreto e nell'ambito del rispettivo personale dipendente, l'Autorità di sicurezza individua, su proposta dell'Autorità portuale ove istituita, un agente di sicurezza. L'agente di sicurezza del porto svolge esclusivamente la funzione di punto di contatto per le questioni concernenti la sicurezza portuale. L'agente di sicurezza del porto agisce in stretta collaborazione con gli agenti di sicurezza previsti dal regolamento (CE) n. 725/2004. L'articolo 12 impone all'Autorità di sicurezza di provvedere, almeno una volta ogni 5 anni, a riesaminare le valutazioni ed i piani di sicurezza e ove necessario, ad aggiornarli con la procedura prevista dall'articolo 6. L'Amministrazione svolge anche un controllo adeguato e periodico dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione. L'articolo 13 qualifica valutazioni e piani di sicurezza «informazioni sensibili»: Ne vieta perciò la divulgazione a chi non abbia necessità di conoscere. Nel caso in cui, per il particolare stato di luoghi, traffici e circostanze, si reputi necessario attribuire alla valutazione e al piano di sicurezza una classifica di segretezza, trovano applicazione le disposizioni contenute nella pubblicazione PCM-ANS «Norme concernenti la protezione e la tutela delle informazioni classificate». L'articolo 14 in materia di sanzioni aggiunge un comma all'articolo 1174 del codice della navigazione, prevedendo che chiunque non osservi una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza marittima, quale definita dall'articolo 2, n. 5), del regolamento (CE) n. 725/2004, è punito se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1032,00 a euro 6.197,00.» L'articolo 15 reca la clausola di invarianza finanziaria: dall'attuazione del decreto non possono derivare nuovi o

maggiori oneri o minori entrate a carico.

Il 12 dicembre 2006 la Commissione ha presentato una comunicazione relativa ad un programma europeo per la protezione delle infrastrutture critiche (EPCIP).

Obiettivo del programma, come sottolineato nella comunicazione, è il miglioramento della protezione delle infrastrutture critiche attraverso la creazione di un quadro comune a livello UE, basato, non solo sul contrasto alla minaccia terroristica, che costituisce pur sempre una priorità, ma su un approccio “multirischio”. Il quadro EPCIP, ispirato ai principi di sussidiarietà, complementarità, riservatezza, cooperazione delle parti interessate, proporzionalità e fondato su un approccio settoriale che rispetti la specificità delle infrastrutture, comprende:

- una proposta di direttiva (vedi infra), presentata contestualmente alla comunicazione, che indica la procedura per l’individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee;
- misure dirette a facilitare l’attuazione dell’EPCIP [piano d’azione EPCIP, rete informativa di allarme sulle infrastrutture critiche (CIWIN), gruppi di esperti in materia di protezione delle infrastrutture critiche a livello UE, procedure di scambio di informazioni sulla protezione di tali infrastrutture, e individuazione e analisi delle interdipendenze];
- misure di sostegno per le infrastrutture critiche nazionali, che potrebbero eventualmente essere usate dagli Stati membri;
- piani di emergenza;
- una dimensione esterna;
- misure di finanziamento di accompagnamento individuate, nell’ambito delle nuove prospettive finanziarie 2007-2013.

Oltre alle azioni previste a livello UE, la comunicazione fornisce anche indicazioni relative ad un approccio generale in materia di protezione delle infrastrutture critiche nazionali (ICN), in base al quale ogni Stato membro è incoraggiato a stabilire un programma nazionale di protezione delle infrastrutture critiche situate sul suo territorio comprendente i seguenti elementi:

- individuazione e designazione, da parte dello Stato membro, delle ICN secondo criteri nazionali definiti;
- portata dell’eventuale perturbazione o distruzione di una particolare infrastruttura critica (Calcolata in base all’ampiezza dell’area danneggiata);
- gravità delle conseguenze di una perturbazione e distruzione valutata sulla base delle conseguenze per i cittadini (numero di persone colpite) e delle conseguenze economiche, ambientali, politiche, psicologiche e a livello di salute pubblica;
- instaurazione di un dialogo con i proprietari/operatori di infrastrutture critiche;
- individuazione di interdipendenze geografiche e settoriali;
- elaborazione di piani di emergenza per le ICN se considerato rilevante.

Ogni Stato membro è invitato a basare il proprio programma nazionale di protezione delle ICN sull’elenco comune dei settori di infrastrutture critiche stabilito per le infrastrutture critiche europee.

Il Piano d'azione EPCIP, indicato tra le misure attuative del programma europeo per la protezione delle infrastrutture critiche, è contenuto in allegato alla comunicazione e si articola in tre assi di intervento: aspetti strategici dell'EPCIC ed elaborazione di misure applicabili orizzontalmente a tutti i lavori di protezione; infrastrutture critiche europee; sostegno agli Stati membri per le loro attività riguardanti le infrastrutture critiche nazionali.

Sulla comunicazione il Consiglio giustizia e affari interni ha adottato conclusioni favorevoli nella sessione del 19-20 aprile 2007, nelle quali sottolinea che, sebbene gli Stati membri siano i responsabili principali della gestione delle modalità di protezione delle infrastrutture critiche all'interno dei loro confini nazionali, un'azione a livello di Comunità europea apporterà tuttavia un valore aggiunto, sostenendo e integrando le attività degli Stati membri, nel rispetto del principio di sussidiarietà.

La proposta di direttiva è stata approvata divenendo la direttiva 2008/114/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 2008, relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione, disciplinando l'individuazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione circa la necessità di migliorarne la protezione.

Il preambolo della direttiva sottolinea la necessità di operare una distinzione tra infrastrutture europee e nazionali e precisa che l'intervento dell'Unione avverrà in applicazione del principio di sussidiarietà, dato che spetta in prima istanza ai paesi dell'UE proteggere le loro infrastrutture. Tra gli obblighi della direttiva, si segnala l'adozione, da parte dei responsabili, di un piano di sicurezza con misure standard e urgenti, in base ai rischi, e la designazione di un ufficiale di collegamento responsabile della sicurezza in ogni Stato membro. Le misure previste verranno finanziate per il 30% dall'UE, nell'ambito del programma "Prevenzione, preparazione e gestione delle conseguenze in materia di terrorismo", adottato il 12 febbraio 2007 (decisione 2007/124/CE), per il 70% dai responsabili delle infrastrutture in oggetto.

In una comunicazione del 22 giugno 2006 dal titolo "Mantenere l'Europa in movimento: una mobilità sostenibile per il nostro continente" (COM(2006)314), relativa alla revisione di metà percorso del libro bianco sulla politica comune dei trasporti (COM(2001)370), la Commissione sottolinea la necessità di svolgere, nell'ambito del programma europeo per la protezione delle infrastrutture critiche, un'analisi approfondita delle infrastrutture critiche di trasporto, proponendo misure specifiche che tengano conto di tutti i rischi e, in particolare, del terrorismo. A questo riguardo la Commissione sostiene la necessità di agire sulla base della cooperazione internazionale per migliorare le norme mondiali ed evitare inutili e costosi doppioni nell'attuazione delle misure previste, garantendo al contempo condizioni eque di concorrenza qualora questa rischi di essere falsata a causa del costo delle misure di protezione.

Infine, il 27 febbraio 2006 la Commissione ha presentato una proposta di regolamento sul rafforzamento della sicurezza della catena logistica (COM(2006)79).

L'obiettivo della proposta è quello di sviluppare un approccio europeo al fine di migliorare il livello di sicurezza della catena dei trasporti e di evitare le procedure e gli oneri amministrativi inutili a livello europeo e nazionale. La presentazione della proposta fa seguito ad un invito rivolto dal Consiglio nel quale si sottolineava l'importanza dei trasporti nella lotta contro il terrorismo e la necessità di accrescere la sicurezza di tutte le modalità di trasporto soprattutto mediante il rafforzamento del quadro giuridico e il miglioramento dei meccanismi di prevenzione.

La proposta, che segue la procedura di codecisione, è in attesa di essere esaminata in prima lettura dal Parlamento europeo e dal Consiglio.

Il comma 3 ripartisce i compiti e le funzioni tra autorità marittima ed autorità portuale, dettando i seguenti criteri e principi direttivi:

a) l'autorità marittima è responsabile:

- delle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, anche in ambito portuale;
- della adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione contro il terrorismo;
- dell'applicazione delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale;

nello svolgimento delle suddette attività, gli ufficiali e gli agenti di Polizia giudiziaria, appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto, svolgono funzioni di polizia giudiziaria, con riguardo anche ai reati comuni commessi nell'ambito portuale.

b) l'autorità portuale svolge le funzioni di

- indirizzo;
- programmazione;
- coordinamento;
- regolazione;
- promozione;
- controllo:
 - delle operazioni portuali;
 - delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione;
 - delle altre attività disciplinate dalla legge 84/1994 come novellata dal disegno di legge in esame.

Il comma 4 si occupa dei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale (nei quali non è prevista l'istituzione di autorità portuali) attribuendo all'autorità marittima la responsabilità delle attività di:

vigilanza;
controllo;
sicurezza;

supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali.

Alla Regione è demandata la disciplina delle funzioni di cui al comma 3, lettera a) del disegno di legge (prima illustrate) nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della legge 84/1994 che viene sostituito dall'articolo 2, del disegno di legge in esame, prevedendo che, ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale le Regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare nel rispetto dei principi fondamentali indicati nel nuovo testo (si veda la scheda di lettura relativa all'articolo 2, del disegno di legge in esame).

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

Il comma 6 prevede che, all'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione le aree e i beni del demanio marittimo.

Articolo 2

(Sostituzione dell'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:

«Articolo 4. (Classificazione dei porti)

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:

a) categoria I: porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato;

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

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

2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e di intesa con la Regione interessata, procede alla individuazione dei porti di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento, sono disciplinate le attività nei porti di categoria I e le relative baie, rade e golfi. I porti di categoria I sono amministrati dallo Stato.

3. Appartengono alla categoria II i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni ed alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale ed al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europei e transeuropei. I porti di categoria II sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1. Nei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere

vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato, al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le predette aree sono amministrate dallo Stato.

4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale le Regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare nel rispetto dei principi fondamentali di seguito indicati:

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

b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;

c) tutela della concorrenza;

d) rispetto delle disposizioni comunitarie in materia;

e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed alla determinazione dei canoni;

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

g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del

trasporto marittimo e di sicurezza portuale;

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

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

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

k) rispetto dei principi di cui all'articolo 18, in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale;

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

5. Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, sono esercitate dall'autorità marittima. Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le Regioni possono avvalersi delle locali

autorità marittime e disciplinare, con proprio provvedimento, il regime di avvalimento funzionale.

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

7. I porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali ed i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica, industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate nel Piano Regolatore Portuale.

L'articolo 2 sostituisce l'articolo 4 della legge 84/1994⁴ ridefinendo la classificazione dei porti e dettando i principi fondamentali per l'esercizio della funzione legislativa delle regioni, relativamente ai porti di loro competenza.

Il comma 1, del nuovo testo, ripartisce i porti marittimi nazionali in tre categorie:

⁴ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

- a) categoria I: porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato;
- b) categoria II: porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale;
- c) categoria III: porti di rilevanza economica regionale ed interregionale.

Nel testo vigente, invece, le categorie sono 2 e la seconda è ripartita in tre classi, con riferimento alla rilevanza internazionale, nazionale o regionale dei porti medesimi.

Il comma 2 è simile al testo vigente, con le opportune modifiche derivanti dall'evoluzione dell'organizzazione del Governo, demandando al Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e di intesa con la Regione interessata, di procedere alla individuazione dei porti di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento, sono disciplinate le attività nei porti di categoria I e le relative baie, rade e golfi. Viene inserita una nuova disposizione che attribuisce specificamente allo Stato l'amministrazione dei porti di categoria I.

Il comma 3, detta i requisiti dei porti di categoria II, sede di Autorità portuale, prevedendo che:

- sono nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione:
 - alle dimensioni ed alla tipologia del traffico;
 - all'ubicazione territoriale ed al ruolo strategico;
 - ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europei e transeuropei;
- sono amministrati dalle autorità portuali disciplinate dall'articolo 6, comma 1, della legge 84/1994, novellato dall'articolo 7, del disegno di legge in esame;
- vi possono essere individuate specifiche aree (la cui amministrazione è attribuita allo Stato, come per i porti di categoria I) mediante decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, finalizzate:
 - alla difesa militare;
 - alla sicurezza dello Stato;
 - al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco.

Il comma 4 indica i principi fondamentali per l'esercizio della funzione legislativa e regolamentare delle regioni, relativamente ai porti di rilevanza economica regionale ed interregionale:

- a) esercizio, esclusivamente da parte di soggetti privati, delle attività d'impresa e commerciali;
- b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;
- c) tutela della concorrenza;
- d) rispetto delle disposizioni comunitarie in materia;
- e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed alla determinazione dei canoni;
 - ai sensi dell'articolo 28 del codice della navigazione (Beni del demanio marittimo) fanno parte del demanio marittimo: il lido, la spiaggia, i porti, le rade; le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare; i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo; l'articolo 31, relativamente ai luoghi, nei quali il mare comunica con canali o fiumi o altri corsi di acqua, demanda la fissazione dei limiti del demanio marittimo al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con quelli dell'economia e delle finanze, nonché con gli altri ministri interessati; l'articolo 32 attribuisce al compartimento marittimo (Capitaneria di Porto) il compito delimitare la zona del demanio marittimo, dettando le procedure per la risoluzione di controversie con altre amministrazioni o privati; l'articolo 33 disciplina l'espropriazione per pubblica utilità di zone adiacenti al demanio marittimo; l'articolo 34 prevede che parti del demanio marittimo possono essere destinate ad altri usi pubblici; l'articolo 35 disciplina l'esclusione di zone dal demanio marittimo, in quanto non utilizzabili per pubblici usi del mare; in ordine alla determinazione dei canoni per la concessione dei canoni, sono dettate disposizioni dagli articoli 36-40 del codice della navigazione.
- f) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dei servizi e delle operazioni portuali, in relazione ai profili di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del trasporto marittimo;
- g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;
- h) obbligo di delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, attraverso il piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. L'obbligo non opera con riguardo ai porti aventi esclusivamente funzione turistica e da diporto;
- i) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima per l'adozione del piano regolatore portuale, ai fini della verifica della compatibilità del piano con le esigenze di sicurezza portuale, di sicurezza della navigazione marittima e di sicurezza del traffico marittimo.

- j) rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico nautici e della relativa tariffazione;
- k) rispetto dei principi di cui all'articolo 18, della legge 84/1994, in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale, che viene modificato dall'articolo 16 del disegno di legge in esame;
- l) facoltà di istituire sistemi portuali, anche su base interregionale.

Il comma 5 attribuisce all'autorità marittima, nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, della legge 84/1994, come modificato dall'articolo 1, del disegno di legge in esame. Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le Regioni possono avvalersi delle locali autorità marittime e disciplinare, con proprio provvedimento, il regime di avvalimento funzionale.

Il citato articolo 1, comma 4, prevede che:

- nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, l'autorità marittima è responsabile delle attività di vigilanza, controllo e sicurezza, nonché di supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali;
- la Regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera a), nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge.

Il comma 6 dispone che:

nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale possono essere individuate:

- specifiche aree finalizzate alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato (con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la competente Regione e l'autorità marittima);
- specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo ed alle esigenze del Corpo delle Capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco (con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la Regione e l'autorità marittima);
- le predette aree sono amministrate dallo Stato.

Il comma 7 demanda al Piano Regolatore Portuale (disciplinato dall'articolo 5, della legge 84/1994, oggetto di sostituzione da parte dell'articolo 3, del disegno di legge in esame) la determinazione delle funzioni dei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali e di quelli aventi rilevanza economica regionale ed interregionale; i porti possono avere, anche congiuntamente, funzione:

- commerciale;
- di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica;
- industriale e petrolifera;

- peschereccia;
- da diporto.

Articolo 3

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

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

«Articolo 5. (Piano Regolatore Portuale e relativa attuazione)

1. L'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del Piano Regolatore Portuale, atto di programmazione del territorio, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali della circoscrizione, stabilendo le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

2. Il Piano Regolatore Portuale può contenere previsioni concernenti, altresì, aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti.

3. Il Piano Regolatore Portuale è sottoposto a Valutazione Ambientale Strategico (VAS) con le modalità previste dal Titolo II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei Piani Regolatori Portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La

verifica di assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del Piano Regolatore Portuale. La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare. In caso di assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale alla VAS, la delibera di adozione del Piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 11. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni. Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.

4. Il Piano Regolatore Portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal Piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale e viene trasmesso al Comune o ai Comuni interessati, per l'espressione dell'intesa.

5. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza preliminare di servizi di cui all'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La Conferenza assume le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla convocazione.

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

7. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta dell'autorità portuale, una conferenza di servizi tra Regione, Comune o Comuni interessati, ed autorità portuale.

8. La conferenza assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al Piano Regolatore Portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.

9. Dell'adozione del Piano Regolatore Portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, nonché sul Bollettino Ufficiale Regionale.

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

11. L'autorità portuale, entro i successivi trenta giorni, può formulare controdeduzioni alle osservazioni, che vengono depositate presso la sede dell'autorità portuale e presso la Regione, nonché comunicate alla commissione di cui al comma 3.

12. Entro sessanta giorni dall'adozione del parere motivato di cui al comma 3 ovvero dal decorso del termine per la sua formulazione, la Giunta regionale adotta il provvedimento di

approvazione del Piano Regolatore Portuale; decorso inutilmente tale termine, il piano si intende comunque approvato. Il provvedimento di approvazione del Piano Regolatore Portuale viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sul Bollettino Ufficiale Regionale. L'approvazione per decorso del termine viene resa nota dall'autorità portuale con le medesime modalità.

13. Le varianti sostanziali al Piano Regolatore Portuale, come sopra approvato, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del Piano Regolatore Portuale.

14. Alle varianti al Piano Regolatore Portuale approvato secondo la disciplina previgente, si applica procedimento di cui al presente articolo.

15. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo n. 152 del 2006 («Norme in materia ambientale»), dopo la parola «sezione», sono aggiunte le seguenti parole: «, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali».

16. Nell'ambito portuale, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La Valutazione di Impatto Ambientale sulle opere, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 3.

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

18. L'esecuzione delle opere da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i

profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990 e successive modifiche ed integrazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.

19. In ordine all'eventuale contenzioso relativo alla realizzazione di opere di infrastrutturazione portuale di rilevanza strategica, si applicano le norme processuali di cui all'articolo 20, comma 8, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.».

L'articolo 3 sostituisce l'articolo 5 della legge 84/1994⁵, concernente il Piano Regolatore Portuale, limitatamente a quello dei porti sede di Autorità portuale. Detta disposizioni sulla valutazione ambientale strategica del piano; sulla realizzazione delle opere e, per quelle aventi valenza strategica, sulla risoluzione delle controversie.

Il piano regolatore portuale

Il piano regolatore portuale è previsto dall'articolo 5 della legge n. 84/1994. In particolare, nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III (esclusi quelli aventi funzione turistica e da diporto) 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. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

Nei porti sopra indicati nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti sopra indicati nei quali non è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura sopra descritta, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.

Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 175/1988, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991. Ai sensi del comma 8 dell'articolo 5, spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II,

⁵ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

classi I e II. Le regioni, il comune interessato o l'autorità portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le autorità portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quanto al piano operativo triennale, esso è previsto dall'articolo 9 della legge n. 84/1994. Tale disposizione, individuando le funzioni del comitato portuale, stabilisca che tale organo approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Il comma 1, del nuovo testo, attribuisce all'autorità portuale la formazione del Piano Regolatore Portuale, quale atto di programmazione del territorio, al fine di:

- definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali della circoscrizione;
- stabilendo le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- può contenere (**comma 2**) previsioni concernenti, altresì, aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti.

Rispetto al testo vigente, la normativa è limitata ai porti sede di autorità portuale, mentre per quelli di interesse regionale ed interregionale, la disciplina è demandata alla competenza legislativa concorrente, sulla base dei principi fondamentali stabiliti nel nuovo testo dell'articolo 4 della legge 84/1994, introdotto dall'articolo 2, del disegno di legge in esame.

Il comma 3 disciplina l'assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con le modalità previste dal Titolo II del decreto legislativo 152/2006⁶, salvo quanto disposto dal disegno di legge in esame. Nel vigente testo dell'articolo 5, della legge 84/1994, è prevista la procedura di valutazione di impatto ambientale (la VAS è stata introdotta successivamente dall'Unione europea) e, altresì, l'intesa con la Regione.

La valutazione ambientale di piani e programmi (valutazione ambientale strategica, VAS) è il processo che comprende:

⁶ Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale".

- lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;
- l'elaborazione del rapporto ambientale;
- lo svolgimento di consultazioni;
- la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni;
- l'espressione di un parere motivato;
- l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio.

L'autorità competente, al fine di promuovere l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali ed il rispetto degli obiettivi, dei piani e dei programmi ambientali, nazionali ed europei:

- a) esprime il proprio parere sull'assoggettabilità delle proposte di piano o di programma alla valutazione ambientale strategica;
- b) collabora con l'autorità proponente al fine di definire le forme ed i soggetti della consultazione pubblica, nonché l'impostazione ed i contenuti del Rapporto ambientale e le modalità di monitoraggio;
- c) esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie.

La fase di valutazione è effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua approvazione o all'avvio della relativa procedura legislativa. Essa è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

La VAS viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni.

La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applica, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.

L'autorità competente alla VAS dei Piani Regolatori Portuali di cui all'articolo 5, della legge 84/1994, nel nuovo testo introdotto dal disegno di legge oggetto della presente scheda di lettura, è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dall'entrata in vigore della disposizione in commento, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze.

La verifica di assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale:

- è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del citato decreto legislativo 152/2006 (comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi

sull'ambiente) che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del Piano Regolatore Portuale;

- la procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare;
- in caso di assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale alla VAS, la delibera di adozione del Piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana;
- il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 11, dell'articolo in commento;
- qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni;
- tutti i termini sono perentori;
- in caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.

Il comma 4 attribuisce al comitato portuale il compito di adottare il Piano Regolatore Portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal Piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale e viene trasmesso al Comune o ai Comuni interessati, per l'espressione dell'intesa.

Si rileva che il termine "adottare" potrebbe essere ritenuto sinonimo di "approvare", mentre il successivo comma 11 attribuisce alla Regione il compito di definitiva approvazione del piano. Potrebbe essere opportuno, quindi, riferire l'attività del comitato portuale a quella preliminare e preparatoria rispetto all'approvazione del piano da parte della Regione; in tale caso sarebbe opportuno utilizzare l'espressione "predisporre il piano".

Il comma 5, disciplina l'attività di definizione del piano da parte del comitato portuale, consentendo, ove ritenuto necessario, al presidente dell'autorità portuale di convocare la conferenza preliminare di servizi di cui all'articolo 14-bis della legge 241/1990⁷:

- alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati;
- che assume le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla convocazione.

⁷ Legge 7 agosto 1990 n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi".

Il comma 6, prevede che l'intesa si intende raggiunta qualora il Comune o i Comuni interessati non comunichino all'autorità portuale un motivato diniego entro sessanta giorni dalla ricezione della richiesta.

Il comma 7, prevede un'ulteriore conferenza di servizi qualora non si raggiunga l'intesa, convocata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta dell'autorità portuale, tra Regione, Comune o Comuni interessati, ed autorità portuale.

Il comma 8, pone un termine per l'assunzione, a maggioranza, delle determinazioni in ordine al Piano Regolatore Portuale: sessanta giorni dalla sua convocazione.

Il comma 9, disciplina la pubblicità dell'avvenuta adozione del Piano Regolatore Portuale e dell'intesa:

- avviso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, nonché sul Bollettino Ufficiale Regionale.

Il comma 10, prevede che gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 3 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il comma 11, consente all'autorità portuale, entro i successivi trenta giorni, di formulare controdeduzioni alle osservazioni, che vengono depositate presso la sede dell'autorità portuale e presso la Regione, nonché comunicate alla commissione di cui al comma 3.

Il comma 12, disciplina l'approvazione del Piano Regolatore Portuale, prevedendo che:

- entro sessanta giorni dall'adozione del parere motivato di cui al comma 3 ovvero dal decorso del termine per la sua formulazione, la Giunta regionale adotta il provvedimento di approvazione del Piano Regolatore Portuale;
- decorso inutilmente tale termine, il piano si intende comunque approvato;
- il provvedimento di approvazione del Piano Regolatore Portuale viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sul Bollettino Ufficiale Regionale;
- l'approvazione per decorso del termine viene resa nota dall'autorità portuale con le medesime modalità.

Il comma 13, dispone che le varianti sostanziali al Piano Regolatore Portuale, come sopra approvato, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del Piano Regolatore Portuale.

Il comma 14, contiene una norma di collegamento con l'approvazione delle varianti al Piano Regolatore Portuale già approvati secondo la disciplina previgente: per tali varianti si applica procedimento di cui al presente articolo.

L'articolo 4, del disegno di legge in esame, contiene una norma transitoria, in base alla quale le autorità portuali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, non hanno completato l'iter di approvazione del proprio piano regolatore portuale, possono terminare la procedura conformemente alla disciplina previgente o, alternativamente, sulla base dei procedimenti compatibili introdotti dal disegno di legge in esame.

Il comma 15, introduce una modifica al comma 1, dell'articolo 142, del citato decreto legislativo 152/2006, relativamente alla disciplina della gestione delle risorse idriche e del servizio idrico integrato, per i profili che concernono la tutela dell'ambiente e della concorrenza e la determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni del servizio idrico integrato e delle relative funzioni fondamentali di comuni, province e città metropolitane. L'articolo 142, comma 1, attribuisce al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, l'esercizio delle funzioni e dei compiti spettanti allo Stato nelle materie predette e, con la modifica prevista dal disegno di legge in esame, sono escluse le aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali.

Il comma 16, come pure i successivi, si occupano delle procedure per l'esecuzione, nell'ambito portuale, delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti. A tale fine è previsto che la relativa autorizzazione, sotto tutti i profili rilevanti, è ottenuta:

- mediante il procedimento di cui all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 616/1977⁸ (se l'intesa non si realizza entro novanta giorni dalla data di ricevimento da parte delle regioni del programma di intervento, e il Consiglio dei Ministri ritiene che si debba procedere in difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici, si provvede sentita la commissione interparlamentare per le questioni regionali con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro o dei Ministri competenti per materia);
- previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- la Valutazione di Impatto Ambientale sulle opere, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 3.

Il comma 17, definisce opere di grande infrastrutturazione:

- le costruzioni di:

⁸ D.P.R. 24-7-1977 n. 616 "Attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382", contenente norme sull'ordinamento regionale e sulla organizzazione della pubblica amministrazione.

- canali marittimi;
- dighe foranee di difesa;
- darsene;
- bacini;
- banchine attrezzate;
- l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

Il comma 18, relativamente all'esecuzione delle opere da parte di privati, ne prevede l'autorizzazione, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della citata legge 241/1990, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.

Il comma 19, in ordine all'eventuale contenzioso relativo alla realizzazione di opere di infrastrutturazione portuale di rilevanza strategica, prevede l'applicazione delle norme processuali di cui all'articolo 20, comma 8, del decreto-legge 185/2008⁹.

La citata disposizione detta norme straordinarie per la velocizzazione delle procedure esecutive di progetti facenti parte del quadro strategico nazionale e simmetrica modifica del relativo regime di contenzioso amministrativo; in particolare, il comma 8, dispone che:

- i provvedimenti adottati nei relativi procedimenti sono comunicati agli interessati a mezzo fax o posta elettronica all'indirizzo da essi indicato;
- l'accesso agli atti del procedimento è consentito entro dieci giorni dall'invio della comunicazione del provvedimento;
- il termine per la notificazione del ricorso al competente Tribunale amministrativo regionale avverso i provvedimenti emanati è di trenta giorni dalla comunicazione o dall'avvenuta conoscenza, comunque acquisita;
- il ricorso principale:
 - va depositato presso il Tar entro cinque giorni dalla scadenza del termine di notificazione del ricorso;
 - in luogo della prova della notifica può essere depositata attestazione dell'ufficiale giudiziario che il ricorso è stato consegnato per le notifiche;
 - la prova delle eseguite notifiche va depositata entro cinque giorni da quando è disponibile;
 - le altre parti si costituiscono entro dieci giorni dalla notificazione del ricorso principale e entro lo stesso termine possono proporre ricorso incidentale;
- il ricorso incidentale va depositato con le modalità e termini previsti per il ricorso principale;

⁹ Decreto-legge 29 novembre 2008 n. 185 "Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale".

- i motivi aggiunti possono essere proposti entro dieci giorni dall'accesso agli atti e vanno notificati e depositati con le modalità previste per il ricorso principale;
- il processo viene definito ad una udienza da fissarsi entro 15 giorni dalla scadenza del termine per la costituzione delle parti diverse dal ricorrente;
- il dispositivo della sentenza è pubblicato in udienza;
- la sentenza è redatta in forma semplificata;
- le misure cautelari e l'annullamento dei provvedimenti impugnati non possono comportare, in alcun caso, la sospensione o la caducazione degli effetti del contratto già stipulato, e, in caso di annullamento degli atti della procedura, il giudice può esclusivamente disporre il risarcimento degli eventuali danni, ove comprovati, solo per equivalente;
- il risarcimento per equivalente del danno comprovato non può comunque eccedere la misura del decimo dell'importo delle opere che sarebbero state eseguite se il ricorrente fosse risultato aggiudicatario, in base all'offerta economica presentata in gara;
- se la parte soccombente ha agito o resistito in giudizio con mala fede o colpa grave si applicano le disposizioni di cui all'articolo 96 del codice di procedura civile.

Articolo 4
(Norma transitoria)

1. Le autorità portuali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, non hanno completato l'iter di approvazione del proprio piano regolatore portuale, possono terminare la procedura conformemente alla disciplina previgente o, alternativamente, sulla base dei procedimenti compatibili introdotti dalla presente legge.

L'articolo 4 consente alle autorità portuali che non hanno completato l'iter di approvazione del proprio piano regolatore portuale, di terminare la procedura conformemente alla disciplina previgente o, alternativamente, sulla base dei procedimenti compatibili introdotti dal disegno di legge in esame con l'articolo 3, che sostituisce l'articolo 5 della legge 84/1994.

Articolo 5

(Inserimento dell'articolo 5-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)

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

«Articolo 5-bis. (Disposizioni in materia di dragaggio)

1. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'art. 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 («Norme in materia ambientale»), il cui perimetro comprende, in tutto o in parte, la circoscrizione dell'autorità portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio è presentato dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dal comma 6 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, nonché, limitatamente alle attività di dragaggio inerenti al progetto, gli effetti previsti dal comma 7 dello stesso articolo.

2. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio, che presentano caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo

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

3. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero, il cui progetto è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Le stesse strutture devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a: k minore o uguale $1,0 \times 10^{-9}$ m/s e spessore maggiore o uguale a 1 m. Nel caso in cui

al termine delle attività di refluitamento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla tabella I, allegato 5, parte quarta, titolo V, del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'ara derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso.

4. L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con apposito decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione

di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della Laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.

5. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, con proprio decreto, le norme tecniche applicabili alle operazioni di bonifica.

6. Nel caso in cui non trovino applicazione i commi da 1 a 3 e sia necessaria la preventiva bonifica dei fondali, al procedimento di cui all'articolo 5, comma 16, partecipa un rappresentante del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

7. I progetti di scavo dei fondali delle aree portuali sono approvati con le modalità di cui all'articolo 5, comma 16.

L'articolo 5, inserisce un nuovo articolo *5-bis* alla legge 84/1994¹⁰, dettando disposizioni in materia di dragaggio e bonifica di siti contaminati, parzialmente identiche al contenuto dei commi da *11-bis* a *11-sexies* del vigente testo dell'articolo 5 della predetta legge.

Il comma 1, (identico all'articolo 5, comma *11-bis*) dispone che nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'art. 252 del decreto legislativo 152/2006¹¹, il cui perimetro comprende, in tutto o in parte, la circoscrizione dell'autorità portuale, le operazioni di dragaggio:

- possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica;
- al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio è presentato dall'autorità

¹⁰ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

¹¹ Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale".

portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva;

- il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione;
- il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dal comma 6 del citato articolo 252 del decreto legislativo 152/2006, nonché, limitatamente alle attività di dragaggio inerenti al progetto, gli effetti previsti dal comma 7 dello stesso articolo.

Gli articoli 239 e seguenti del decreto legislativo 152/2006 disciplinano:

- gli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti contaminati;
- le procedure, i criteri e le modalità per lo svolgimento delle operazioni necessarie per l'eliminazione delle sorgenti dell'inquinamento e comunque per la riduzione delle concentrazioni di sostanze inquinanti, in armonia con i principi e le norme comunitari, con particolare riferimento al principio "chi inquina paga".

Ai sensi dell'articolo 252 i siti di interesse nazionale ai fini della bonifica, sono individuabili in relazione alle caratteristiche del sito, alle quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, al rilievo dell'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali.

I commi 6 e 7, dell'articolo 252, prevedono che l'autorizzazione del progetto di bonifica e dei relativi interventi sostituisce a tutti gli effetti le autorizzazioni, le concessioni, i concerti, le intese, i nulla osta, i pareri e gli assensi previsti dalla legislazione vigente, ivi compresi, tra l'altro, quelli relativi alla realizzazione e all'esercizio degli impianti e delle attrezzature necessarie alla loro attuazione. L'autorizzazione costituisce, altresì, variante urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori. Se il progetto prevede la realizzazione di opere sottoposte a procedura di valutazione di impatto ambientale, l'approvazione del progetto di bonifica comprende anche tale valutazione.

Il comma 2, (identico all'articolo 5, comma 11-*ter*) prevede che:

- i materiali derivanti dalle attività di dragaggio, che presentano caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, nonché non esibiscono positività a test ecotossicologici;
- possono essere immessi o refluiti in mare ovvero impiegati per formare terreni costieri, su autorizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che provvede nell'ambito del procedimento di cui al comma 1;
- restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata;

- i materiali di dragaggio aventi le caratteristiche di cui sopra possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili, su autorizzazione della regione territorialmente competente.

Il comma 3, (identico all'articolo 5, comma 11-*quater*) dispone che:

- i materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica;
- se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione;
- possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero, il cui progetto è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- le stesse strutture devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a: k minore o uguale $1,0 \times 10^{-9}$ m/s e spessore maggiore o uguale a 1 m;
- nel caso in cui al termine delle attività di refluentamento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla tabella I, allegato 5, parte quarta, titolo V, del decreto legislativo 152/2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'area derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso.

Il comma 4, (identico all'articolo 5, comma 11-*quinquies* e 11-*sexies*) si occupa della verifica dell'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3, prevedendo che essa:

- so ottiene mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con apposito decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione;
- in caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti;
- sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della Laguna di Venezia;

- si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.

Il comma 5, che, come i successivi 6 e 7, non è presente nel vigente testo della legge 84/1994, demanda al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di adottare, con proprio decreto, le norme tecniche applicabili alle operazioni di bonifica.

Il comma 6, in materia di bonifica dei fondali, si ricollega all'articolo 5 della legge 84/1994, come sostituito dall'articolo 3, del disegno di legge in esame, prevedendo che, nel caso in cui non trovino applicazione i commi da 1 a 3 e sia necessaria la preventiva bonifica dei fondali, al procedimento di cui all'articolo 5, comma 16 (procedure per l'esecuzione, nell'ambito portuale, delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti) partecipa un rappresentante del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

Il comma 7, dispone che i progetti di scavo dei fondali delle aree portuali sono approvati con le modalità di cui all'articolo 5, comma 16 (si veda la scheda di lettura dell'articolo 3, del disegno di legge in esame).

Articolo 6

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

1. Dopo l'articolo 5-bis della legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«Articolo 5-ter. (Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali)

1. Il Piano Regolatore Portuale, laddove esistano strutture od ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

2. Con riguardo ai Piani Regolatori Portuali vigenti, le autorità portuali, entro sei mesi dalla data di

entrata in vigore della presente disposizione, avviano il procedimento per valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi.

3. Nel caso in cui il piano regolatore portuale preveda la destinazione di parte delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, anche mediante interventi di riqualificazione, riadattamento, realizzazione di spazi e localizzazione di attività a servizio della collettività, l'autorità portuale può rilasciare atti di concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di novantanove anni per l'utilizzo delle predette aree.

L'articolo 6, inserisce un nuovo articolo 5-ter alla legge 84/1994¹², sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali, prevedendo la concessione dei beni demaniali, per l'utilizzo delle predette aree, di durata fino ad un massimo di novantanove anni.

Il comma 1, demanda al Piano Regolatore Portuale:

- laddove esistano strutture od ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico;

¹² Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

- di valutare la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ed approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 509/1997¹³.

Il citato regolamento disciplina:

- il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto;
- il procedimento di approvazione dei relativi progetti;
- gli altri procedimenti che risultano strettamente connessi o strumentali.

L'articolo 2 del regolamento definisce l'«approdo turistico» come la porzione dei porti polifunzionali, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.

Il comma 2, fissa i termini temporali di sei mesi, per avviare, e di ulteriori sei mesi, per concludere, il procedimento volto a valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici. Il procedimento è posto in capo alle autorità portuali, con riguardo ai Piani Regolatori Portuali vigenti.

Il comma 3, consente all'autorità portuale la facoltà di rilasciare atti di concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di novantanove anni per l'utilizzo delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, anche mediante interventi di riqualificazione, riadattamento, realizzazione di spazi e localizzazione di attività a servizio della collettività, nel caso in cui lo preveda il piano regolatore portuale.

¹³ D.P.R. 2-12-1997 n. 509 "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della L. 15 marzo 1997, n. 59", recante delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa.

Articolo 7

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

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

«Articolo 6. (Autorità portuale)

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

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene sul lavoro in attuazione dell'articolo 24;

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

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

d) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del

demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.

2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa e organizzativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70 e successive modificazioni ed integrazioni, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto. Le autorità portuali non sono ricomprese nel conto economico consolidato di cui all'articolo 1, comma 5, della legge 30 dicembre 2004, n. 311.

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

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

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

6. Le autorità portuali non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni

portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti:

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

a1) tre milioni di tonnellate di merci solide;

a2) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;

a3) trecentomila twenty feet equivalent unit (TEU);

a4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale;

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

9. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di interesse regionale ed interregionale o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Regione interessata.

10. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi esistenti. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto, stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.».

L'articolo 7, sostituisce l'articolo 6 della legge 84/1994¹⁴ disciplinando le autorità portuali con riferimento a: natura giuridica; compiti; funzioni; istituzione, ma senza prevedere più un procedimento per la soppressione.

Si rileva che la rubrica parla di "modifica" dell'articolo 6, trattandosi invero di una sostituzione.

Il comma 1, del nuovo testo, prevede che i seguenti porti sono amministrati dalla autorità portuale:

- Ancona;
- Bari;

¹⁴ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

- Brindisi;
- Cagliari;
- Catania;
- Civitavecchia;
- Genova;
- La Spezia;
- Livorno;
- Manfredonia;
- Marina di Carrara;
- Messina;
- Gioia Tauro;
- Napoli;
- Palermo;
- Ravenna;
- Savona;
- Taranto;
- Trieste;
- Venezia;
- Salerno;
- Augusta;
- Olbia-Golfo Aranci;
- Piombino.

Le autorità portuali

La legge 84/1994 ha istituito le Autorità portuali negli scali già sede di ente o consorzio portuale (Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genova, Napoli, Palermo, Savona, Trieste e Venezia) nonché nei porti di Ancona, Cagliari, Catania, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Ravenna e Taranto. E' stata prevista inoltre la possibilità di istituire nuove Autorità in porti con un significativo traffico di merci, nonché nei porti di Olbia, Piombino e Salerno (a decorrere dal 1° gennaio 1995). Sono, quindi, state istituite altre autorità portuali: con DPR 20 marzo 1996 quella di Piombino, con D.P.R. 18 luglio 1998 quella di Gioia Tauro, con DPR 23 giugno 2000 quella di Salerno, con D.P.R. 29 dicembre 2000 quella di Olbia e Golfo Aranci, con D.P.R. 12 aprile 2001 l'autorità portuale di Augusta, con D.P.R. 2 aprile 2003 l'autorità portuale di Trapani. Con la legge finanziaria 2004 (art. 4, comma 65, della legge n. 350/2003) è stata altresì prevista l'istituzione dell'autorità portuale di Manfredonia. Con D.P.R. 5 ottobre 2007 è stata disposta la soppressione dell'autorità portuale di Trapani e, con D.P.R. 12 ottobre 2007 è stata disposta la soppressione dell'autorità portuale di Manfredonia.

Il comma 1, lettera a) dispone che l'autorità svolge i compiti di (in **neretto** le differenze rispetto al testo vigente):

- indirizzo;
- programmazione;

- coordinamento;
- **regolazione;**
- promozione;
- controllo:
 - delle operazioni portuali (articolo 16, comma 1, della legge 84/1994);
 - delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e **nelle circoscrizioni territoriali**, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento:
 - alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività;
 - alle condizioni di igiene sul lavoro in attuazione dell'articolo 24 delle legge 84/1994.

Nel vigente testo della legge 84/1994 6, le Autorità portuali sono chiamate, ai sensi dell'articolo 6 della legge medesima, a svolgere attività di indirizzo, di programmazione, di coordinamento e di controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e ordinanza anche in riferimento alla sicurezza; spettano alle autorità inoltre la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni, l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti di servizi di interesse generale.

Il comma 1, lettera b) prevede che l'autorità svolge i compiti di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali; rispetto al testo vigente viene soppressa la previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione.

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

Il comma 1, lettera d) con disposizione di carattere innovativo, prevede che l'autorità amministra in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.

Il comma 2, individua le caratteristiche giuridiche dell'autorità portuale, rilevanti anche ai fini fiscali, in ordine all'assoggettabilità all'IVA dei proventi dell'autorità. Il nuovo testo prevede che l'autorità:

- è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale (il testo vigente prevede che ha personalità giuridica di diritto pubblico) dotato di:

- autonomia amministrativa e organizzativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12;
- autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge (*si rileva che una legge non dovrebbe riferirsi genericamente ai limiti previsti dalla stessa fonte*).

All'autorità non si applicano;

- le disposizioni di cui alla legge sugli enti pubblici 70/1975¹⁵;
- le disposizioni sul rapporto di lavoro degli impiegati pubblici (decreto legislativo 165/2001¹⁶);
- ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto (tale esclusione non è presente nel testo vigente).

Le autorità portuali non sono ricomprese nel conto economico consolidato di cui all'articolo 1, comma 5, della legge finanziaria 2005¹⁷ (esclusione non presente nel testo vigente).

Al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica stabiliti in sede di Unione europea, indicati nel Documento di programmazione economico-finanziaria e nelle relative note di aggiornamento, la finanziaria 2005 ha stabilito che, per il triennio 2005-2007, la spesa complessiva delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato, individuate per l'anno 2005 nell'elenco 1 allegato alla medesima legge e per gli anni successivi dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) con proprio provvedimento pubblicato nella Gazzetta Ufficiale non oltre il 31 luglio di ogni anno¹⁸, non può superare il limite del 2 per cento rispetto alle corrispondenti previsioni aggiornate del precedente anno, come risultanti dalla Relazione previsionale e programmatica.

L'assoggettabilità all'IVA dei proventi derivanti dalle concessioni demaniali

L'articolo 1, 993, della finanziaria 2007¹⁹ prevede che gli atti di concessione demaniale rilasciati dalle autorità portuali, in ragione della loro natura giuridica di enti pubblici non economici, siano assoggettati alla sola imposta proporzionale di registro e che i relativi canoni non costituiscano corrispettivi imponibili ai fini dell'IVA.

Di conseguenza la norma stabilisce che gli atti impositivi o sanzionatori fondati

¹⁵ Legge 20 marzo 1975, n. 70 "Disposizioni sul riordinamento degli enti pubblici e del rapporto di lavoro del personale dipendente".

¹⁶ Decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche".

¹⁷ Legge 30 dicembre 2004, n. 311 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2005)".

¹⁸ Da ultimo il Comunicato ISTAT 31 luglio 2009 "Elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato, individuate ai sensi dell'articolo 1, comma 5, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale - Legge Finanziaria 2005)" pubblicato nella Gazz. Uff. 31 luglio 2009, n. 176.

¹⁹ Legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)".

sull'applicazione dell'IVA ai canoni demaniali marittimi introitati dalle autorità portuali perdono efficacia e i relativi procedimenti tributari si estinguono.

La disposizione intende chiudere il contenzioso esistente in materia, collegato ad un'interpretazione dell'Amministrazione finanziaria che considerava imponibili gli atti di concessione demaniale.

In linea generale, non sono soggetti all'imposta sui redditi delle società (IRES) né all'imposta sul valore aggiunto (IVA) gli enti pubblici che esercitano esclusivamente "funzioni statali" poiché difettano in capo agli stessi, per espressa previsione normativa, la soggettività passiva ai fini dei predetti tributi, fatta salva l'ipotesi dello svolgimento di determinate attività, considerate comunque "commerciali" ai fini IVA e, come, tali, assoggettate alla sola imposta sul valore aggiunto.

L'amministrazione finanziaria, nella risoluzione n. 40/E del 16 marzo 2004, si è occupata del trattamento tributario dei canoni derivanti da concessioni demaniali ai fini dell'IRPEG (ora IRES) e dell'IVA. In tale risoluzione l'Amministrazione, pur riconoscendo, in conformità al parere reso in proposito dal Consiglio di Stato (parere 1641/02) che le autorità portuali sono classificabili tra gli enti non commerciali in quanto enti pubblici preposti al prevalente esercizio di funzioni statali, ha tuttavia concluso che l'attività per la quale l'ente portuale ritrae i canoni di concessione demaniale, da identificarsi nella "gestione di beni demaniali", concretizzerebbe lo svolgimento di un'attività commerciale che farebbe assumere all'Autorità portuale la soggettività passiva ai fini IRPEG (ora IRES) e IVA, con la connessa rilevanza dei canoni e, quindi, la loro soggezione, sia ai fini dell'imposizione sul reddito che dell'imposta sul valore aggiunto.

Per quanto attiene in particolare al regime IVA dei canoni di concessione, la risoluzione - sulla scorta della legislazione italiana e comunitaria, nonché della giurisprudenza comunitaria, secondo le quali possono considerarsi svolte in qualità di pubblica autorità solo le attività degli enti pubblici che costituiscono cura di interessi pubblici, poste in essere nell'ambito e nell'esercizio del diritto pubblico - ha ritenuto che l'attività attraverso cui le Autorità portuali amministrano il demanio marittimo non viene esercitata in veste di pubblica autorità, né implica l'uso di poteri amministrativi. In conclusione, pertanto, a giudizio dell'amministrazione finanziaria, l'attività di concessione di aree demaniali, di banchine e di opere in ambito portuale, per le quali l'ente percepisce un canone di concessione, concretizzerebbe lo svolgimento di un'attività commerciale che farebbe assumere all'ente non commerciale la soggettività passiva ai fini dell'IVA.

Il comma 3, demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di approvare il regolamento di contabilità della gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale.

Il testo vigente prevede anche che il conto consuntivo delle autorità è allegato allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

Il comma 4, identico al testo vigente, prevede il controllo della Corte dei conti sul rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale.

Il comma 5, vieta, indirettamente, l'esercizio diretto delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c) prevedendo l'affidamento in concessione, mediante procedura di evidenza pubblica.

Il comma 6, vieta alle autorità portuali lo svolgimento, sia direttamente che tramite società partecipate, di:

- operazioni portuali;
- attività strettamente connesse.

È consentita la costituzione, ovvero la partecipazione a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali, anche ai fini della promozione e dello sviluppo:

- dell'intermodalità;
- della logistica;
- delle reti trasportistiche.

Il comma 7, demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, l'individuazione dei limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

Il comma 8, riformulato rispetto al testo vigente (in **neretto** le modifiche) detta il procedimento per l'istituzione di nuove autorità portuali prevedendo che:

- con decreto del Presidente della Repubblica;
- **previa deliberazione del Consiglio dei ministri;**
- su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- **d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano;**
- **previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione;**
- possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei requisiti indicati alle lettere a) e b) del medesimo comma 8.

Il comma 8, lettera a) contiene il primo requisito, consistente nel raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:

- a1) tre milioni di tonnellate di merci solide;
- a2) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;
- a3) trecentomila twenty feet equivalent unit (TEU);

a4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale.

Il comma 8, lettera b) formula il secondo requisito che può essere posseduto in alternativa a quello di cui alla lettera a) e, a differenza di questo, non è di tipo deterministico-quantitativo, ma attiene all'esistenza di:

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

Il requisito richiesto dal testo vigente è solo di tipo deterministico-quantitativo: 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 *Twenty Feet Equivalent Unit* (TEU).

Il comma 9, non presente nel testo vigente, integra il procedimento per l'istituzione di nuove autorità portuali, consentendo, ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8:

- con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Regione interessata;
 - l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di interesse regionale ed interregionale;
 - la fusione tra le autorità portuali medesime.

Il vigente articolo 6, comma 10, disciplina anche la soppressione delle autorità portuali, in coerenza con l'esistenza di requisiti di ordine esclusivamente deterministico-quantitativi attinenti al traffico, come effettivamente accaduto nel corso degli anni per i porti di Manfredonia e di Trapani, le cui autorità portuali sono state soppresse. Tale previsione, assente nel testo del disegno di legge in esame, dispone che:

- le autorità portuali sono soppresse, con la medesima procedura prevista per la loro istituzione, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma.

L'articolo 1, comma, 989-*bis*, della citata legge finanziaria per il 2007 (296/2006) demandava al Ministro dei trasporti di adottare, entro il termine ormai scaduto del 30 ottobre 2007, un regolamento, volto a rivedere i criteri per l'istituzione delle autorità portuali e la verifica del possesso dei requisiti previsti per la conferma o la loro eventuale soppressione, tenendo conto della rilevanza dei porti, del collegamento con le reti strategiche, del volume dei traffici e della capacità di autofinanziamento

Il comma 10, fa salva la disciplina vigente per i punti franchi esistenti (il testo vigente si riferisce ai soli punti franchi del porto di Trieste) demandando al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto, di stabilire l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.

I punti franchi doganali

L'espressione: "zona franca" indica un istituto di diritto doganale, consistente nell'applicazione – in un ambito territoriale determinato – di un regime particolare di esenzione doganale, generalmente configurato come finzione giuridica di estraneità della porzione territoriale costituita in zona franca rispetto al territorio doganale dello Stato.

La finzione di extraterritorialità non comporta l'esclusione del territorio franco dall'ordinamento doganale dello Stato, ma determina che quest'ultimo, sebbene di fatto situato entro il territorio doganale, agli effetti dell'imposizione tributaria, è considerato fuori della linea doganale ed è così sottratto al regime doganale ordinario, per essere assoggettato a un regime speciale, il quale sostanzialmente consente di introdurre, depositare e, a volte, di manipolare, trasformare e consumare le merci estere nella zona franca in esenzione da tributi e formalità doganali. Il confine della zona franca dovendosi inoltre considerare corrispondente alla linea doganale, le merci nazionali o nazionalizzate introdotte nella zona franca devono ritenersi esportate; viceversa, le merci estratte dalla zona franca e destinate al consumo nel territorio doganale devono considerarsi, agli effetti doganali, merci di provenienza estera.

Sebbene le singole zone franche possano essere positivamente assoggettate a regimi propri secondo la volontà del legislatore, possono distinguersi, in generale:

- il regime di zona franca "integrale", che permette non solo l'introduzione, il deposito, la manipolazione delle merci nel territorio franco, ma anche il consumo e l'utilizzazione delle stesse da parte dei residenti, in esenzione doganale;
- il regime ordinario dei porti franchi, delle zone portuali franche (o punti franchi) e dei depositi franchi, in cui l'esenzione dal tributo e dalle formalità doganali è limitata all'introduzione delle merci in zona franca, alle operazioni relative al loro carico, scarico, trasbordo o comunque inerenti al traffico commerciale, al loro deposito, negoziazione e riesportazione, allo scopo di agevolare il traffico mercantile internazionale, il commercio di riesportazione e il deposito all'interno di tali zone e, per conseguenza, di incoraggiare l'utilizzazione di determinate attrezzature da parte degli operatori commerciali. Quando viene consentita la lavorazione o la trasformazione industriale delle merci introdotte, l'istituto assume anche un'ulteriore finalità di incentivazione industriale, consentendo agli stabilimenti insediati nella zona franca di utilizzare le materie prime e le merci necessarie al processo produttivo, nonché di riesportare i prodotti finiti, in esenzione dai dazi doganali.

La materia è positivamente disciplinata nella legislazione nazionale ed europea. In particolare, l'articolo 166 del codice doganale comunitario, adottato con regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, definisce le zone franche e i depositi franchi come "parti del territorio doganale della Comunità o aree situate in tale territorio, separate dal resto di esso, in cui:

- a) le merci non comunitarie sono considerate, per l'applicazione dei dazi all'importazione e delle misure di politica commerciale all'importazione, come merci non situate nel territorio doganale della Comunità, purché non

siano immesse in libera pratica o assoggettate ad un altro regime doganale, né utilizzate o consumate in condizioni diverse da quelle previste dalla regolamentazione doganale;

- b) le merci comunitarie, per le quali una normativa comunitaria specifica lo preveda, beneficiano, a motivo del loro collocamento in tale zona franca o in tale deposito franco, di misure connesse, in linea di massima, alla loro esportazione”.

L'articolo 167 autorizza gli Stati membri a destinare a zona franca talune parti del territorio doganale della Comunità, stabilendone il limite geografico, e ad autorizzare la creazione di depositi franchi in locali da essi approvati.

Le zone franche sono intercluse e gli Stati membri stabiliscono i punti di entrata e di uscita, sottoponendoli a vigilanza doganale. Sono previste disposizioni specifiche per assicurare il rispetto della legislazione doganale. In particolare, l'autorità doganale può comunque controllare le merci che entrano in una zona franca o in un deposito franco, che vi vengono depositate o che ne escono. L'accesso a una zona franca o a un deposito franco può essere vietato alle persone che non offrono tutte le garanzie necessarie per l'osservanza delle leggi doganali. La costruzione di qualsiasi immobile in una zona franca è subordinata a un'autorizzazione preventiva dell'autorità doganale.

L'articolo 172 consente, alle condizioni previste dal codice medesimo, lo svolgimento di qualsiasi attività di natura industriale o commerciale oppure di prestazione di servizi in una zona franca o in un deposito franco, con l'osservanza degli obblighi contabili previsti dall'articolo 176, previa notifica all'autorità doganale e salve le limitazioni e i divieti – anche di carattere soggettivo – che la medesima autorità può disporre. L'utilizzazione, la manipolazione e la trasformazione delle merci non comunitarie collocate in una zona franca o in un deposito franco sono ammesse alle condizioni indicate dall'articolo 173. Salve le eccezioni ammesse per i prodotti di rifornimento, tali merci non possono essere invece consumate o utilizzate nelle zone franche o nei depositi franchi.

Dal punto di vista del controllo le zone franche possono essere di due tipi: quelle di primo tipo hanno una delimitazione territoriale in ragione della quale le merci collocate all'interno del loro perimetro, soggetto a vigilanza doganale, godono automaticamente del regime che le esclude dall'assoggettamento a diritti doganali e all'applicazione dell'imposta sul valore aggiunto. Le zone franche del secondo tipo, invece, hanno un regime assimilato a quello dei depositi doganali, in conseguenza del quale godono del regime più favorevole per esse previsto soltanto le merci introdotte con espressa dichiarazione presentata alle competenti autorità.

Nell'ordinamento nazionale, l'articolo 2 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 43/1973²⁰, assimila ai territori extra-doganali i depositi franchi, i punti franchi e gli altri analoghi istituti disciplinati in particolare nella sezione quarta. Ivi, l'articolo 166 riguarda i punti franchi, che possono essere istituiti con legge nelle principali città marittime nonché in località interne che rivestano rilevante importanza ai fini dei traffici con l'estero. Ove non vi provveda la legge, con decreto del Presidente della Repubblica sono stabilite le

²⁰ D.P.R. 23 gennaio 1973 n. 43 "Approvazione del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale".

attività commerciali e industriali che possono essere esercitate in ciascun punto franco e le disposizioni da osservarsi ai fini della disciplina doganale. Le merci introdotte nei punti franchi possono formare oggetto delle manipolazioni usuali necessarie per la loro conservazione, nonché degli altri trattamenti che per ciascun punto franco sono previsti dalle norme che ne disciplinano il funzionamento. In tal caso, le merci sono assimilate a quelle in regime di temporanea importazione e sono soggette alle condizioni e formalità stabilite in via generale dal Ministero dell'economia e delle finanze, prescindendosi tuttavia dalla prevista cauzione. Le merci introdotte nei depositi franchi e nei punti franchi possono esservi consumate o utilizzate solo alle condizioni stabilite per l'importazione definitiva. L'istituzione di zone franche è stata generalmente disposta con speciali norme di legge.

Articolo 8

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

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

«Articolo 8. (Presidente dell'Autorità portuale)

1. Il Presidente dell'Autorità portuale ha la rappresentanza legale dell'ente. Al Presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'Autorità portuale ai sensi degli articoli seguenti. In caso di necessità e urgenza, il Presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso e, comunque, entro 15 giorni, a pena di decadenza. Il Presidente dell'Autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale ed ai dirigenti dell'ente.

2. In particolare, il Presidente dell'Autorità portuale, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'Autorità portuale, fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti e/o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti e/o

amministrazioni. Provvede, altresì, con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14 della presente legge.

3. Il Presidente esercita le competenze attribuite all'Autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.

4. Il Presidente dell'Autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Il Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, attivate le opportune forme di concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti, propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il nominativo prescelto. L'intesa si intende raggiunta qualora, entro il termine di sessanta giorni dalla ricezione della proposta, non venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.

5. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al precedente comma 4, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro trenta giorni dalla ricezione della proposta da parte del Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa con la Conferenza

permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

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

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

8. Fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di Presidente dell'Autorità portuale è incompatibile con l'incarico di assessore regionale».

L'articolo 8 sostituisce l'articolo 8 della legge 84/1994²¹ che disciplina il Presidente dell'Autorità portuale, attribuendogli compiti sostitutivi del comitato portuale, in casi di necessità ed urgenza e salvo ratifica; relativamente alla nomina, rispetto al testo vigente, qualora non si raggiunga l'intesa con la Regione, occorre comunque quella con la Conferenza unificata.

Il comma 1, del nuovo testo reca disposizioni confrontabili con quelle contenute nel comma *2-bis* del vigente articolo 8 (in **neretto** le differenze):

- il Presidente dell'Autorità portuale ha la rappresentanza legale dell'ente;
- **al Presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'Autorità portuale;**
- **in caso di necessità e urgenza, il Presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso e, comunque, entro 15 giorni, a pena di decadenza;**
- **il Presidente dell'Autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale ed ai dirigenti dell'ente.**

²¹ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Il comma 2, integra il disposto del comma 1, relativamente ai compiti e funzioni del presidente che:

- ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali;
- amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'Autorità portuale;
- fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti e/o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti e/o amministrazioni;
- provvede, altresì, con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14 della legge 84/1994.

Il comma 3, è parzialmente identico all'articolo 8, comma 3, lettera i) della legge 84/1994, prevedendo che il Presidente:

- esercita le competenze attribuite all'Autorità portuale dagli articoli 16 (operazioni portuali) e 18 (concessione di aree e banchine);
- rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.

Il testo vigente limita tali funzioni facendo riferimento, quanto all'ammontare dei relativi canoni, alle disposizioni contenute in appositi decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, tuttavia tali limitazioni sarebbero ormai in contrasto con la disposizione, ripetuta nel testo del disegno di legge in esame, circa l'amministrazione in via esclusiva, da parte delle autorità portuali, dei beni del demanio marittimo ricadenti nel territorio della relativa circoscrizione.

Il testo vigente, inoltre, contiene un elenco analitico di compiti del presidente dell'autorità portuale (articolo 8, comma 3, lettere da "a" ad "n-bis").

Il comma 4, detta il procedimento per la nomina del Presidente dell'Autorità portuale da parte:

- del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della legge 84/1994;

La proposta di nomina compete al Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, il quale:

- attivate le opportune forme di concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti;
- propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il nominativo prescelto.

Sulla proposta è necessaria l'intesa con il ministro, che si intende raggiunta qualora, entro il termine di sessanta giorni dalla ricezione della proposta, non

venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.

Il comma 5, disciplina il caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al precedente comma 4:

- il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della legge 84/1994;
- qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro trenta giorni dalla ricezione della proposta da parte del Presidente della Giunta regionale territorialmente competente:
 - il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri il quale provvede:
 - **previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.**

Il comma 6, contiene una disposizione procedimentale non presente nel testo vigente, imponendo che la procedura di cui ai commi 4 e 5 ha inizio quattro mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.

Il comma 7, dispone che il Presidente dell'Autorità portuale rimane in carica per quattro anni e può ricoprire non più di due mandati, anche consecutivi, presso la medesima Autorità portuale. Il testo vigente, invece, limita la consecutività dei mandati ad una sola volta.

Il comma 8, sancisce, in via innovativa, che, fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di Presidente dell'Autorità portuale è incompatibile con l'incarico di assessore regionale.

Articolo 9

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

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

«3. È di competenza del comitato portuale:

a) l'approvazione del bilancio preventivo e del rendiconto consuntivo e le loro variazioni;

b) l'adozione del Piano Regolatore Portuale con il Comune competente;

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

d) la costituzione di società partecipate dall'autorità portuale;

e) la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e

delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16e 18 per la durata superiore a quattro anni;

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

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

2. Dopo il terzo comma dell'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, è inserito il seguente comma 3-bis: «I componenti del Comitato portuale non possono ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima Autorità portuale».

L'articolo 9, modifica l'articolo 9 della legge 84/1994²², riequilibrando le competenze del comitato portuale, rispetto al presidente dell'autorità.

Il comma 1, sostituisce l'articolo 9, comma 3, della legge 84/1994 (in **neretto** le differenze rispetto al testo vigente).

Il comma 1, lettera a) attribuisce al comitato portuale l'approvazione del bilancio preventivo e del rendiconto consuntivo e le loro variazioni (il testo vigente **stabilisce che il bilancio deve obbligatoriamente essere in pareggio o in attivo**);

Il comma 1, lettera b) demanda al comitato portuale l'adozione del Piano Regolatore Portuale, **specificando che deve avvenire con il Comune competente**;

Il comma 1, lettera c) prevede che il comitato portuale approva il piano operativo triennale e le revisioni annuali;

²² Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Il comma 1, lettera d) dispone che il comitato portuale è competenza in ordine alla costituzione di società partecipate dall'autorità portuale;

Il comma 1, lettera e) attribuisce al comitato portuale la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18 per la durata superiore a quattro anni;

Il comma 1, lettera f) prevede che il comitato portuale approva gli indirizzi generali in materia di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni;

Il comma 1, lettera g) dispone che il comitato portuale determina in via generale ed astratta, i criteri di commisurazione dei canoni applicabili.

Il vigente testo dell'articolo 9, comma 3, attribuisce al comitato portuale anche altri specifici compiti:

- approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei trasporti e della navigazione;
- esprime pareri sulle concessioni infraquadriennali e sull'amministrazione del demanio marittimo (di competenza del presidente dell'autorità portuale);
- delibera, su proposta del presidente, la nomina e l'eventuale revoca del segretario generale (il disegno di legge in esame attribuisce tale competenza al presidente);
- delibera, su proposta del presidente, sentito il segretario generale, l'organico della segreteria tecnico-operativa;
- delibera in materia di recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa;
- delibera in ordine alla concessione delle banchine di maggiore rilevanza;
- promuove e sovrintende all'attuazione delle norme sul personale dell'autorità portuale;
- approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilità.

Il comma 2, inserisce un nuovo comma 3-*bis*, che prevede una limitazione nella composizione del comitato portuale, non consentendo ai relativi componenti di ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima Autorità portuale.

Articolo 10

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

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

«Articolo 11. (Collegio dei revisori dei conti)

1. Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito di soggetti iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti o che abbiano svolto tale funzione per almeno un quadriennio.

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

3. Il collegio dei revisori dei conti:

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

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

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

L'articolo 10, sostituisce l'articolo 11 della legge 84/1994²³, modificando la composizione ed i poteri nomina del collegio dei revisori dei conti dell'autorità portuale.

Il comma 1, del nuovo testo reca disposizioni identiche con quelle vigenti, tranne:

- la diminuzione da tre a due dei membri supplenti del collegio dei revisori dei conti
- l'introduzione di un requisito per la nomina a revisore, alternativo a quello dell'iscrizione nello specifico albo dei revisori ufficiali dei conti, consistente nell'aver svolto tale funzione per almeno un quadriennio. *Si osserva che la normativa comunitaria (direttiva 2006/43/CE²⁴) e la normativa interna di recepimento²⁵ non consentono l'esercizio dell'attività di revisore a persone non qualificate e quindi il requisito di*

²³ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

²⁴ Direttiva 17 maggio 2006 n. 2006/43/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle revisioni legali dei conti annuali e dei conti consolidati, che modifica le direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE del Consiglio e abroga la direttiva 84/253/CEE del Consiglio.

²⁵ La direttiva 2006/43/CE è in corso di recepimento essendo stata inserita nella legge comunitaria 2007 (legge 34/2008) e quindi la normativa interna applicabile è quella contenuta nel decreto legislativo 27 gennaio 1992 n. 88 "Attuazione della direttiva 84/253/CEE, relativa all'abilitazione delle persone incaricate del controllo di legge dei documenti contabili".

aver svolto la funzione per un quadriennio sembra tautologico se lo si considera alternativo all'iscrizione nel registro dei revisori ufficiali dei conti;

- la soppressione del potere di nomina di un membro effettivo ed uno supplente in capo al Ministro dell'Economia e delle finanze.

Il comma 2, del nuovo testo è identico a quello vigente.

Articolo 11

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

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

«Art. 11-bis. (Sistemi logistico portuali)

1. Le autorità portuali, d'intesa con le Regioni interessate, possono costituire sistemi logistico portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico od al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

2. Tali sistemi intervengono sugli aspetti di carattere generale di seguito definiti:

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

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

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

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

3. Nei terminali retro portuali cui fa riferimento il sistema logistico portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima amministrazione regionale che esercita il servizio nei porti di riferimento».

L'articolo 11, inserisce un nuovo articolo 11-*bis* nella legge 84/1994²⁶ disciplinando i sistemi logistico portuali.

Il nuovo articolo 11-*bis* al **comma 1** consente alle autorità portuali, d'intesa con le Regioni interessate, di costituire "sistemi logistico portuali" aventi la seguente finalità:

- il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico od al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

Il comma 2, indica le finalità dei sistemi logistico portuali, prevedendo che essi operano:

²⁶ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

- a) d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico portuale;
- b) sulla promozione del traffico ferroviario «navetta» di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema e che va regolata mediante bandi europei;
- c) sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali;
- d) sulla promozione delle infrastrutture di collegamento, avendo riguardo sia ai grandi corridoi individuati in sede comunitaria che alle connessioni con i terminali portuali e retroportuali.

Il comma 3 stabilisce che nei terminali retro portuali cui fa riferimento il sistema logistico portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima amministrazione regionale che esercita il servizio nei porti di riferimento.

Articolo 12

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

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

«Articolo 12. (Vigilanza sull'autorità portuale)

1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e

delle finanze, secondo le procedure di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998 n. 439.

3. Le delibere relative alla determinazione della pianta organica dell'autorità portuale, nonché quelle di approvazione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, della presente legge sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive».

L'articolo 12 sostituisce l'articolo 12 della legge 84/1994²⁷, modificando la competenza dei ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e finanze, circa la vigilanza sull'autorità portuale.

Il comma 1, del nuovo testo, prevede, come il testo vigente, la sottoposizione delle autorità portuali alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (con la modifica delle denominazione ministeriale).

Il comma 2 viene riformulato, con la differenza, rispetto al testo vigente, che la vigilanza sulle delibere relative alla pianta organica dell'autorità è esercitata solo dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (si veda il comma 3 del nuovo testo) mentre nel testo vigente essa è attribuita anche al Ministero dell'economia e delle finanze.

Il nuovo testo conferma che le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e, a differenza del testo vigente, integra

²⁷ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

la normativa con il rinvio espresso alle procedure di cui al decreto del Presidente della Repubblica 439/1998²⁸.

Il comma 3, riserva al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'approvazione delle delibere relative:

- alla determinazione della pianta organica dell'autorità portuale;
- ai regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, della legge 84/1994 (sostituito dall'articolo 16 del disegno di legge in esame) relativo alla concessione di aree e banchine.

Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive.

La Corte dei conti²⁹, in sede di esame di bilanci dell'Autorità portuale di Trieste, ritiene che non risponde a criteri di sana e corretta amministrazione la prassi del Ministero vigilante di fare ricorso al silenzio approvazione dopo l'intervenuta presentazione dei bilanci da parte dell'autorità. Ancorché detta procedura sia prevista dall'art. 12 della legge n. 84 del 1994, in connessione con il decorso dei 45 giorni dall'invio dei documenti di bilancio da parte dell'Ente, è utile la pronuncia espressa - che costituisce una delle manifestazioni più significative dell'attività di vigilanza - indicativa dell'avvenuta puntuale valutazione positiva o negativa delle risultanze di bilancio, non disgiunta da eventuali suggerimenti ed accorgimenti per l'attività gestoria futura.

²⁸ D.P.R. 9 novembre 1998, n. 439 "Regolamento recante norme di semplificazione dei procedimenti di approvazione e di rilascio di pareri, da parte dei Ministeri vigilanti, in ordine alle delibere adottate dagli organi collegiali degli enti pubblici non economici in materia di approvazione dei bilanci e di programmazione dell'impiego di fondi disponibili, a norma dell'articolo 20, comma 8, della L. 15 marzo 1997, n. 59."

²⁹ Sez. Contr. Enti, sent. n. 59 del 22-07-1998, Autorità portuale di Trieste - Ente Autonomo Porto di Trieste (p.d. 203458).

Articolo 13

(Modifica dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. Al comma 1 dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle

merci imbarcate e sbarcate di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107».

L'articolo 13, modifica l'articolo 13 della legge 84/1994³⁰ effettuando un aggiornamento normativo relativo alle tasse di ancoraggio e portuale.

Il comma 1, sostituisce l'articolo 13, comma 1, lettera c) della legge 84/1994, onde aggiornare il dettato normativo in seguito all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 107/2009³¹ che rivisto la disciplina dei diritti marittimi.

Le legge 296/2006³² (finanziaria 2007) all'articolo 1, commi 982-1007, contiene disposizioni in materia di finanziamento dei porti.

L'articolo 1, comma 982 destina a decorrere dall'anno 2007 a ciascuna autorità portuale per la circoscrizione territoriale di competenza, al fine di garantire l'autonomia finanziaria, il gettito della tassa erariale di imbarco e di sbarco e della tassa di ancoraggio. Oltre che a fini di promozione dell'autofinanziamento delle attività e di razionalizzazione della spesa, la misura è volta anche a finanziare gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, con priorità per quelli previsti nei piani triennali già approvati, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali.

Il comma 983 istituisce presso il Ministero dei trasporti un fondo perequativo di ammontare pari a 50 milioni di euro per il 2007, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009, di 23 milioni di euro per l'anno 2010 e di 50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le autorità portuali secondo criteri fissati con decreto del Ministro dei trasporti, al quale compete altresì il potere di indirizzo e verifica dell'attività programmatica delle autorità portuali. A decorrere dall'anno 2007 sono conseguentemente soppressi gli stanziamenti destinati alle autorità portuali per manutenzioni dei porti.

³⁰ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

³¹ D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107 "Regolamento concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, a norma dell'articolo 1, comma 989, della legge 27 dicembre 2006, n. 296."

³² Legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)."

Il comma 984 riconosce alle autorità portuali l'autorizzazione all'applicazione di un'addizionale su tasse, canoni e diritti per l'espletamento dei compiti di vigilanza e per la fornitura di servizi di sicurezza previsti nei piani di sicurezza portuali.

Il comma 986 reca una norma di interpretazione autentica delle disposizioni di cui ai commi 982 e 985, precisando che sono soggette alla tassa di ancoraggio e alle tasse sulle merci, le navi che compiono operazioni commerciali e le merci imbarcate e sbarcate nell'ambito di porti, rade o spiagge dello Stato, in zone o presso strutture di ormeggio, quali banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzati.

Il comma 987 prevede che gli uffici doganali provvedano alla riscossione delle tasse di cui ai commi 982, 984 e 985 senza alcun onere per gli enti cui è devoluto il relativo gettito.

Il comma 988 esclude le autorità portuali dall'applicazione dei limiti di spesa per gli enti pubblici non territoriali di cui all'articolo 1, comma 57, della legge 311/2004, che ha introdotto specifici limiti di spesa per tutti gli enti pubblici non territoriali, ivi incluse le Autorità portuali, e precisa che alle Autorità portuali si applica il sistema di tesoreria mista, di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 279/1997 e che le somme giacenti al 31 dicembre 2006 nei sottoconti fruttiferi possono essere prelevate in due annualità nel mese di giugno negli anni 2007 e 2008.

Il comma 989, nel testo novellato dall'articolo 16 del decreto-legge 81/2007, prevede un regolamento, ai fini della definizione e del completamento del sistema di autonomia finanziaria delle autorità portuali - da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 400/1988, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge - recante la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi (previsti dalle leggi 82/1963, 355/1976 e dal decreto-legge 47/1974). I criteri direttivi cui deve tener conto il regolamento governativo sono:

- semplificazione, con accorpamento delle tasse e delle procedure di riscossione;
- accorpamento della tassa e della sovrattassa di ancoraggio, con attribuzione della tassa risultante dall'accorpamento alle Autorità portuali; a tale proposito si segnala che nella relazione tecnica è scritto che, in base ai dati forniti dall'Agenzia delle dogane, il gettito della sovrattassa d'ancoraggio, attualmente introitata dall'erario e che verrebbe invece devoluta alle Autorità portuali, è di circa un milione di euro annui;
- adeguamento graduale dell'ammontare delle tasse e dei diritti sulla base del tasso d'inflazione a decorrere dalla data della loro ultima determinazione, da attuarsi con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- abrogazione espressa delle norme ritenute incompatibili;
- emanazione ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 400/1988, che disciplina i regolamenti governativi di delegificazione;
- il regolamento in questione è il citato D.P.R. 107/2009.

Il comma 989-*bis*, introdotto dall'articolo 16 del richiamato decreto-legge 81/2007, dispone quanto già previsto dalla seconda parte del previgente comma 989, ossia che con regolamento del Ministro dei trasporti da adottare entro il 30 ottobre 2007 (il testo previgente prevedeva che fosse emanato entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge) ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 400/1988, vengano rivisti i criteri per l'istituzione delle autorità portuali e per la verifica del possesso dei requisiti previsti per la conferma o la loro eventuale soppressione, tenendo conto della rilevanza dei porti, del collegamento con le reti strategiche, del volume dei traffici e della capacità di autofinanziamento.

Circa il tema della revisione del sistema dei diritti e delle tasse portuali, l'articolo 100 della legge 342/2000 aveva recato una delega al Governo per emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, un regolamento volto a riformare il sistema delle tasse e dei diritti marittimi secondo i seguenti criteri: semplificazione del sistema di tassazione e delle procedure di riscossione; definizione della quota da attribuire al bilancio delle autorità portuali anche al fine di fare fronte ai compiti di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali; individuazione di un sistema di autonomia finanziaria delle autorità portuali, fermi restando i controlli contabili e amministrativi previsti dall'ordinamento vigente per il finanziamento delle opere infrastrutturali contenute nei piani regolatori e nei piani operativi triennali approvati dai Ministri vigilanti.

Il termine di emanazione del regolamento è stato poi prorogato al 30 giugno 2002 dall'art. 36, comma 1, della legge 166/2002, ma il regolamento non è stato mai emanato.

Il comma 990 prevede l'adozione di un decreto, di concerto tra il Ministro dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture, per la determinazione, per i porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità portuali, della quota di tributi diversi dalle tasse e diritti portuali, da devolvere a ciascuna autorità portuale, al fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei rispettivi piani regolatori portuali e piani operativi triennali, con contestuale soppressione dei trasferimenti dello Stato a tal fine

Il comma 991 autorizza un contributo di 10 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007, a valere sulle risorse per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001) per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili. Le modalità di attribuzione del contributo sono stabilite - previa acquisizione dei corrispondenti piani finanziari presentati dalle competenti autorità portuali e garantiti con idonee forme fideiussorie dai soggetti gestori che si impegnano altresì a farsi carico di una congrua parte dell'investimento - con il decreto di cui al comma 990.

Il comma 992 precisa che la realizzazione di opere previste nel piano regolatore portuale e nelle relative varianti ovvero le opere qualificate come adeguamenti tecnico-funzionali sono da intendersi quali attività di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti già esistenti, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 3, comma 13, del decreto-legge 90/1990, che ha chiarito quali servizi si intendono compresi tra i servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali. L'articolo 3, comma 13, del D.L. citato ha chiarito che tra i servizi internazionali o connessi agli scambi

internazionali previsti all'articolo 9, n. 6), del D.P.R. n. 633/1972, si intendono compresi anche:

- quelli di rifacimento, completamento, ampliamento, ammodernamento, ristrutturazione e riqualificazione degli impianti già esistenti, pur se tali opere vengono dislocate, all'interno dei porti, degli aeroporti, degli autoporti e degli scali ferroviari di confine, in sede diversa dalla precedente;
- i servizi relativi al movimento di persone e di assistenza ai mezzi di trasporto e quelli relativi ai servizi di carico, scarico, trasbordo, manutenzione, stivaggio, disstivaggio, pesatura, misurazione, controllo, refrigerazione, magazzinaggio, deposito, custodia e simili, relativi ai beni in esportazione, in transito o in importazione temporanea ovvero relativi a beni in importazione, purché tali servizi siano resi nell'ambito dei luoghi sopra indicati.

L'articolo 9, punto 6) del D.P.R. 633/1972 ha classificato come servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali i servizi prestati nei porti, negli autoporti, negli aeroporti e negli scali ferroviari di confine che riflettono direttamente il funzionamento e la manutenzione degli impianti ovvero il movimento di beni o mezzi di trasporto, nonché quelli resi dagli agenti marittimi raccomandatari.

Ai sensi dell'articolo 7, ultimo comma, del D.P.R. n. 633/1972, i servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali di cui all'articolo 9 dello stesso D.P.R. non si considerano effettuati nel territorio dello Stato e sono, pertanto, sottratti alla sfera di applicazione dell'imposta sul valore aggiunto.

Il comma 993 prevede che gli atti di concessione demaniale rilasciati dalle autorità portuali, in ragione della loro natura giuridica di enti pubblici non economici, siano assoggettati alla sola imposta proporzionale di registro e che i relativi canoni non costituiscano corrispettivi imponibili ai fini dell'IVA.

Di conseguenza la norma stabilisce che gli atti impositivi o sanzionatori fondati sull'applicazione dell'IVA ai canoni demaniali marittimi introitati dalle autorità portuali perdono efficacia e i relativi procedimenti tributari si estinguono.

La disposizione in esame intende pertanto chiudere il contenzioso esistente in materia, collegato ad un'interpretazione dell'Amministrazione finanziaria che considerava imponibili gli atti di concessione demaniale.

Si ricorda infatti che, in linea generale, non sono soggetti all'imposta sui redditi delle società (IRES) né all'imposta sul valore aggiunto (IVA) gli enti pubblici che esercitano esclusivamente "funzioni statali" poiché difettano in capo agli stessi, per espressa previsione normativa, la soggettività passiva ai fini dei predetti tributi, fatta salva l'ipotesi dello svolgimento di determinate attività, considerate comunque "commerciali" ai fini IVA e, come, tali, assoggettate alla sola imposta sul valore aggiunto.

L'amministrazione finanziaria, nella risoluzione n. 40/E del 16 marzo 2004, si è occupata del trattamento tributario dei canoni derivanti da concessioni demaniali ai fini dell'IRPEG (ora IRES) e dell'IVA. In tale risoluzione l'Amministrazione, pur riconoscendo, in conformità al parere reso in proposito dal Consiglio di Stato (parere 1641/02) portuali sono classificabili tra gli enti non commerciali in quanto enti pubblici preposti al prevalente esercizio di funzioni statali, ha tuttavia concluso che l'attività per la quale l'ente portuale ritrae i canoni di concessione demaniale, da identificarsi nella "gestione di beni demaniali", concretizzerebbe lo svolgimento di un'attività commerciale che farebbe assumere all'Autorità portuale la soggettività passiva ai fini

IRPEG (ora IRES) e IVA, con la connessa rilevanza dei canoni e, quindi, la loro soggezione, sia ai fini dell'imposizione sul reddito che dell'imposta sul valore aggiunto.

Per quanto attiene in particolare al regime IVA dei canoni di concessione, la risoluzione - sulla scorta della legislazione italiana e comunitaria e della giurisprudenza della CE secondo le quali possono considerarsi svolte in qualità di pubblica autorità solo le attività degli enti pubblici che costituiscono cura di interessi pubblici, poste in essere nell'ambito e nell'esercizio del diritto pubblico - ha ritenuto che l'attività attraverso cui le Autorità portuali amministrano il demanio marittimo non viene esercitata in veste di pubblica autorità, né implica l'uso di poteri amministrativi. In conclusione, pertanto, a giudizio dell'amministrazione finanziaria, l'attività di concessione di aree demaniali, di banchine e di opere in ambito portuale, per le quali l'ente percepisce un canone di concessione, concretizzerebbe lo svolgimento di un'attività commerciale che farebbe assumere all'ente non commerciale la soggettività passiva ai fini dell'IVA.

Il comma 994 autorizza un contributo di 15 milioni di euro annui per quindici anni a decorrere dall'anno 2007, a valere sulle risorse per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001) quale contributo per i mutui contratti nell'anno 2007 per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili.

Il comma 995 prevede un decreto attuativo del Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 994.

Il comma 996 novella l'articolo 5 della legge 84/1994 aggiungendo cinque nuovi commi.

Il comma 11-*bis* disciplina le operazioni di dragaggio nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (cd. codice ambientale), il cui perimetro comprende in tutto o in parte la circoscrizione dell'Autorità portuale. Poiché la disposizione fa riferimento esclusivamente ai siti individuabili ai sensi dell'articolo 252 del codice ambientale, non appare chiaro se essa possa trovare applicazione anche ai siti di interesse nazionale individuati sulla base della normativa previgente. La disposizione prevede in particolare che le operazioni di dragaggio possano essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine tuttavia di evitare di pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio dev'essere:

- basato su tecniche idonee ad evitare la dispersione del materiale;
- presentato dall'Autorità Portuale, o laddove non istituita dall'ente competente, al Ministero delle Infrastrutture, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva (che deve avvenire entro 30 giorni dalla trasmissione).

La norma specifica inoltre che il decreto di autorizzazione produce gli effetti di cui al comma 6 dell'art. 252 del decreto legislativo 152/2006 e, limitatamente alle attività di dragaggio inerenti il progetto, di cui al comma 7 del medesimo articolo. L'articolo 252, comma 6, dispone che "l'autorizzazione sostituisce a tutti gli effetti le autorizzazioni, le concessioni, i concerti, le intese, i nulla osta, i pareri e gli assensi previsti dalla legislazione vigente, ivi compresi, tra l'altro, quelli relativi alla realizzazione e

all'esercizio degli impianti e delle attrezzature necessarie alla loro attuazione” e che essa “costituisce, altresì, variante urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori”. Il comma 7 prevede che, nel caso in cui il progetto prevede la realizzazione di opere sottoposte a procedura di valutazione di impatto ambientale, l'approvazione del progetto di bonifica comprende anche tale valutazione.

Le disposizioni di cui al comma 11-*ter* disciplinano la destinazione dei materiali di dragaggio, prevedendo in particolare che:

- essi siano immessi o refluiti in mare ovvero impiegati per formare terreni costieri, qualora presentino caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche, analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, nonché non esibiscano positività a test ecotossicologici. In tal caso, fatte salve le competenze regionali, si prevede la necessità di autorizzazione da parte del Ministero dell'ambiente;
- i materiali di dragaggio aventi le caratteristiche indicate siano utilizzati anche per il ripascimento degli arenili. In tal caso la norma richiede l'autorizzazione della Regione territorialmente competente.

Il comma 11-*quater* prevede che i materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, purché non pericolosi possano essere refluiti, su autorizzazione della Regione territorialmente competente, all'interno di:

- casse di colmata;
- vasche di raccolta;
- strutture di contenimento poste in ambito costiero.

Viene altresì previsto che il progetto di tali strutture deve essere approvato dal Ministero delle infrastrutture, d'intesa con quello dell'ambiente. Lo stesso comma provvede a specificare le condizioni per poter procedere al citato refluitamento. Viene infatti previsto che la non pericolosità deve sussistere all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione. Per le citate strutture destinate ad accogliere i materiali da refluire viene poi richiesto un particolare sistema di impermeabilizzazione di cui vengono fissati i requisiti di permeabilità. Viene poi prevista l'attivazione della procedura di bonifica dell'area derivante dall'attività di colmata, in relazione alla destinazione d'uso, qualora al termine delle attività di refluitamento, per i materiali di cui sopra si abbia il superamento dei livelli di inquinamento limite fissati dalla tabella 1 dell'allegato 5 al titolo V della Parte quarta del decreto legislativo 152/2006. La tabella 1 dell'Allegato 5 al Titolo V della Parte quarta del decreto n. 152/2006 (Concentrazione soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo riferiti alla specifica destinazione d'uso dei siti da bonificare) si compone di due colonne A e B; nella colonna A vengono indicate le concentrazioni limite per i siti ad uso di verde pubblico, privato e residenziale, mentre nella colonna B i limiti per i siti ad uso commerciale e industriale.

Il comma 11-*quinquies* demanda ad un successivo decreto del Ministero dell'ambiente, da adottarsi entro 45 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, la fissazione delle metodologie e dei criteri da seguire nell'analisi - da effettuarsi nel sito prima del dragaggio - volta a verificare l'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 11-*ter* e 11-*quater*. A tale adempimento ha provveduto il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il D.M. 7-11-2008 "Disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di

bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296."

In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite al deposito temporaneo di materiali derivanti dal dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, viene stabilito un termine massimo di deposito di 30 mesi senza limitazione di quantitativi, purché sia assicurato il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono in ogni caso fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della Laguna di Venezia.

Il comma 11-*sexies* dispone, infine, che nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio, si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale.

Il comma 997 interviene sull'articolo 8 della legge 84/1994 relativo alle competenze del Presidente dell'Autorità portuale, e in particolare, sulla competenza - di cui al comma 3, lett. *m*) - in ordine al mantenimento ed approfondimento dei fondali nei porti. Il presidente dell'Autorità portuale è titolare di funzioni quali la predisposizione del piano operativo triennale, del piano regolatore portuale, il coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché il coordinamento e il controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale, sulla base delle disposizioni di legge in materia. In particolare, il Presidente dell'Autorità portuale assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede, con l'intervento del servizio escavazione porti, e, in via subordinata, con le modalità di cui all'articolo 6, comma 5 (gara pubblica) al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto in merito alle opere infrastrutturali dall'articolo 5, commi 8 e 9, sulla base di progetti sottoposti al visto del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale, anche adottando, nei casi indifferibili di necessità ed urgenza, provvedimenti di carattere coattivo; nei casi di interventi urgenti e straordinari di escavazione provvede, anche ricorrendo a modalità diverse da quelle di cui all'articolo 6, comma 5. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate. A seguito della modifica, al Presidente è affidato il compito di assicurare la navigabilità nell'ambito portuale e provvedere al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dall'articolo 5, commi 8 e 9, della stessa legge 84/1994 in ordine alle competenze per la realizzazione di opere infrastrutturali nei porti. Il richiamato comma 8 affida allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le regioni, il comune interessato o l'autorità portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni del comma si applicano alle regioni a statuto speciale nei limiti dei rispettivi statuti. Le autorità portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione. Ai sensi del comma 9, sono

considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Restano fermi - in quanto compatibili - le disposizioni dell'articolo 5, commi 11-*bis* e seguenti introdotti dall'articolo 1, comma 996 della finanziaria 2007, prima illustrato. Con riferimento alla già prevista conferenza di servizi con le amministrazioni interessate indetta dal Presidente dell'Autorità portuale, assumendone la presidenza, per gli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali, viene introdotto il termine finale di sessanta giorni. L'articolo 26 della legge 84/1994 ha trasferito al Ministero dei trasporti - a partire dal 1° gennaio 1995 - il servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali, prima in capo al Ministero dei lavori pubblici; al Ministero è altresì affidato il compito di approvare il piano quinquennale di escavazione dei porti e del rinnovo dei mezzi e delle attrezzature. L'articolo 6, comma 5, ha previsto che l'esercizio delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali e di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale fosse affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica.

Il comma 1002 prevede che il Ministro delle infrastrutture procede ai sensi dell'articolo 163 del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 163/2006) per l'ampliamento del porto di Taranto, al fine di garantire gli interventi infrastrutturali volti ad assicurare il necessario adeguamento strutturale. L'art. 163 rientra nel Capo IV intitolato "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" del Titolo III della Parte II del decreto n. 163. In tale capo sono confluite le norme in materia di infrastrutture strategiche recate dal d.lgs. n. 190/2002 emanato in attuazione della legge delega n. 443/2001 (cd. legge obiettivo). L'ampliamento del Porto di Taranto rientra tra le opere del cd. Programma infrastrutture strategiche di cui alla legge obiettivo e, come tale, è sottoposto alla speciale disciplina ora trasfusa nel citato Capo IV.

Secondo quanto riportato in un documento del Ministero delle infrastrutture, "il progetto si colloca nel contesto di una nuova strategia di sviluppo dei porti nazionali. In tal ottica è inquadrabile nel disegno più generale di trasformare il porto di Taranto in un hub portuale di primaria importanza. Gli interventi riguardano la realizzazione di una prima parte delle opere previste per il suddetto hub portuale ed in particolare:

- 1) la piattaforma logistica;
- 2) la strada dei moli con relativa illuminazione ed impianti;
- 3) l'ampliamento del quarto sporgente;
- 4) la realizzazione della darsena ad ovest del quarto sporgente.

Il soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Taranto.

Il valore complessivo degli interventi previsti ammonta a 156,149 M€ così ripartiti:

- 1) piattaforma logistica: 27,574 M€
- 2) strada dei moli con relativa illuminazione ed impianti: 26,146 M€
- 3) ampliamento del quarto sporgente: 74,686 M€
- 4) realizzazione della darsena ad ovest del quarto sporgente: 27,743 M€

Il quadro dei finanziamenti disponibili risulta essere il seguente: 37,544 M€ sono finanziati dal concessionario; 21,523 M€ con la Legge Obiettivo, 92,590 M€ con i finanziamenti della legge 413/98 e 4,492 M€ con i fondi propri dell'Ente".

Per quanto riguarda le previsioni dell'art. 163 relativamente alle attività del Ministro delle infrastrutture, si ricorda che viene previsto, tra l'altro, che il Ministro delle infrastrutture promuove e propone intese quadro tra Governo e singole regioni, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture, nonché la redazione dei progetti delle infrastrutture da parte dei soggetti aggiudicatori, anche attraverso eventuali opportune intese o accordi procedurali tra i soggetti comunque interessati. Si segnala poi in particolare il comma 5 che prevede che "al fine di agevolare, sin dall'inizio della fase istruttoria, la realizzazione di infrastrutture e insediamenti produttivi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministri competenti, nonché i Presidenti delle regioni o province autonome interessate, propone al Presidente del Consiglio dei Ministri la nomina di commissari straordinari, i quali seguono l'andamento delle opere e provvedono alle opportune azioni di indirizzo e supporto promuovendo le occorrenti intese tra i soggetti pubblici e privati interessati".

Il comma 1003 reca un'autorizzazione di una spesa di 100 milioni di euro per l'anno 2008 – da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti – per le seguenti finalità:

- sviluppo delle filiere logistiche;
- interventi nei porti con connotazioni di *hub* portuali di interesse nazionale: è demandata ad un decreto del Ministro dei trasporti, da adottare sentita la Conferenza stato-regioni, la determinazione dei criteri e delle caratteristiche necessari per la individuazione degli suddetti *hub*;
- interventi finalizzati allo sviluppo delle attività di *transshipment* e dell'intermodalità.

Il *transshipment* è una schema di trasporto che consiste in un complesso di procedure relative al trasferimento (sbarco/reimbarco) di contenitori dalle grandi navi *portacontainer* (o navi madri) su battelli di dimensioni minori definiti navi *feeder*. Con questi sistemi, dai grandi porti è possibile trasferire le merci o sui treni, mediante i percorsi dei *landbridge*, o sulle reti di navi *feeder* verso porti che servono retroterra o *hinterland* regionali.

In attuazione di tale disposizione è intervenuto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il D.M. 20 novembre 2008, n. 202 "Regolamento recante i criteri e le caratteristiche per l'individuazione degli hub portuali di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 1003, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge finanziaria 2007)."

Il comma 1004 stabilisce che il cinquanta per cento delle risorse stanziato dal comma 1003 (100 milioni di euro per l'anno 2008) è finalizzato:

- allo sviluppo del porto di Gioia Tauro in quanto piattaforma logistica del Mediterraneo in aggiunta ai porti già individuati, tra i quali quello di Augusta e il porto canale di Cagliari;
- ad incentivare la localizzazione di attività produttive nella area portuale di Gioia Tauro, anche in regime di zona franca in conformità con la legislazione comunitaria vigente in materia.

L'espressione: "zona franca" indica un istituto di diritto doganale, consistente nell'applicazione – in un ambito territoriale determinato – di un regime particolare di esenzione doganale, generalmente configurato come finzione giuridica di estraneità

della porzione territoriale costituita in zona franca rispetto al territorio doganale dello Stato.

La finzione di extraterritorialità non comporta l'esclusione del territorio franco dall'ordinamento doganale dello Stato, ma determina che quest'ultimo, sebbene di fatto situato entro il territorio doganale, agli effetti dell'imposizione tributaria, è considerato fuori della linea doganale ed è così sottratto al regime doganale ordinario, per essere assoggettato a un regime speciale, il quale sostanzialmente consente di introdurre, depositare e, a volte, di manipolare, trasformare e consumare le merci estere nella zona franca in esenzione da tributi e formalità doganali. Il confine della zona franca dovendosi inoltre considerare corrispondente alla linea doganale, le merci nazionali o nazionalizzate introdotte nella zona franca devono ritenersi esportate; viceversa, le merci estratte dalla zona franca e destinate al consumo nel territorio doganale devono considerarsi, agli effetti doganali, merci di provenienza estera.

Sebbene le singole zone franche possano essere positivamente assoggettate a regimi propri secondo la volontà del legislatore, possono distinguersi, in generale:

- il regime di zona franca "integrale", che permette non solo l'introduzione, il deposito, la manipolazione delle merci nel territorio franco, ma anche il consumo e l'utilizzazione delle stesse da parte dei residenti, in esenzione doganale;
- il regime ordinario dei porti franchi, delle zone portuali franche (o punti franchi) e dei depositi franchi, in cui l'esenzione dal tributo e dalle formalità doganali è limitata all'introduzione delle merci in zona franca, alle operazioni relative al loro carico, scarico, trasbordo o comunque inerenti al traffico commerciale, al loro deposito, negoziazione e riesportazione, allo scopo di agevolare il traffico mercantile internazionale, il commercio di riesportazione e il deposito all'interno di tali zone e, per conseguenza, di incoraggiare l'utilizzazione di determinate attrezzature da parte degli operatori commerciali. Quando viene consentita la lavorazione o la trasformazione industriale delle merci introdotte, l'istituto assume anche un'ulteriore finalità di incentivazione industriale, consentendo agli stabilimenti insediati nella zona franca di utilizzare le materie prime e le merci necessarie al processo produttivo, nonché di riesportare i prodotti finiti, in esenzione dai dazi doganali.

Il comma 1005 prevede l'istituzione di un Comitato per l'adozione del piano di sviluppo e di potenziamento dei sistemi portuali di interesse nazionale e per la determinazione dell'importo di spesa destinato a ciascuno di tali sistemi. Il Comitato - presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, dal Ministro dei trasporti - è composto dai Ministri dei trasporti, dell'interno, dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico, delle infrastrutture, dell'ambiente e tutela del territorio e del mare, dell'università e della ricerca, nonché dai Presidenti delle regioni interessate.

Il comma 1006 reca disposizioni relative alla destinazione delle somme, di cui al comma 1003, comprese quelle provenienti dai ribassi d'asta, non utilizzate al termine della realizzazione delle opere prevedendo che tali somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze ad apposito capitolo da istituire nello stato di previsione del Ministero dei trasporti ai fini degli interventi previsti dai commi 1003, 1004 e 1005.

Il comma 1007 stabilisce l'applicazione agli interventi per lo sviluppo dei sistemi portuali di rilevanza nazionale, di cui ai commi 1003, 1004 e 1005, delle norme dettate dal codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 163/2006) per i contratti pubblici di rilevanza comunitaria nei settori ordinari, concernenti il procedimento di approvazione dei progetti e gli effetti ai fini urbanistici ed espropriativi. Tali disposizioni sono contenute nella parte II, titolo I, capo IV, sezione II, del codice (articoli 97 e 98). Per quanto riguarda gli effetti dell'approvazione dei progetti, il comma 2 dell'articolo 98 prevede che essa costituisca variante urbanistica a tutti gli effetti. Ciò al fine di accelerare la realizzazione di infrastrutture di trasporto, viabilità e parcheggi, tese a migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente nelle città.

Articolo 14

(Modifica dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. Al comma 1-bis dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, i periodi successivi al primo sono sostituiti dai seguenti:

«Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo

stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'Associazione porti italiani».

2. Il comma 1-ter dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti:

«1-ter. Le tariffe dei servizi tecnico nautici di cui al comma 1-bis relative ai singoli porti, sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al medesimo comma 1-bis, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità portuale, laddove istituita, che possono essere anche rappresentate o assistite rispettivamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalla Associazione Porti Italiani, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo viene emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-quater. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad emanare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare,

per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, sarà possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri dovranno indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, dovrà essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, di intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, può introdurre, attraverso l'apertura di una istruttoria a livello ministeriale come

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

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

L'articolo 14, modifica l'articolo 14 della legge 84/1994³³, ridefinendo la competenza, tra autorità marittima ed autorità portuale, in ordine ai servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio e prevedendo l'istituzione di una nuova tariffa denominata di "prontezza operativa".

Il comma 1, sostituisce i periodi, successivi al primo, del comma 1-bis, dell'articolo 14.

Il primo periodo, che non viene modificato, contiene un'affermazione di principio, relativa ai servizi tecnico-nautici di:

- pilotaggio;
- rimorchio;
- ormeggio;
- battellaggio;

definiti di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo.

³³ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Il secondo periodo, dopo un'affermazione di salvaguardia dei vigenti provvedimenti definitivi emanati, stabilisce, riguardo i suddetti servizi tecnico-nautici, che essi possono essere resi obbligatori:

- su proposta della autorità marittima;
- d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita;
- con provvedimento del Ministero del infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie:
 - dei soggetti erogatori dei servizi;
 - degli utenti degli stessi.

Il testo vigente prevede che:

- per il pilotaggio l'obbligatorietà è stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione;
- per gli altri servizi l'autorità marittima può renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate.

Il nuovo testo, inoltre, disciplina i casi di necessità ed urgenza che impongono l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici, attribuendone la relativa competenza:

- all'autorità marittima;
- previa informazione all'autorità portuale ove istituita;

limitandone temporalmente l'obbligatorietà ad un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta.

Il nuovo testo del comma 1-*bis*, conferma quanto contenuto nel comma 1-*ter* del testo vigente, in base al quale i servizi tecnico nautici nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale (il testo vigente si riferisce ai porti "sede" di autorità portuale) sono disciplinati ed organizzati mediante:

- una competenza paritaria tra autorità marittima e autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi;
- in difetto di intesa, la competenza passa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Relativamente ai criteri ed ai meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, il nuovo testo contiene una disciplina simile a quelle del testo vigente, prevedendo che essi:

- sono quelli di cui al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con D.P.R. 328/1952³⁴;

³⁴ D.P.R. 15-2-1952 n. 328 "Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)."

- sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente:
 - al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;
 - alle rappresentanze nazionali unitarie:
 - dei soggetti erogatori dei servizi;
 - degli utenti degli stessi;
 - all'Associazione porti italiani.

Il comma 2, sostituisce il comma 1-*ter* dell'articolo 14 (nel testo vigente contiene disposizioni riprese dal nuovo testo del comma 1-*bis*) ed introduce, altresì, i nuovi commi 1-*quater* ed 1-*quinquies*.

Il nuovo testo del comma 1-*ter* si collega a quanto previsto dal comma 1-*bis* in ordine alle tariffe dei servizi tecnico-nautici, ne disciplina l'istruttoria amministrativa per la loro definizione prevedendo che essa è:

- condotta in sede ministeriale con la partecipazione:
 - dell'autorità marittima e dell'autorità portuale, laddove istituita, che possono essere anche rappresentate o assistite rispettivamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalla Associazione Porti Italiani;
 - in veste consultiva, delle rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi;
- termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- in difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo viene emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il nuovo comma 1-*quater* prevede una "tariffa di prontezza operativa" nei porti ove già esiste il servizio di rimorchio e ferma restando l'unicità e l'inscindibilità di tale servizio e la stessa concessione; la tariffa sarà disciplinata previa definizione di parametri operativi e gestionali, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (appositamente autorizzato ad emanare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 400/1998³⁵).

L'oggetto del decreto ministeriale è quello di indicare:

- quando l'insufficienza del fatturato dei soggetti titolari della concessione del servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri

³⁵ Legge 23 agosto 1988, n. 400 "Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri."

ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, dovrà essere considerata notevole e strutturale;

- quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono.

Sarà competenza dell'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, nei porti in cui si riscontrano tali parametri:

- valutare se ritengano indispensabile un presidio di rimorchio;
- sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso introdurre, attraverso l'apertura di una istruttoria a livello ministeriale come disciplinata al comma 1-ter, una apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto.

Il gettito complessivo della tariffa dovrà essere tale da:

- integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale;
- consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma 1-bis.

Il nuovo comma 1-*quinquies* definisce i porti o gli altri luoghi d'approdo o di transito delle navi, ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici:

- le strutture di ormeggio, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee, presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri:
 - banchine;
 - moli;
 - pontili;
 - piattaforme;
 - boe;
 - torri;
 - navi;
 - galleggianti di stoccaggio temporaneo;
 - punti di attracco.

Articolo 15

(Modifica dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

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

a) all'inizio del comma sono soppresse le parole «per l'anno 2008»;

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

c) dopo le parole «è riconosciuta» sono aggiunte le parole «, nel limite massimo annuo di spesa di quindici milioni di euro, previa adozione

di un decreto recante specifici criteri adottato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,».

2. L'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in quindici milioni di euro annui, per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012, è a carico del 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.

L'articolo 15 modifica l'articolo 17, della legge 84/1994³⁶ relativamente alla disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo, prevedendo che il meccanismo di sostegno al reddito dei lavoratori portuali, attualmente limitato all'anno 2008, divenga permanente.

Il comma 1 reca tre modificazioni al comma 15, del citato articolo 17, sull'efficacia degli strumenti di sostegno al reddito in favore dei lavoratori temporanei portuali.

Il citato comma 15 disciplina il sostegno del reddito dei lavoratori portuali addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto a tempo indeterminato nelle imprese o agenzie di fornitura di lavoro temporaneo. Tale sistema è stato introdotto, mediante una novella della legge 84/1994, dall'articolo 1, comma 85, della legge 247/2007³⁷, ma limitatamente all'anno 2008: la limitazione viene rimossa dal **comma 1, lettera a)** dell'articolo 14 del disegno di legge oggetto della presente scheda di lettura. Ai lavoratori in questione, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, è riconosciuta un'indennità pari ad un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale

³⁶ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

³⁷ Legge 24 dicembre 2007 n. 247 "Norme di attuazione del Protocollo del 23 luglio 2007 su previdenza, lavoro e competitività per favorire l'equità e la crescita sostenibili, nonché ulteriori norme in materia di lavoro e previdenza sociale."

straordinaria, oltre che la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare. Tale indennità spetta, quindi, per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di 26 giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ogni mese, incrementato dal numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità. Viene comunque precisato che l'INPS procede all'erogazione delle provvidenze in questione solamente previa acquisizione degli elenchi predisposti dal Ministero dei trasporti recanti il numero delle giornate di mancato avviamento al lavoro distintamente per ciascuna impresa o agenzia di fornitura di lavoro temporaneo.

Il comma 1, lettera b) sopprime il riferimento ai lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali.

Il comma 1, lettera c) introduce un limite finanziario massimo annuo di spesa:

- quindici milioni di euro, previa adozione di un decreto recante specifici criteri adottato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 2 reca la clausola di copertura finanziaria dell'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in quindici milioni di euro annui, per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012, è a carico del Fondo per l'occupazione di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 148/1993³⁸.

³⁸ Decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148 "Interventi urgenti a sostegno dell'occupazione".

Articolo 16

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

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

«Articolo 18. (Concessione di aree e banchine)

1. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine.

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

3. Ai fini della determinazione della durata delle concessioni, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, tiene conto dell'impegno del concessionario alla realizzazione di investimenti volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.

4. L'atto di concessione contiene il termine, almeno biennale, per la

verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Il medesimo atto di concessione contiene, altresì, le modalità di definizione ed approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali, le sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.

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

6. Le disposizioni di cui al precedente comma 5 non si applicano agli spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, le quali, a giudizio dell'autorità concedente, non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate e comunque non superiori ad un terzo dell'area attigua già concessa, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di un'attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di maggiore economicità. Tali aree possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue.

7. Le autorità portuali riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto ed in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può dettare, se del caso, indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali ed adottare provvedimenti diretti all'osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori.

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

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

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

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

9. L'atto di concessione indica, inoltre, le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo deve essere parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata ed in nessun caso può essere inferiore a quello

derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo. Nel caso in cui sia ad esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione, l'importo del canone, ad esclusione dei casi in cui esso sia determinato nel predetto limite minimo, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è ridotto secondo i criteri contenuti in apposito regolamento adottato dal comitato portuale. Comunque, in nessun caso, l'importo del canone può, per effetto delle riduzioni, essere determinato in misura inferiore al limite minimo.

10. Se l'autorità portuale concede, ai sensi del presente articolo, aree e banchine sulle quali la stessa autorità o un precedente concessionario abbiano finanziato opere atte a valorizzare il bene demaniale, ivi compresi eventuali mezzi di movimentazione della merce, il canone non può essere soggetto alle riduzioni di cui al comma 9 ed è invece aumentato secondo criteri contenuti nell'apposito regolamento, adottato dal comitato portuale, di cui al predetto comma 9.

11. L'impresa concessionaria esercita direttamente l'attività oggetto della concessione. All'atto dell'assentimento della concessione il soggetto concessionario deve indicare la struttura di controllo soggettiva. In caso di modifica delle partecipazioni nell'ambito di tale struttura, il concessionario ha l'obbligo di preventiva informazione nei confronti dell'autorità portuale, la quale potrà indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessionario ai fini del suo mantenimento e/o della sua revoca. L'autorità portuale può autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di una parte limitata delle aree al fine dello

svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo ovvero lo svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 del medesimo articolo 16. L'impresa autorizzata, ai sensi dell'articolo 16, a cui è affidato, previa autorizzazione dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo, esercita pienamente il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche ed operative dell'attività che svolge.

12. L'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione, garantisce il rispetto dei principi della concorrenza, in modo da escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale

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

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

14. Le concessioni assentite in data anteriore all'entrata in vigore della presente legge restano efficaci nella loro attuale configurazione e, alla loro scadenza, dovranno essere adeguate alle norme della presente legge.

L'articolo 16 sostituisce l'articolo 18 della legge 84/1994³⁹, riformando il procedimento per la concessione di aree e banchine.

Viene esaminato il nuovo testo, evidenziando le differenze rispetto al testo vigente.

Il comma 1, riformulando il corrispondente comma 1 del testo vigente, elimina la previsione di un decreto interministeriale che avrebbe dovuto stabilire i criteri per la determinazione di: canoni, durata, vigilanza, rinnovo della

³⁹ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

concessione. Il decreto non è mai stato emanato, suscitando anche i rilievi della magistratura contabile⁴⁰.

Viene demandata all'autorità portuale o, laddove non istituita, all'autorità competente:

- compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie;
- la competenza di concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine, alle imprese autorizzate ad operare nel porto, ai sensi dell'articolo 16, comma 3, della legge 84/1994.

Il comma 2, è sostanzialmente identico al secondo periodo del vigente comma 1 e disciplina la concessione per:

- la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare;
- nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali;
- anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

Il comma 3 detta i criteri, che avrebbero dovuti essere contenuti nel decreto ministeriale ora non più previsto, per la determinazione della durata delle concessioni, prevedendo che l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, tiene conto dell'impegno del concessionario:

- alla realizzazione di investimenti volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza;
- ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.

Il comma 4, sempre in ordine ai contenuti della concessione, prevede che essa contiene il termine, almeno biennale, per la verifica:

- della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi;
- delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo;
- della rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione;
- delle modalità di definizione ed approvazione:

⁴⁰ Va negativamente valutata la mancata adozione, dopo oltre quattro anni della emanazione della legge n. 84 del 1994, del regolamento ministeriale previsto nell'art. 18 della stessa legge, che deve disciplinare la materia della concessione delle aree e delle banchine demaniali; occorre, pertanto, che il Ministero vigilante si attivi per una tempestiva ottemperanza nei confronti di un preciso obbligo di legge. Sez. Contr. Enti, sent. n. 30 del 07-05-1998, Autorità Portuale di Catania (p.d. 203387).

- degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali;
- delle sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.

Il comma 5, è confrontabile con il comma 3 del testo vigente, che demandava al menzionato regolamento ministeriale di adeguare la disciplina per la concessione di aree e banchine, alla normativa comunitaria. Il nuovo testo dispone direttamente che l'atto di concessione:

- è adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica;
- nel rispetto dei principi comunitari di:
 - trasparenza;
 - imparzialità;
 - proporzionalità;
 - efficienza;
 - parità di trattamento;
 - pubblicità.

Il comma 6, contiene un'eccezione alla regola della gara per la concessione di aree e banchine, motivandola con le particolari situazioni degli spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, le quali, a giudizio dell'autorità concedente, non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate e comunque non superiori ad un terzo dell'area attigua già concessa, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di un'attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di maggiore economicità. Tali aree possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue.

Il comma 7, contiene un obbligo di carattere informativo, con cadenza biennale, in capo alle autorità portuali, nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo:

- allo stato delle concessioni in atto;
- al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può dettare, se del caso, indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali ed adottare provvedimenti diretti all'osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori.

Il comma 8, disciplina il procedimento per il rilascio della concessione e indica i requisiti dei candidati, individuati per rinvio a quelli necessari per il

rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 16, comma 3, relativo alle imprese che operano nel porto. I candidati documentano:

- a) un programma di attività, assistito da idonee garanzie anche fideiussorie, volto all'incremento dei traffici e della produttività del porto e gli eventuali investimenti programmati;
- b) un organico di lavoratori adeguato in relazione al programma di attività di cui alla lettera a);
- c) un apparato tecnico ed organizzativo adeguato, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato, per conto proprio o di terzi. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità portuale di interesse statale, per il rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla concessione, anche relativamente alle attività appaltate.

Il comma 9, regola ancora il contenuto dell'atto di concessione che dovrà indicare le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo deve essere:

- parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata;
- in nessun caso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo.

Nel caso in cui sia ad esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione, l'importo del canone, ad esclusione dei casi in cui esso sia determinato nel predetto limite minimo, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è ridotto secondo i criteri contenuti in apposito regolamento adottato dal comitato portuale. Comunque, in nessun caso, l'importo del canone può, per effetto delle riduzioni, essere determinato in misura inferiore al limite minimo.

Il codice della navigazione (articolo 39 e seguenti) prevede che la misura del canone di concessione dei beni del demanio marittimo è indicata dall'atto di concessione; l'articolo 16 del regolamento di esecuzione del codice, demanda alla legge ed ai regolamenti la determinazione della misura minima del canone, tale disciplina è rinvenibile nel decreto-legge 400/1993⁴¹.

Il comma 10, disciplina il caso in cui l'autorità portuale conceda aree e banchine sulle quali la stessa autorità o un precedente concessionario abbiano finanziato opere atte a valorizzare il bene demaniale, ivi compresi eventuali mezzi di movimentazione della merce; in tale caso il canone non può essere

⁴¹ Decreto-legge 5 ottobre 1993 n. 400 "Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime."

soggetto alle riduzioni di cui al comma 9 ed è invece aumentato secondo criteri contenuti nell'apposito regolamento, adottato dal comitato portuale, di cui al predetto comma 9.

Il comma 11, dispone che l'impresa concessionaria esercita direttamente l'attività oggetto della concessione e, all'atto dell'assentimento della concessione deve indicare:

- la struttura di controllo soggettiva;
- in caso di modifica delle partecipazioni nell'ambito di tale struttura, il concessionario ha l'obbligo di preventiva informazione nei confronti dell'autorità portuale, la quale potrà indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessionario ai fini del suo mantenimento e/o della sua revoca.

Viene, altresì, disciplinata la subconcessione, che deve essere autorizzata dall'autorità portuale:

- per una parte limitata delle aree;
- al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1.

Oltre la subconcessione a terzi, è previsto, su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, che l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16:

- dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo;
- dello svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 del medesimo articolo 16.

In tale caso l'impresa autorizzata, ai sensi dell'articolo 16, a cui è affidato, previa autorizzazione dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo:

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

Il comma 12, afferma che:

- l'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione garantisce il rispetto dei principi della concorrenza, in modo da escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale per l'utenza;
- l'impresa concessionaria in un porto non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale dello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui ha la concessione già esistente;

- è facoltà dell'autorità concedente, previa deliberazione del comitato portuale, tenuto conto delle previsioni del piano regolatore portuale e sulla base delle evoluzioni attese e dei traffici, derogare al divieto di plurima concessione predetto, ferma restando la necessità di garantire nei porti il rispetto della concorrenza e la pluralità delle imprese operanti per le diverse tipologie di traffico.

Il comma 13, demanda alle autorità portuali:

- entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge;
- ad emanare un regolamento che:
 - nel rispetto delle disposizioni del presente articolo;
 - determini criteri e condizioni per il rilascio delle concessioni e per la determinazione dei relativi canoni.

Il comma 14, salvaguarda le concessioni assentite in data anteriore all'entrata in vigore della legge, che restano efficaci nella loro attuale configurazione e, alla loro scadenza, dovranno essere adeguate alle relative norme.

Articolo 17

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

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

«Articolo 18-bis. (Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti)

1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, è attribuito, per l'anno 2011, a ciascuna autorità portuale l'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e interporti rientranti nella competente circoscrizione territoriale, rispetto all'ammontare dei medesimi tributi risultante dal consuntivo dell'anno precedente, a condizione che il gettito complessivo derivante dai predetti tributi sia stato almeno pari a quanto previsto nella Relazione previsionale e programmatica dell'anno di riferimento.

2. Per le medesime finalità di cui al comma 1, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a decorrere dal 2012, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua in misura pari al cinque per cento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

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

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

5. Il fondo di cui al comma 2 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise ad esso relative e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

6. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui ai commi 1 e 2, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito

nazionali ed internazionali abilitati,
inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

7. Sono abrogati i commi da 247
a 250 dell'articolo 1 della legge 24
dicembre 2007, n. 244.».

L'articolo 17, inserisce un nuovo articolo 18-*bis*, nella legge 84/1994⁴² riformando l'autonomia finanziaria delle autorità portuali ed il finanziamento della realizzazione di opere nei porti.

Il comma 1, attribuisce, per l'anno 2011, a ciascuna autorità portuale l'incremento delle riscossioni rispetto all'ammontare risultante dal consuntivo dell'anno precedente:

- dell'imposta sul valore aggiunto;
- delle accise;
- relative alle operazioni nei porti e interporti rientranti nella competente circoscrizione territoriale.

L'attribuzione è:

- finalizzata ad agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti;
- condizionata al verificarsi della condizione che il gettito complessivo derivante dai predetti tributi sia stato almeno pari a quanto previsto nella Relazione previsionale e programmatica dell'anno di riferimento.

Il comma 2, per le medesime finalità di cui al comma 1, istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a decorrere dal 2012, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua in misura pari al cinque per cento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

Il comma 3, demanda al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, di quantificare:

- l'ammontare delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise nei porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali;
- la quota da iscrivere nel fondo.

Il comma 4, impone alle autorità portuali di trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.

⁴² Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Il comma 5, indica i criteri di ripartizione del fondo di cui al comma 2, a cui si procede:

- con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano;
- attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise ad esso relative;
- ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative;
- tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

Il comma 6, autorizza le autorità portuali, per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui ai commi 1 e 2, a fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato:

- secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 163/2006⁴³;
- stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

Il comma 7, alla luce del meccanismo di finanziamento introdotto dai commi precedenti, abroga la vigente disciplina in materia, contenuta nei commi da 247 a 250, dell'articolo 1, della legge finanziaria 2008, 244/2007⁴⁴.

La citata normativa aumenta le risorse a disposizione delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano per il finanziamento di investimenti finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, con priorità per i collegamenti tra i porti e la viabilità stradale e ferroviaria .

A tali soggetti viene infatti attribuito l'incremento delle riscossioni dell'IVA e delle accise nei porti e interporti di ciascuna regione, rispetto al consuntivo dell'anno precedente. E' prevista la costituzione di un Fondo specifico dove confluiscono gli aumenti e che viene ripartito con decreto ministeriale, sentita la Conferenza Stato-regioni. L'ottanta per cento dell'incremento spetta comunque alla regione.

⁴³ Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE."

⁴⁴ Legge 24 dicembre 2007 n. 244 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)."

Le regioni, in relazione ai porti ed alle infrastrutture portuali, ai sensi dell'articolo 105 del D.Lgs. n. 112/1998 – recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 59/1997 - sono titolari delle funzioni di “programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale”.

Il comma 248 dispone che la quota spettante, ai sensi del comma 247, alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, venga computata, a decorrere dall'anno 2008, a condizione che il gettito complessivo derivante dall'IVA e dalle accise sia stato almeno pari a quanto previsto nella Relazione previsionale e programmatica, con riferimento all'incremento delle riscossioni nei porti e negli interporti a livello nazionale, anziché, come originariamente previsto, a livello regionale, rispetto all'ammontare dei medesimi tributi risultante dal consuntivo dell'anno precedente.

Il comma 249 istituisce, nello stato di previsione del Ministero dei trasporti, un fondo per il finanziamento di interventi e di servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari per i porti.

Il predetto fondo è alimentato dalle somme determinate ai sensi del comma 247, al netto di quanto attribuito allo specifico fondo dal decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e con il Ministro dell'economia e delle finanze, di attuazione dell'articolo 1, comma 990, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria per il 2007).

Ai sensi del citato comma 990, al fine del completamento del processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali, con decreto adottato di concerto tra il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle infrastrutture, è determinata, per i porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali, la quota dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da devolvere a ciascuna autorità portuale, al fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei rispettivi piani regolatori portuali e piani operativi triennali con contestuale soppressione dei trasferimenti dello Stato a tal fine.

Il fondo in questione è ripartito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

Dalla quota destinata alla ripartizione, si deve scomputare la quota di gettito eventualmente già spettante alla regione o alla provincia autonoma a norma dei rispettivi statuti.

A ciascuna regione spetta, comunque, l'ottanta per cento dell'incremento delle riscossioni nei porti situati nel territorio regionale.

Il comma 250 rimette ad un decreto del Ministro dei trasporti, la definizione delle modalità attuative della partecipazione alle riscossioni dei tributi erariali e del trasferimento del fondo, nonché i criteri per la destinazione delle risorse e per il monitoraggio degli interventi. Il decreto dovrà essere adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture, e d'intesa con la

Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome e sentita l'Associazione dei porti italiani.

Articolo 18

(Disciplina fiscale dei canoni demaniali introitati dalle autorità portuali di interesse statale)

1. Fermo restando quanto previsto nell'articolo 1, comma 993, della legge 27 dicembre 2006 n. 296, i canoni e le entrate previste alle lettere a), b), c) e d) dell'articolo 13 della legge n. 84 del 1994, corrisposti alle autorità portuali a fronte della concessione di beni demaniali, non costituiscono corrispettivi ai fini delle imposte dirette.

L'articolo 18, contiene una norma di interpretazione autentica circa il regime fiscale dei proventi delle autorità portuali, derivanti dalle concessioni assentite e da altre entrate previste dalla legge 84/1994⁴⁵.

Il comma 1, esclude che costituiscano corrispettivi ai fini delle imposte dirette:

- i canoni di concessione;
 - le entrate previste alle lettere a-d) dell'articolo 13 della legge 84/1994, oggetto di modifiche da parte dell'articolo 13, del disegno di legge in esame, al quale si rinvia per l'illustrazione dell'articolo 1, comma 993, della legge finanziaria 2007, 296/2006⁴⁶ che all'articolo 1, commi 982-1007, contiene disposizioni in materia di finanziamento dei porti:
- a) proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16 e canoni di concessione:
- delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale;
 - delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali, di cui all'articolo 6, comma 7;
- b) proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);
- c) gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate (decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107).
- d) entrate diverse.

⁴⁵ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

⁴⁶ Legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)."

Articolo 19

(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)

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

2. Il Fondo è alimentato da un accantonamento nella misura del 5 per cento dell'ammontare complessivo degli

investimenti previsti nei contratti di Programma sottoscritti dall'ANAS S.p.A. e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

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

L'articolo 19, istituisce un Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali, finanziato con prelievi sulle somme che lo Stato assegna a Rete ferroviaria italiana S.p.A. e ANAS S.p.A. con i rispettivi contratti di programma.

Il comma 1, istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un:

- Fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali.

Il comma 2, finanzia il Fondo mediante un accantonamento, nella misura del 5 per cento, dell'ammontare complessivo degli investimenti previsti nei contratti di Programma sottoscritti dall'ANAS S.p.A. e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Il comma 3, per le modalità di utilizzo del Fondo, demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Si rileva che non viene fissato un termine per l'adozione del decreto.

Il contratto di programma tra lo Stato e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

L'articolo 14 del D.Lgs. 188/2003, che ha recepito il primo pacchetto ferroviario europeo, confermando quanto già previsto in larga parte dalla normativa previgente, ha stabilito che i rapporti tra Stato e gestore dell'infrastruttura sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma.

Il contratto di programma è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti, e volto alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte.

Nel contratto di programma è disciplinata, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, allo sviluppo dell'infrastruttura stessa e al rispetto dei livelli di sicurezza. Possono inoltre essere previsti indennizzi da corrispondersi al gestore nel caso di perdite finanziarie per assegnazione di capacità da utilizzarsi per servizi nell'interesse della collettività definiti dal regolamento CEE 1191/69 (obblighi di servizio pubblico), ovvero conseguenti all'assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria specificamente finalizzata a favorire lo sviluppo dei trasporti ferroviari delle merci. Incentivi possono essere previsti per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, ferma restando la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi.

Il contratto di programma ed i suoi eventuali aggiornamenti sono trasmessi dal Ministro delle infrastrutture al Parlamento per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari (articolo 1 della legge 238/1993).

Il contratto di programma tra lo Stato e A.N.A.S. S.p.A.

Il 20 giugno 2009 è stato sottoscritto il contratto di programma 2009 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. basato sulla convenzione di concessione stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANAS il 19 dicembre 2002. La concessione, all'art. 4, pone a carico del concessionario l'obbligo di predisporre i piani pluriennali di viabilità, di durata decennale, che individuino gli obiettivi strategici per l'attuazione dei compiti affidati in concessione, in coerenza con il piano generale dei trasporti e ne demanda l'approvazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su conforme parere del CIPE; l'art. 5 della concessione prevede un contratto di programma per regolare i rapporti tra concessionario, da un lato, e ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, dall'altro; il contratto di durata non inferiore a tre anni, è predisposto sulla base delle previsioni dei piani pluriennali di viabilità ed è aggiornabile e rinnovabile a seguito della verifica annuale sull'attuazione.

TESTO A FRONTE

Articolo 1

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 1	
<i>Finalità della legge</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	1. La presente legge determina i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.
1. La presente legge 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.	
	2. Sono disciplinate in via esclusiva dalla legislazione statale la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la gestione delle emergenze.
	3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità marittima ed autorità portuale è improntata ai seguenti criteri e principi direttivi: a) l'autorità marittima è responsabile delle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, anche in ambito portuale, nonché della adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 1 <i>Finalità della legge</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>contro il terrorismo; essa assicura l'applicazione delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale. Nello svolgimento delle suddette attività, gli ufficiali e gli agenti di Polizia giudiziaria, appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto, svolgono funzioni di polizia giudiziaria, con riguardo anche ai reati comuni commessi nell'ambito portuale;</p> <p>b) l'autorità portuale svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione, nonché delle altre attività disciplinate dalla presente legge.</p>
	<p>4. Nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, l'autorità marittima è responsabile delle attività di vigilanza, controllo e sicurezza, nonché di supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La Regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera a), nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge.</p>
	<p>5. L'autorità portuale, inoltre, svolge un ruolo di coordinamento delle attività esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale. Il Presidente</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 1	
<i>Finalità della legge</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	dell'autorità portuale, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento, può convocare un'apposita conferenza con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto.
	6. All'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione le aree e i beni del demanio marittimo.
2. Il comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, è abrogato⁴⁷.	

⁴⁷ ["4. Per avviare a realizzazione le indicazioni del Piano generale dei trasporti in materia di riorganizzazione dei porti, con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, sentito il Comitato dei Ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, prorogato fino alla istituzione del CIPET ai sensi del comma 3 dell'articolo 34 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, è istituito per ciascun sistema portuale un comitato con il compito di studiare e proporre le linee programmatiche per l'organizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture dei singoli sistemi. I comitati sono composti da un numero massimo di diciotto membri, nominati fra esponenti degli scali marittimi di interesse nazionale insistenti sul litorale compreso nel sistema, delle regioni, ancorché prive di litorali interessati al sistema, degli enti e delle categorie e delle organizzazioni sindacali di settore.".]

Articolo 2

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

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p> <p>Articolo 4</p> <p><i>Classificazione dei porti</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi :	1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:
a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali , finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;	a) categoria I: porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato;
b) categoria II, classe I : porti, o specifiche aree portuali , di rilevanza economica internazionale;	b) categoria II: porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale;
c) categoria II, classe II : porti, o specifiche aree portuali , di rilevanza economica nazionale;	
d) categoria II , classe III : porti, o specifiche aree portuali , di rilevanza economica regionale e interregionale.	c) categoria III: porti di rilevanza economica regionale ed interregionale;
1-bis. I porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II.	
2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con i Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici, determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei porti o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di I categoria e relative	2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e di intesa con la Regione interessata , procede alla individuazione dei porti di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento, sono disciplinate le attività nei porti di categoria I e le relative baie, rade e golfi. I porti di categoria I sono amministrati dallo

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 4 <i>Classificazione dei porti</i>	
Testo vigente	Testo modificato
baie, rade e golfi.	<p>Stato.</p> <p>3. Appartengono alla categoria II i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni ed alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale ed al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europei e transeuropei. I porti di categoria II sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1. Nei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato, al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le predette aree sono amministrate dallo Stato.</p> <p>4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale le Regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare nel rispetto dei principi fondamentali di seguito indicati:</p> <p style="padding-left: 40px;">a) esercizio, esclusivamente da parte di soggetti privati, delle attività</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 4 <i>Classificazione dei porti</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>d'impresa e commerciali;</p> <p style="padding-left: 40px;">b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;</p> <p style="padding-left: 40px;">c) tutela della concorrenza;</p> <p style="padding-left: 40px;">d) rispetto delle disposizioni comunitarie in materia;</p> <p style="padding-left: 40px;">e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed alla determinazione dei canoni;</p> <p style="padding-left: 40px;">f) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dei servizi e delle operazioni portuali, in relazione ai profili di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del trasporto marittimo;</p> <p style="padding-left: 40px;">g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;</p> <p style="padding-left: 40px;">h) obbligo di delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, attraverso il piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 4 <i>Classificazione dei porti</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>L'obbligo non opera con riguardo ai porti aventi esclusivamente funzione turistica e da diporto;</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>i)</i> obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima per l'adozione del piano regolatore portuale, ai fini della verifica della compatibilità del piano con le esigenze di sicurezza portuale, di sicurezza della navigazione marittima e di sicurezza del traffico marittimo.</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>j)</i> rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico nautici e della relativa tariffazione;</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>k)</i> rispetto dei principi di cui all'articolo 18, in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale;</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>l)</i> facoltà di istituire sistemi portuali, anche su base interregionale.</p> <p>5. Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, sono esercitate dall'autorità marittima. Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le Regioni possono avvalersi delle locali autorità marittime e disciplinare, con proprio provvedimento, il regime di avvalimento funzionale.</p> <p>6. Nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato con decreto del Ministro della difesa, di concerto con</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 4 <i>Classificazione dei porti</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la competente Regione e l'autorità marittima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la Regione e l'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo ed alle esigenze del Corpo delle Capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le aree finalizzate alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato e le aree finalizzate al controllo del traffico marittimo ed alle esigenze del Corpo delle Capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco, sono amministrate dallo Stato.</p> <p>7. I porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali ed i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica, industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate nel Piano Regolatore Portuale.</p>
<p>3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:</p> <p>a) commerciale;</p> <p>b) industriale e petrolifera;</p> <p>c) di servizio passeggeri;</p>	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 4	
<i>Classificazione dei porti</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>d) peschereccia;</p> <p>e) turistica e da diporto.</p>	
<p>4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sono determinate, sentite le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri:</p> <p>a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti;</p> <p>b) capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni;</p> <p>c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.</p>	
<p>5. Ai fini di cui al comma 4 il Ministro dei trasporti e della navigazione predispone, entro</p>	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 4	
<i>Classificazione dei porti</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di decreto, che è trasmesso alle regioni, le quali esprimono parere entro i successivi novanta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di decreto, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia; decorsi i predetti termini il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta il decreto in via definitiva.</p>	
<p>6. La revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali di cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, delle regioni o del Ministro dei trasporti e della navigazione con la procedura di cui al comma 5.</p>	

Articolo 3

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>Articolo 5</p> <p><i>Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale</i></p>	<p>Articolo 5</p> <p><i>Piano Regolatore Portuale e relativa attuazione</i></p>
<p>1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), 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.</p>	<p>1. L'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del Piano Regolatore Portuale, atto di programmazione del territorio, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali della circoscrizione, stabilendo le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle infrastrutture stradali e ferroviarie.</p>
<p>2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.</p>	<p>2. Il Piano Regolatore Portuale può contenere previsioni concernenti, altresì, aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti.</p>
	<p>3. <i>(vd. oltre)</i></p>
<p>3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è</p>	<p>4. Il Piano Regolatore Portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal Piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale e viene trasmesso al Comune o ai Comuni interessati, per</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.</p>	<p>l'espressione dell'intesa.</p>
<p>4. Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.</p>	<p>3. Il Piano Regolatore Portuale è sottoposto a Valutazione Ambientale Strategico (VAS) con le modalità previste dal Titolo II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei Piani Regolatori Portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La verifica di assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del Piano Regolatore Portuale. La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare. In caso di assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale alla VAS, la delibera di adozione del Piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 11. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni. Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.</p>
	<p>5. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza preliminare di servizi di cui all'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La Conferenza assume le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla convocazione.</p>
	<p>6. L'intesa si intende raggiunta qualora il Comune o i Comuni interessati non comunichino all'autorità portuale un motivato diniego entro sessanta giorni dalla ricezione della richiesta.</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	7. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta dell'autorità portuale, una conferenza di servizi tra Regione, Comune o Comuni interessati, ed autorità portuale.
	8. La conferenza assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al Piano Regolatore Portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.
	9. Dell'adozione del Piano Regolatore Portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, nonché sul Bollettino Ufficiale Regionale.
	10. Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 3 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
	11. L'autorità portuale, entro i successivi trenta giorni, può formulare controdeduzioni alle osservazioni, che vengono depositate presso la sede dell'autorità portuale e presso la Regione, nonché comunicate alla commissione di cui al comma 3.
	12. Entro sessanta giorni dall'adozione del parere motivato di cui al comma 3 ovvero dal decorso del termine per la sua formulazione, la Giunta regionale adotta il provvedimento di approvazione del Piano Regolatore Portuale; decorso inutilmente tale

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	termine, il piano si intende comunque approvato. Il provvedimento di approvazione del Piano Regolatore Portuale viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sul Bollettino Ufficiale Regionale. L'approvazione per decorso del termine viene resa nota dall'autorità portuale con le medesime modalità.
	13. Le varianti sostanziali al Piano Regolatore Portuale, come sopra approvato, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del Piano Regolatore Portuale.
	14. Alle varianti al Piano Regolatore Portuale approvato secondo la disciplina previgente, si applica procedimento di cui al presente articolo.
	15. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo n. 152 del 2006 («Norme in materia ambientale»), dopo la parola «sezione», sono aggiunte le seguenti parole: «, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali».
	16. Nell'ambito portuale, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La Valutazione di Impatto Ambientale sulle opere, ove necessaria, è effettuata dalla

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	commissione di cui al comma 3.
<p>5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991.</p>	
<p>6. [Sostituisce il n. 1 dell'art. 88, D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616]:</p> <p>Sono di competenza statale le funzioni amministrative concernenti:</p> <p>1) le opere marittime relative ai porti di cui alla I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione, nonché per la difesa delle coste.</p> <p>(...)</p>	
<p>7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.</p>	
<p>8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le regioni, il comune interessato o</p>	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>l'autorità portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle regioni a statuto speciale nei limiti dei rispettivi statuti. Le autorità portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.</p>	
<p>9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.</p>	<p>17. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.</p>
<p>10. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle autorità portuali, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera a), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.</p>	
<p>11. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani</p>	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il Ministro dei trasporti e della navigazione emana direttive di coordinamento.	
	18. L'esecuzione delle opere da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990 e successive modifiche ed integrazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.
	19. In ordine all'eventuale contenzioso relativo alla realizzazione di opere di infrastrutturazione portuale di rilevanza strategica, si applicano le norme processuali di cui all'articolo 20, comma 8, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.».
<i>I commi da 11-bis a 11-sexies vanno confrontati con le disposizioni dell'articolo 5 del Testo unificato, che introduce l'articolo 5-bis nella legge n. 84 del 1994)</i>	

Articolo 5

(Inserimento dell'articolo 5-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<i>Articolo 5</i> <i>(Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale)</i>	<i>Articolo 5-bis</i> <i>(Disposizioni in materia di dragaggio)</i>
<i>Commi 1-11: vd l'articolo 3 del testo unificato</i>	-
<p>11-bis. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il cui perimetro comprende in tutto o in parte la circoscrizione dell'Autorità portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare la dispersione del materiale, è presentato dall'Autorità portuale, o laddove non istituita, dall'ente competente, al Ministero delle infrastrutture, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dal comma 6 del citato</p>	<p>1. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'art. 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 («<i>Norme in materia ambientale</i>»), il cui perimetro comprende, in tutto o in parte, la circoscrizione dell'autorità portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio è presentato dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dal comma 6 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché, limitatamente alle attività di dragaggio inerenti al progetto, gli effetti previsti dal comma 7 dello stesso articolo.</p>	<p>aprile 2006 n. 152, nonché, limitatamente alle attività di dragaggio inerenti al progetto, gli effetti previsti dal comma 7 dello stesso articolo.</p>
<p>11-<i>ter</i>. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio, che presentano caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche, analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, nonché non esibiscono positività a test ecotossicologici, possono essere immessi o refluiti in mare ovvero impiegati per formare terreni costieri, su autorizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che provvede nell'ambito del procedimento di cui al comma 11- bis. Restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata. I materiali di dragaggio aventi le caratteristiche di cui sopra possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili, su autorizzazione della regione territorialmente competente.</p>	<p>2. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio, che presentano caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, nonché non esibiscono positività a test ecotossicologici, possono essere immessi o refluiti in mare ovvero impiegati per formare terreni costieri, su autorizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che provvede nell'ambito del procedimento di cui al comma 1. Restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata. I materiali di dragaggio aventi le caratteristiche di cui sopra possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili, su autorizzazione della regione territorialmente competente.</p>
<p>11-<i>quater</i>. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero,</p>	<p>3. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero, il</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>il cui progetto è approvato dal Ministero delle infrastrutture, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Le stesse devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a: K minore o uguale $1,0 \times 10^{-9}$ m/s e spessore maggiore o uguale a 1 m. Nel caso in cui al termine delle attività di refluitamento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla tabella I, allegato 5, parte quarta, titolo V, del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'area derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso.</p>	<p>cui progetto è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Le stesse strutture devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a: k minore o uguale $1,0 \times 10^{-9}$ m/s e spessore maggiore o uguale a 1 m. Nel caso in cui al termine delle attività di refluitamento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla tabella I, allegato 5, parte quarta, titolo V, del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'ara derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso.</p>
<p>11-<i>quinquies</i>. L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 11-ter e 11-<i>quater</i> viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con apposito decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite al deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi,</p>	<p>4. L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con apposito decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della Laguna di Venezia.	inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della Laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.
11- <i>sexies</i> . Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.	
	5. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, con proprio decreto, le norme tecniche applicabili alle operazioni di bonifica.
	6. Nel caso in cui non trovino applicazione i commi da 1 a 3 e sia necessaria la preventiva bonifica dei fondali, al procedimento di cui all'articolo 5, comma 16 ⁴⁸ , partecipa un rappresentante del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.
	7. I progetti di scavo dei fondali delle aree portuali sono approvati con le

⁴⁸ *Vd. l'articolo 3 del Testo unificato*

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	modalità di cui all'articolo 5, comma 16 ⁴⁹ .

⁴⁹ Id.

Articolo 6

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	Articolo 5- ter <i>Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali</i>
	<p>1. Il Piano Regolatore Portuale, laddove esistano strutture od ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.</p> <p>2. Con riguardo ai Piani Regolatori Portuali vigenti, le autorità portuali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, avviano il procedimento per valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi.</p> <p>3. Nel caso in cui il piano regolatore portuale preveda la destinazione di parte delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, anche mediante interventi di</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	riqualificazione, riadattamento, realizzazione di spazi e localizzazione di attività a servizio della collettività, l'autorità portuale può rilasciare atti di concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di novantanove anni per l'utilizzo delle predette aree.

Articolo 7

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 6	
<i>Autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia è istituita l'autorità portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:⁵⁰</p>	<p>1. I porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste, Venezia, Salerno, Augusta, Olbia-Golfo Aranci e Piombino sono amministrati dalla autorità portuale, che svolge i seguenti compiti in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:</p>
<p>a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'articolo 24;</p>	<p>a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene sul lavoro in attuazione dell'articolo 24;</p>
<p>b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali,</p>	<p>b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella</p>

⁵⁰ Si veda la scheda di lettura circa l'effettivo elenco di autorità portuali istituite e soppresse nel corso degli anni, ai sensi del comma 8 della legge 84/1994).

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 6 <i>Autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;</p>	<p>per il mantenimento dei fondali;</p>
<p><i>c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.</i></p>	<p><i>c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;</i></p>
	<p><i>d) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.</i></p>
<p>2. L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria 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, nonché le disposizioni di cui al decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per quanto specificamente previsto dal comma 2 dell'art. 23 della presente legge.</p>	<p>2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa e organizzativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70 e successive modificazioni ed integrazioni, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto</p>

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p>	
<p>Articolo 6</p> <p><i>Autorità portuale</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>diversamente ed espressamente previsto. Le autorità portuali non sono ricomprese nel conto economico consolidato di cui all'articolo 1, comma 5, della legge 30 dicembre 2004, n. 311.</p>
<p>3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro. Il conto consuntivo delle autorità portuali è allegato allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.</p>	<p>3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.</p>
<p>4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.</p>	<p>4. <i>Identico.</i></p>
<p>5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere <i>b)</i> e <i>c)</i>, è affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica.</p>	<p>5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere <i>b)</i> e <i>c)</i>, è affidato in concessione dall'autorità portuale, mediante procedura di evidenza pubblica.</p>
<p>6. Le autorità portuali non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo</p>	<p>6. Le autorità portuali non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 6 <i>Autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.	reti trasportistiche.
7. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.	7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.
8. Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 13, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge , con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400 , possono essere istituite ulteriori autorità in porti di categoria II, classi I e II, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato 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 <i>Twenty Feet Equivalent Unit</i> (TEU). A decorrere dal 1° gennaio 1995 può essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti, di autorità portuali nei porti di Olbia, Piombino e Salerno.	8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri , su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti: <p>a) raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:</p> <p style="padding-left: 40px;">1) tre milioni di tonnellate di merci solide;</p> <p style="padding-left: 40px;">2) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;</p> <p style="padding-left: 40px;">3) trecentomila <i>twenty feet equivalent unit</i> (TEU);</p> <p style="padding-left: 40px;">4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 6 <i>Autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	locale;
	b) presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.
9. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di regioni, comuni o camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.	
	9. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di interesse regionale ed interregionale o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Regione interessata.
10. Le autorità portuali di cui al comma 8 sono soppresse, con la procedura di cui al medesimo comma, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma. Con la medesima procedura, decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppresse le autorità portuali di cui al comma 1 quando risulti che le stesse non corrispondono ai requisiti di cui al comma 8	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 6 <i>Autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>11. In sede di prima applicazione della presente legge, le autorità sprovviste di sede propria possono essere ubicate presso le sedi delle locali autorità marittime.</p>	
<p>12. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita l'autorità portuale di Trieste, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti franchi.</p>	<p>10. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi esistenti. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto, stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.</p>

Articolo 8

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 8 <i>Presidente dell'autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p><i>Cfr. il comma 2</i></p>	<p>1. Il Presidente dell'Autorità portuale ha la rappresentanza legale dell'ente. Al Presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'Autorità portuale ai sensi degli articoli seguenti. In caso di necessità e urgenza, il Presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso e, comunque, entro 15 giorni, a pena di decadenza. Il Presidente dell'Autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale ed ai dirigenti dell'ente.</p>
	<p>2. In particolare, il Presidente dell'Autorità portuale, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'Autorità portuale, fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti e/o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti e/o amministrazioni. Provvede, altresì,</p>

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p>	
<p>Articolo 8</p> <p><i>Presidente dell'autorità portuale</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14 della presente legge.</p>
	<p>3. Il Presidente esercita le competenze attribuite all'Autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.</p>
<p>1. Il presidente è nominato, previa intesa con la regione interessata, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione di cui all'articolo 6, comma 7. La terna è comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione tre mesi prima della scadenza del mandato. Il Ministro, con atto motivato, può chiedere di comunicare entro trenta giorni dalla richiesta una seconda terna di candidati nell'ambito della quale effettuare la nomina. Qualora non pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro</p>	<p>4. Il Presidente dell'Autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Il Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, attivate le opportune forme di concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti, propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il nominativo prescelto. L'intesa si intende raggiunta qualora, entro il termine di sessanta giorni dalla ricezione della proposta, non venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 8	
<i>Presidente dell'autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
nomina il presidente, previa intesa con la regione interessata, comunque tra personalità che risultano esperte e di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.	
1- <i>bis</i> . Esperite le procedure di cui al comma 1, qualora entro trenta giorni non si raggiunga l'intesa con la regione interessata, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica il prescelto nell'ambito di una terna formulata a tale fine dal presidente della giunta regionale, tenendo conto anche delle indicazioni degli enti locali e delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura interessati. Ove il presidente della giunta regionale non provveda alla indicazione della terna entro trenta giorni dalla richiesta allo scopo indirizzatagli dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, questi chiede al Presidente del Consiglio dei Ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei Ministri, che provvede con deliberazione motivata.	5. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al precedente comma 4, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro trenta giorni dalla ricezione della proposta da parte del Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.
	6. La procedura di cui ai commi 4 e 5 ha inizio quattro mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.
2. Il presidente ha la rappresentanza dell'autorità portuale, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. In sede di prima applicazione della presente legge la terna di cui al comma 1 è comunicata al Ministro dei trasporti e della	7. Il Presidente dell'Autorità portuale rimane in carica per quattro anni e può ricoprire non più di due mandati, anche consecutivi, presso la medesima Autorità portuale.

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 8	
<i>Presidente dell'autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>navigazione entro il 31 marzo 1995. Entro tale data le designazioni già pervenute devono essere comunque confermate qualora gli enti di cui al comma 1 non intendano procedere a nuova designazione. Si applicano le disposizioni di cui al comma 1, terzo e quarto periodo.</p>	
	<p>8. Fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di Presidente dell'Autorità portuale è incompatibile con l'incarico di assessore regionale.</p>
<p>2-bis. I presidenti, nominati ai sensi del comma 2, assumono tutti i compiti dei commissari di cui all'articolo 20, commi 1, 2 e 3.</p>	<p><i>cfr. il comma 1</i></p>
<p>3. Il presidente dell'autorità portuale:</p>	
<p>a) presiede il comitato portuale;</p>	
<p>b) sottopone al comitato portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale;</p>	
<p>c) sottopone al comitato portuale, per l'adozione, il piano regolatore portuale;</p>	
<p>d) sottopone al comitato portuale gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del segretario generale, nonché il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa;</p>	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 8 <i>Presidente dell'autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>e) propone al comitato portuale gli schemi di delibere riguardanti le concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;</p>	
<p>f) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali;</p>	
<p>g) [lettera abrogata dall'articolo 2 del decreto legge 21 ottobre 1996, n. 535];</p>	
<p>h) amministra 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, esercitando, sentito il comitato portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione;</p>	<p><i>cfr. comma 2</i></p>
<p>i) esercita le competenze attribuite all'autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia, sentito il comitato portuale, le autorizzazioni e le concessioni di cui agli stessi articoli quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3;</p>	<p><i>cfr. comma 3</i></p>

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p>	
<p>Articolo 8</p> <p><i>Presidente dell'autorità portuale</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>l) promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 17;</p>	
<p>m) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dall'articolo 5, commi 8 e 9. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate da concludersi nel termine di sessanta giorni. Nei casi indifferibili di necessità ed urgenza può adottare provvedimenti di carattere coattivo. Resta fermo quanto previsto all'articolo 5, commi 11-bis e seguenti, ove applicabili;</p>	
<p>n) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate;</p>	
<p>n-bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale.</p>	<p><i>Cfr. il comma 1</i></p>

Articolo 9

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9	
<i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>1. Il comitato portuale è composto:</p> <p><i>a)</i> dal presidente dell'autorità portuale, che lo presiede;</p> <p><i>b)</i> dal comandante del porto sede dell'autorità portuale, con funzione di vice presidente;</p> <p><i>c)</i> da un dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale competente, in rappresentanza del Ministero delle finanze;</p> <p><i>d)</i> da un dirigente del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;</p> <p><i>e)</i> dal presidente della giunta regionale o da un suo delegato;</p> <p><i>f)</i> dal presidente della provincia o da un suo delegato;</p> <p><i>g)</i> dal sindaco del comune in cui è ubicato il porto, qualora la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale comprenda il territorio di un solo comune, o dai sindaci dei comuni ricompresi nella circoscrizione medesima, ovvero da loro delegati;</p> <p><i>h)</i> dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e</p>	<p>1. <i>Identico.</i></p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9	
<i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>agricoltura competente per territorio o, in sua vece, da un membro della giunta da lui delegato;</p> <p>i) da sei rappresentanti delle seguenti categorie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) armatori; 2) industriali; 3) imprenditori di cui agli articoli 16 e 18; 4) spedizionieri; 5) agenti e raccomandatari marittimi; 6) autotrasportatori operanti nell'ambito portuale. <p>I rappresentanti sono designati ciascuno dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria, fatta eccezione del rappresentante di cui al n. 6) che è designato dal comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori;</p> <p>l) da sei rappresentanti dei lavoratori, dei quali cinque eletti dai lavoratori delle imprese che operano nel porto ed uno eletto dai dipendenti dell'Autorità portuale, secondo modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. In sede di prima applicazione della presente legge i rappresentanti dei lavoratori vengono designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale e restano in carica per un quadriennio;</p>	

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p>	
<p>Articolo 9</p> <p><i>Comitato portuale</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
<p><i>l-bis</i>) un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nei porti, nominato dal presidente dell'Autorità portuale.</p>	
<p>2. I componenti di cui alle lettere <i>i</i>), <i>l</i>) e <i>l-bis</i>) del comma 1 sono nominati dal presidente e durano in carica per un quadriennio dalla data di insediamento del comitato portuale, in prima costituzione o rinnovato. Le loro designazioni devono pervenire al presidente entro due mesi dalla richiesta, avanzata dallo stesso due mesi prima della scadenza del mandato dei componenti. La nomina dei nuovi componenti il comitato portuale spetterà in ogni caso al nuovo presidente dopo la sua nomina o il suo rinnovo. Decorso inutilmente il termine per l'invio di tutte le designazioni, il comitato portuale è validamente costituito nella composizione risultante dai membri di diritto e dai membri di nomina del presidente già designati e nominati. I membri nominati e designati nel corso del quadriennio restano in carica fino al compimento del quadriennio stesso. In sede di prima applicazione, la designazione dei componenti di cui al presente comma deve pervenire entro trenta giorni dalla data di nomina del presidente.</p>	<p>2. <i>Identico.</i></p>
<p>3. Il comitato portuale:</p>	<p>3. È di competenza del comitato portuale:</p>
<p>a) approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di</p>	<p><i>Cfr. lett. c)</i></p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9	
<i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati;	
<i>Cfr. lett. d)</i>	a) l'approvazione del bilancio preventivo e del rendiconto consuntivo e le loro variazioni;
<i>b) adotta il piano regolatore portuale;</i>	b) l'adozione del Piano Regolatore Portuale con il Comune competente;
<i>Cfr. lett. a)</i>	c) l'approvazione del piano operativo triennale e le revisioni annuali;
c) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei trasporti e della navigazione;	
d) approva il bilancio preventivo, obbligatoriamente in pareggio o in avanzo, le note di variazione e il conto consuntivo;	<i>Cfr. lett a)</i>
<i>Cfr. lett. n-ter)</i>	d) la costituzione di società partecipate dall'autorità portuale;
<i>Cfr lett. g)</i>	e) la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18 per la durata superiore a

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9	
<i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	quattro anni;
<i>e)</i> delibera in ordine alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;	<i>f)</i> l'approvazione degli indirizzi generali in materia di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni;
<i>f)</i> esprime i pareri di cui all'articolo 8, comma 3, lettere <i>h)</i> ed <i>i)</i>;	
<i>g)</i> delibera, su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni e alle concessioni di cui agli articoli 16 e 18 di durata superiore ai quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3;	<i>g)</i> la determinazione, in via generale ed astratta, dei criteri di commisurazione dei canoni applicabili.
<i>h)</i> delibera, su proposta del presidente, la nomina e l'eventuale revoca del segretario generale;	
<i>i)</i> delibera, su proposta del presidente, sentito il segretario generale, l'organico della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 10, allegando una relazione illustrativa delle esigenze di funzionalità che lo giustificano;	
<i>l)</i> delibera in materia di recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 10;	
<i>m)</i> delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 4;	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9 <i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
n) promuove e sovrintende all'attuazione delle norme di cui all'articolo 23;	
n-bis) approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilità, da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione;	
n-ter) approva, su proposta del Presidente, la partecipazione delle autorità portuali alle società di cui all'articolo 6, comma 6.	<i>Cfr. lett. d)</i>
	3-bis. I componenti del Comitato portuale non possono ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima Autorità portuale
4. Il comitato portuale si riunisce, su convocazione del presidente, di norma una volta al mese, e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti. Per la validità delle sedute è richiesta la presenza della metà più uno dei componenti in prima convocazione e di un terzo dei medesimi in seconda convocazione. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti. Il comitato adotta un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività.	4. <i>Identico.</i>
5. Fatto salvo quanto previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, le deliberazioni del comitato portuale, adottate con il voto favorevole dei rappresentanti delle amministrazioni pubbliche competenti, a norma delle vigenti leggi, ad adottare intese, concerti e pareri nelle materie oggetto	5. <i>Identico.</i>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9 <i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
delle deliberazioni medesime, tengono luogo dei predetti atti.	

Articolo 10

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 11	
<i>Collegio dei revisori dei conti</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>1. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplenti, nominati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito degli iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti. Un membro effettivo, con funzioni di presidente, ed un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro del tesoro. Fino al 31 dicembre 1995, i revisori di cui al presente articolo sono nominati fra coloro che sono in possesso dei requisiti prescritti per l'iscrizione e al registro dei revisori contabili di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88, dietro presentazione di dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà da parte di ciascun interessato ai sensi della legge 4 gennaio 1968, n. 15.</p>	<p>1. Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito di soggetti iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti o che abbiano svolto tale funzione per almeno un quadriennio.</p>
<p>2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica quattro anni.</p>	<p>2. <i>Identico</i></p>
<p>3. Il collegio dei revisori dei conti:</p>	<p>3. <i>Identico</i></p>
<p>a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;</p>	<p>a) <i>identica</i></p>
<p>b) redige una relazione sul conto</p>	<p>b) redige una relazione sul rendiconto</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 11 <i>Collegio dei revisori dei conti</i>	
Testo vigente	Testo modificato
consuntivo e riferisce periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione;	generale e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ;
c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri.	c) <i>identica.</i>

Articolo 11

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>Articolo 11-bis</p> <p><i>Sistemi logistico portuali</i></p> <p>1. Le autorità portuali, d'intesa con le Regioni interessate, possono costituire sistemi logistico portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico od al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.</p> <p>2. Tali sistemi intervengono sugli aspetti di carattere generale di seguito definiti:</p> <p><i>a) d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico portuale;</i></p> <p><i>b) sulla promozione del traffico ferroviario «navetta» di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema e che va regolata mediante bandi europei;</i></p> <p><i>c) sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali;</i></p> <p><i>d) sulla promozione delle infrastrutture di collegamento, avendo</i></p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>riguardo sia ai grandi corridoi individuati in sede comunitaria che alle connessioni con i terminali portuali e retroportuali.</p> <p>3. Nei terminali retro portuali cui fa riferimento il sistema logistico portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima amministrazione regionale che esercita il servizio nei porti di riferimento.</p>

Articolo 12

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

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p> <p>Articolo 12</p> <p><i>Vigilanza sull'autorità portuale</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione.</p>	<p>1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>
<p>2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza le delibere del presidente e del comitato portuale relative:</p> <p>a) all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo;</p> <p>b) alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa;</p> <p>c) <i>[Lettera abrogata dall'art. 8-bis D.L. 30 dicembre 1997, n. 457, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione].</i></p>	<p>2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998 n. 439.</p>
<p>3. La vigilanza sulle delibere di cui al comma 2, lettera a), è esercitata dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro.</p>	<p><i>cfr. sopra comma 2</i></p>
	<p>3. Le delibere relative alla determinazione della pianta organica dell'autorità portuale, nonché quelle di approvazione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, della presente legge sono soggette all'approvazione del Ministero delle</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 12	
<i>Vigilanza sull'autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	infrastrutture e dei trasporti. Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive.
4. Qualora l'applicazione dell'autorità di vigilanza non intervenga entro quarantacinque giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive.	

Articolo 13

(Modifica dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 13	
<i>Risorse finanziarie delle autorità portuali</i>	
Testo vigente	Testo modificato
1. Le entrate delle autorità portuali sono costituite:	1. <i>Identico:</i>
<i>a)</i> dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18, e delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali di cui all'articolo 6, comma 7, nonché dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16. Le autorità portuali non possono determinare canoni di concessione demaniale marittima per scopi turistico-ricreativi, fatta eccezione per i canoni di concessione di aree destinate a porti turistici, in misura più elevata di quanto stabilito dalle autorità marittime per aree contigue e concesse allo stesso fine;	<i>a) identica;</i>
<i>b)</i> dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);	<i>b) identica;</i>
<i>c)</i> salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6 , dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82 , e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355 e successive modificazioni e integrazioni;	<i>c)</i> dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107.

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 13	
<i>Risorse finanziarie delle autorità portuali</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<i>d) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;</i>	<i>d) identica;</i>
<i>e) da entrate diverse.</i>	<i>e) identica;</i>
2. Dal 1° gennaio 1994 cessano di essere erogati i contributi alle organizzazioni portuali previsti dalle rispettive leggi istitutive, nonché gli stanziamenti per le spese per l'installazione e l'acquisto di impianti portuali nei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina.	<i>2. Identico.</i>
2-bis. Le Autorità portuali possono avvalersi, per la riscossione coattiva dei canoni demaniali e degli altri proventi di loro competenza, della procedura ingiuntiva di cui al regio decreto 14 aprile 1910, n. 639.	<i>2-bis. Identico.</i>

Articolo 14

(Modifica dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 14	
<i>Competenze dell'autorità marittima</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>1. Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle autorità portuali e, per i soli compiti di programmazione, coordinamento e promozione nonché nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro dei trasporti e della navigazione, alle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, istituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011 , spettano all'autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali, e le rimanenti funzioni amministrative.</p>	<p>1. <i>Identico.</i></p>
<p>1-bis. I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Per il pilotaggio l'obbligatorietà è stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Per gli altri servizi l'autorità marittima può renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di</p>	<p>1-bis. I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, con provvedimento del Ministero del</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 14 <i>Competenze dell'autorità marittima</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero dei trasporti e della navigazione sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle Autorità portuali, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.</p> <p><i>Cfr. il comma 1-ter.</i> Nei porti sede di Autorità portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1-<i>bis</i> sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità portuale. In difetto di intesa provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione.</p>	<p>infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'Associazione porti italiana.</p>
	<p>1-ter. Le tariffe dei servizi tecnico</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 14 <i>Competenze dell'autorità marittima</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>nautici di cui al comma <i>1-bis</i> relative ai singoli porti, sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al medesimo comma <i>1-bis</i>, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità portuale, laddove istituita, che possono essere anche rappresentate o assistite rispettivamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalla Associazione Porti Italiani, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo viene emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>
	<p><i>1-quater.</i> Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad emanare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 14 <i>Competenze dell'autorità marittima</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, sarà possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri dovranno indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, dovrà essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, di intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, può introdurre, attraverso l'apertura di una istruttoria a livello ministeriale come disciplinata al comma 1-ter, una apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa dovrà essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma 1-bis del presente articolo.</p>
	<p>1-quinquies. Ai fini della prestazione</p>

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p>	
<p>Articolo 14</p> <p><i>Competenze dell'autorità marittima</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>dei servizi tecnico nautici di cui al comma 1-bis per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi, si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee.</p>

Articolo 15

(Modifica dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 17	
<i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>1. Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo, anche in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'articolo 16, comma 3.</p>	<p>1. <i>Identico.</i></p>
<p>2. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, autorizzano l'erogazione delle prestazioni di cui al comma 1 da parte di una impresa, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, da individuare secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie. Detta impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali, non deve esercitare direttamente o indirettamente le attività di cui agli articoli 16 e 18 e le attività svolte dalle società di cui all'articolo 21, comma 1, lettera a), né deve essere detenuta direttamente o indirettamente da una o più imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), e neppure deve detenere partecipazioni anche di minoranza in una o più</p>	<p>2. <i>Identico.</i></p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 17	
<i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera <i>a</i>), impegnandosi, in caso contrario, a dismettere dette attività e partecipazioni prima del rilascio dell'autorizzazione.</p>	
<p>3. L'autorizzazione di cui al comma 2 viene rilasciata dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima entro centoventi giorni dall'individuazione dell'impresa stessa e, comunque, subordinatamente all'avvenuta dismissione di ogni eventuale attività e partecipazione di cui al medesimo comma. L'impresa subentrante è tenuta a corrispondere il valore di mercato di dette attività e partecipazioni all'impresa che le dismette.</p>	<p>3. <i>Identico.</i></p>
<p>4. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima individua le procedure per garantire la continuità del rapporto di lavoro a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di cui all'articolo 21, comma 1, lettera <i>b</i>), nei confronti dell'impresa autorizzata.</p>	<p>4. <i>Identico.</i></p>
<p>5. Qualora non si realizzi quanto previsto dai commi 2 e 3, le prestazioni di cui al comma 1, vengono erogate da agenzie promosse dalle autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera <i>a</i>). Ai fini delle prestazioni di cui al comma 1, l'agenzia assume i lavoratori impiegati presso le imprese di cui</p>	<p>5. <i>Identico.</i></p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 17	
<i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i>	
Testo vigente	Testo modificato
all'articolo 21, comma 1, lettera <i>b</i>), che cessano la propria attività. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sono adottate le norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'agenzia.	
6. L'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5, qualora non abbiano personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro temporaneo prevista al comma 1, possono rivolgersi, quali imprese utilizzatrici, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo previsti all'articolo 2 della legge 24 giugno 1997, n. 196.	<i>6. Identico.</i>
7. Nell'ambito delle trattative per la stipula del contratto collettivo nazionale dei lavoratori portuali previste al comma 13 le parti sociali individuano: <i>a</i>) i casi in cui il contratto di fornitura di lavoro temporaneo può essere concluso ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettera <i>a</i>), della legge n. 196 del 1997; <i>b</i>) le qualifiche professionali alle quali si applica il divieto previsto dall'articolo 1, comma 4, lettera <i>a</i>), della legge n. 196 del 1997; <i>c</i>) la percentuale massima dei prestatori di lavoro temporaneo in rapporto ai lavoratori occupati nell'impresa utilizzatrice, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 8, della legge n. 196 del 1997; <i>d</i>) i casi per i quali può essere prevista	<i>7. Identico.</i>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 17	
<i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>una proroga dei contratti di lavoro a tempo determinato ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge n. 196 del 1997;</p> <p>e) le modalità di retribuzione dei trattamenti aziendali previsti all'articolo 4, comma 2, della legge n. 196 del 1997.</p>	
<p>8. Al fine di favorire la formazione professionale, l'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 realizzano iniziative rivolte al soddisfacimento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo. Dette iniziative possono essere finanziate anche con i contributi previsti dall'articolo 5 della legge n. 196 del 1997.</p>	<p>8. <i>Identico.</i></p>
<p>9. L'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 non costituiscono imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunità europea.</p>	<p>9. <i>Identico.</i></p>
<p>10. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime adottano specifici regolamenti volti a controllare le attività effettuate dai soggetti di cui ai commi 2 e 5 anche al fine di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), e della capacità di prestare le attività secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati. Detti regolamenti</p>	<p>10. <i>Identico.</i></p>

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p>	
<p>Articolo 17</p> <p><i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>dovranno prevedere tra l'altro:</p> <p><i>a)</i> criteri per la determinazione e applicazione delle tariffe da approvare dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima;</p> <p><i>b)</i> disposizioni per la determinazione qualitativa e quantitativa degli organici dell'impresa di cui al comma 2 e dell'agenzia di cui al comma 5 in rapporto alle effettive esigenze delle attività svolte;</p> <p><i>c)</i> predisposizione di piani e programmi di formazione professionale sia ai fini dell'accesso alle attività portuali, sia ai fini dell'aggiornamento e della riqualificazione dei lavoratori;</p> <p><i>d)</i> procedure di verifica e di controllo da parte delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime circa l'osservanza delle regolamentazioni adottate;</p> <p><i>e)</i> criteri per la salvaguardia della sicurezza sul lavoro.</p>	
<p>11. Ferme restando le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, che hanno rilasciato le autorizzazioni di cui al comma 2, possono sospenderne l'efficacia o, nei casi più gravi, revocarle allorquando accertino la violazione degli obblighi nascenti dall'esercizio dell'attività autorizzata. Nel caso in cui la violazione sia commessa da agenzie di cui al comma 5, le autorità portuali o,</p>	<p>11. <i>Identico.</i></p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 17	
<i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i>	
Testo vigente	Testo modificato
laddove non istituite, le autorità marittime possono disporre la sostituzione dell'organo di gestione dell'agenzia stessa.	
12. La violazione delle disposizioni tariffarie, previste dai regolamenti di cui al comma 10, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire 10 milioni a lire 60 milioni.	12. <i>Identico.</i>
13. Le autorità portuali, o, laddove non istituite, le autorità marittime, inseriscono negli atti di autorizzazione di cui al presente articolo, nonché in quelli previsti dall'articolo 16 e negli atti di concessione di cui all'articolo 18, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui al presente articolo e agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera b). Detto trattamento minimo non può essere inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, e suoi successivi rinnovi, stipulato dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, comparativamente più rappresentative a livello nazionale, dalle associazioni nazionali di categoria più rappresentative delle imprese portuali di cui ai sopracitati articoli e dall'Associazione porti italiani (Assoporti).	13. <i>Identico.</i>
14. Le autorità portuali esercitano le competenze di cui al presente articolo previa deliberazione del comitato portuale, sentita la commissione	14. <i>Identico.</i>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 17	
<i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i>	
Testo vigente	Testo modificato
consultiva. Le autorità marittime esercitano le competenze di cui al presente articolo sentita la commissione consultiva.	
<p>15. Per l'anno 2008 ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie di cui ai commi 2 e 5 e per i lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera b), è riconosciuta un'indennità pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile d'integrazione salariale straordinaria previsto dalle vigenti disposizioni, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. Detta indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di 26 giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato del numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità. L'erogazione dei trattamenti di cui al presente comma da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il</p>	<p>15. Ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie di cui ai commi 2 e 5 è riconosciuta, nel limite massimo annuo di spesa di quindici milioni di euro, previa adozione di un decreto recante specifici criteri adottato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un'indennità pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile d'integrazione salariale straordinaria previsto dalle vigenti disposizioni, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. Detta indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di 26 giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato del numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità. L'erogazione dei trattamenti di cui al presente comma da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 17	
<i>Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>numero, distinto per ciascuna impresa o agenzia, delle giornate di mancato avviamento al lavoro predisposti dal Ministero dei trasporti in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime.</p>	<p>subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero, distinto per ciascuna impresa o agenzia, delle giornate di mancato avviamento al lavoro predisposti dal Ministero dei trasporti in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime.</p>

Articolo 16

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 18	
<i>Concessione di aree e banchine</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>1. L'Autorità portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorità portuale, e laddove non istituita dall'autorità marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità,</p>	<p>1. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine.</p> <p>2. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità competente, la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare, nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 18	
<i>Concessione di aree e banchine</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:</p> <p>a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;</p> <p>b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.</p>	
<p>1-bis. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle autorità portuali relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1.</p>	
<p>2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì indicati i criteri cui devono attenersi le autorità portuali o marittime nel rilascio delle concessioni al fine di riservare nell'ambito portuale spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie.</p>	<p><i>cfr. comma 1</i></p>
	<p>3. Ai fini della determinazione della durata delle concessioni, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, tiene conto dell'impegno del concessionario alla realizzazione di investimenti volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 18 <i>Concessione di aree e banchine</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	realizzazione di opere portuali.
<p><i>cfr comma 1, lett. a)</i></p>	<p>4. L'atto di concessione contiene il termine, almeno biennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Il medesimo atto di concessione contiene, altresì, le modalità di definizione ed approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali, le sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.</p>
<p>3. Con il decreto di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione adegua la disciplina relativa alle concessioni di aree e banchine alle normative comunitarie.</p> <p><i>cfr. anche comma 1</i></p>	<p>5. L'atto di concessione è adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi comunitari di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, previe idonee forme di pubblicità.</p>
<p>4. Per le iniziative di maggiore rilevanza, il presidente dell'autorità portuale può concludere, previa delibera del comitato portuale, con le modalità di cui al comma 1, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.</p>	<p>6. Le disposizioni di cui al precedente comma 5 non si applicano agli spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, le quali, a giudizio dell'autorità concedente, non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate e comunque non superiori ad un terzo</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 18 <i>Concessione di aree e banchine</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>dell'area attigua già concessa, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di un'attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di maggiore economicità. Tali aree possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue.</p>
<p>5. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 4 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.</p>	
	<p>7. Le autorità portuali riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto ed in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può dettare, se del caso, indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali ed adottare provvedimenti diretti all'osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori.</p>
<p>6. Ai fini del rilascio della concessione di cui al comma 1 è richiesto che i destinatari dell'atto concessorio:</p>	<p>8. Le imprese che intendono partecipare alla procedura di cui al comma 5, oltre ai requisiti necessari per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 16, comma 3, documentano anche:</p>
<p>a) presentino, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo</p>	<p>a) un programma di attività, assistito da idonee garanzie anche fideiussorie, volto all'incremento dei traffici e della</p>

<p>Legge 28 gennaio 1994, n. 84</p> <p><i>Riordino della legislazione in materia portuale</i></p>	
<p>Articolo 18</p> <p><i>Concessione di aree e banchine</i></p>	
Testo vigente	Testo modificato
fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto;	produttività del porto e gli eventuali investimenti programmati ;
	<i>b): vedi oltre</i>
<i>b) possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi;</i>	<i>c) un apparato tecnico ed organizzativo adeguato, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato, per conto proprio o di terzi. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità portuale di interesse statale, per il rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla concessione, anche relativamente alle attività appaltate.</i>
<i>c) prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera a).</i>	<i>b) un organico di lavoratori adeguato in relazione al programma di attività di cui alla lettera a);</i>
<i>cfr. comma 1, lett. b)</i>	9. L'atto di concessione indica, inoltre, le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo deve essere parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata ed in nessun caso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo. Nel caso in cui sia ad esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione,

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 18 <i>Concessione di aree e banchine</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>l'importo del canone, ad esclusione dei casi in cui esso sia determinato nel predetto limite minimo, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è ridotto secondo i criteri contenuti in apposito regolamento adottato dal comitato portuale. Comunque, in nessun caso, l'importo del canone può, per effetto delle riduzioni, essere determinato in misura inferiore al limite minimo.</p>
	<p>10. Se l'autorità portuale concede, ai sensi del presente articolo, aree e banchine sulle quali la stessa autorità o un precedente concessionario abbiano finanziato opere atte a valorizzare il bene demaniale, ivi compresi eventuali mezzi di movimentazione della merce, il canone non può essere soggetto alle riduzioni di cui al comma 9 ed è invece aumentato secondo criteri contenuti nell'apposito regolamento, adottato dal comitato portuale, di cui al predetto comma 9.</p>
<p>7. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Su</p>	<p>11. L'impresa concessionaria esercita direttamente l'attività oggetto della concessione. All'atto dell'assentimento della concessione il soggetto concessionario deve indicare la struttura di controllo soggettiva. In caso di modifica delle partecipazioni nell'ambito di tale struttura, il concessionario ha l'obbligo di preventiva informazione nei confronti dell'autorità portuale, la quale potrà indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessionario ai fini del suo</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 18 <i>Concessione di aree e banchine</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.</p> <p><i>cfr. anche comma 12 del testo modificato</i></p>	<p>mantenimento e/o della sua revoca. L'autorità portuale può autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di una parte limitata delle aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo ovvero lo svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 del medesimo articolo 16. L'impresa autorizzata, ai sensi dell'articolo 16, a cui è affidato, previa autorizzazione dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo, esercita pienamente il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche ed operative dell'attività che svolge.</p>
<p><i>cfr. sopra comma 7</i></p>	<p>12. L'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione, garantisce il rispetto dei principi della concorrenza, in modo da escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale per l'utenza. L'impresa concessionaria in un porto non può essere al tempo stesso concessionaria</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 18 <i>Concessione di aree e banchine</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>di altra area demaniale dello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui ha la concessione già esistente. È facoltà dell'autorità concedente, previa deliberazione del comitato portuale, tenuto conto delle previsioni del piano regolatore portuale e sulla base delle evoluzioni attese e dei traffici, derogare a quanto previsto al secondo periodo del presente comma, ferma restando la necessità di garantire nei porti il rispetto della concorrenza e la pluralità delle imprese operanti per le diverse tipologie di traffico.</p>
<p>8. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 6, lettera a).</p>	
<p>9. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, di cui al comma 6, lettera a), senza giustificato motivo, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima revocano l'atto concessorio.</p>	
<p>9-bis. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi</p>	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 18 <i>Concessione di aree e banchine</i>	
Testo vigente	Testo modificato
e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.	
	13. Le autorità portuali, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono tenute ad emanare un regolamento che, nel rispetto delle disposizioni del presente articolo, determini criteri e condizioni per il rilascio delle concessioni e per la determinazione dei relativi canoni.
	14. Le concessioni assentite in data anteriore all'entrata in vigore della presente legge restano efficaci nella loro attuale configurazione e, alla loro scadenza, dovranno essere adeguate alle norme della presente legge.

Articolo 17

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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p style="text-align: center;">Articolo 18-bis</p> <p style="text-align: center;"><i>Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti</i></p> <p>1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, è attribuito, per l'anno 2011, a ciascuna autorità portuale l'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e interporti rientranti nella competente circoscrizione territoriale, rispetto all'ammontare dei medesimi tributi risultante dal consuntivo dell'anno precedente, a condizione che il gettito complessivo derivante dai predetti tributi sia stato almeno pari a quanto previsto nella Relazione previsionale e programmatica dell'anno di riferimento.</p> <p>2. Per le medesime finalità di cui al comma 1, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a decorrere dal 2012, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>base annua in misura pari al cinque per cento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.</p> <p>3. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise nei porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali e la quota da iscrivere nel fondo.</p> <p>4. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.</p> <p>5. Il fondo di cui al comma 2 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise ad esso relative e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.</p> <p>6. Per la realizzazione delle opere e</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>degli interventi di cui ai commi 1 e 2, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.</p> <p>7. Sono abrogati i commi da 247 a 250 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244* .</p>

* Legge 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, commi 247-250:

" 247. Per il finanziamento di investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, con priorità per i collegamenti tra i porti e la viabilità stradale e ferroviaria di connessione, è attribuito alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano l'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti.

248. La quota spettante ai sensi del comma 247 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano è computata, a decorrere dall'anno 2008, a condizione che il gettito complessivo derivante dall'imposta sul valore aggiunto e dalle accise sia stato almeno pari a quanto previsto nella Relazione previsionale e programmatica, con riferimento all'incremento delle riscossioni nei porti e negli interporti rispetto all'ammontare dei medesimi tributi risultante dal consuntivo dell'anno precedente.

249. A tal fine è istituito, nello stato di previsione del Ministero dei trasporti, a decorrere dal 2008, un fondo per il finanziamento di interventi e di servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari per i porti. Il fondo è alimentato dalle somme determinate ai sensi del comma 247 al netto di quanto attribuito allo specifico fondo dal decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e con il Ministro dell'economia e delle finanze, di attuazione dell'articolo 1, comma 990, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il fondo è ripartito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, al netto della quota di gettito eventualmente già spettante alla regione o provincia autonoma a norma dei rispettivi statuti. A ciascuna regione spetta comunque l'80 per cento dell'incremento delle riscossioni nei porti nel territorio regionale.

250. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Associazione dei porti italiani, sono definite le modalità attuative della partecipazione alle riscossioni dei tributi erariali e del trasferimento del fondo di cui al comma 249, nonché i criteri per la destinazione delle risorse e per il monitoraggio degli interventi.

Ultimi dossier del Servizio Studi

178	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 1880 "Misure per la tutela del cittadino contro la durata indeterminata dei processi, in attuazione dell'articolo 111 della Costituzione e dell'articolo 6 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali"
179	Schede di lettura	Atto del Governo n. 154 Schema di decreto legislativo recante: "Attuazione delle direttive 2008/8/CE che modifica la direttiva 2006/112/CE per quanto riguarda il luogo delle prestazioni di servizi, 2008/9/CE che stabilisce norme dettagliate per il rimborso dell'imposta sul valore aggiunto, previsto dalla direttiva 2006/112/CE, ai soggetti passivi non stabiliti nello Stato membro di rimborso, ma in un altro Stato membro, e 2008/117/CE recante modifica della direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto per combattere la frode fiscale connessa alle operazioni intracomunitarie"
180	Dossier	Disegni di legge AA.SS. nn. 591, 874, 970, 1387, 1579, 1905 in materia di università
181	Dossier	Atto del Governo n. 155 Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente: "Regolamento recante determinazione dei limiti massimi del trattamento economico omnicomprensivo a carico della finanza pubblica per i rapporti di lavoro dipendente o autonomo"
182	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 1790-B Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010) - Il testo modificato dalla Camera
183	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. 1880-A "Misure per la tutela del cittadino contro la durata indeterminata dei processi, in attuazione dell'articolo 111 della Costituzione e dell'articolo 6 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali"
184	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 1956 Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 195, recante disposizioni urgenti per la cessazione dello stato di emergenza in materia di rifiuti nella regione Campania, per l'avvio della fase post emergenziale nel territorio della regione Abruzzo ed altre disposizioni urgenti relative alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed alla protezione civile
185	Documentazione di base	QATAR
186	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 1955 "Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative"

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico PDF su Internet, all'indirizzo www.senato.it, seguendo il percorso: "Leggi e documenti - dossier di documentazione - Servizio Studi - Dossier".